



PREFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

*Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France*

Unité territoriale de Seine-et-Marne

Paris, le 24 MAR. 2016

Référence : E/16- 0769

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE SUR LE PROJET D'EXTENSION D'UN ENTREPÔT EXISTANT PRÉSENTÉ PAR LA SOCIÉTÉ PROLOGIS FRANCE XCV

Résumé de l'avis

Le présent avis porte le projet de construction et d'exploitation d'une extension d'un entrepôt de stockage de matières combustibles sur la commune de MOISSY CRAMAYEL dans le département de Seine et Marne. Il intervient dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

L'objectif du projet est d'exploiter un entrepôt de stockage de matières combustibles sur un terrain de l'ancien site logistique PSA dorénavant nommé « les Chevrons ».

Le principal enjeu du projet concerne les risques technologiques, principalement le risque d'incendie. Le dossier a abordé les différents aspects de manière proportionnée aux différents potentiels de dangers. L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées. À ce titre, l'étude de dangers expose les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets, et à la cinétique des phénomènes mentionnés.

L'analyse de l'état initial de l'environnement réalisée dans l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet.

Les impacts du projet sont abordés et des mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France

AVIS

1. L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R. 122-6 du Code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L. 122-1 et L. 122-7 de ce même code.

Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet d'extension d'un entrepôt de stockage de matières combustibles présenté par la société PROLOGIS FRANCE XCV est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement – notamment les rubriques 1° et 36° du tableau annexé à cet article.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis concerne l'exploitation d'une extension d'un entrepôt existant sur la commune de MOISSY CRAMAYEL. Il est émis dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) déposée par la société PROLOGIS FRANCE XCV le 1^{er} décembre 2015 et complétée le 5 février 2016.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3 Présentation de la société et de ses capacités techniques et financières

La société Prologis France XCV EURL est une filiale à 100 % du groupe Prologis qui a été créé en 1991. Le groupe Prologis est un fond d'investissement immobilier américain coté à New York qui gère un portefeuille de 2 700 entrepôts (50 millions de m²), aux États-Unis, au Mexique, en Asie et en Europe.

Le groupe est présent en France depuis 1997 où il détient environ 3,2 millions de m² d'entrepôts principalement en Ile-de-France, en régions marseillaise, lilloise et lyonnaise.

Le groupe a développé en France un partenariat avec de grands opérateurs du marché français tels que Geodis, DHL, La Poste, GEFCO...

1.4 Présentation du projet

La société PROLOGIS a acquis l'ancien site logistique PSA afin de créer un parc logistique qui se nommera « Les Chevrons ». La société PROLOGIS réalisera donc une opération de redéveloppement et de réhabilitation de l'ancien site de PSA en respectant ses

engagements en termes de gestion environnementale, architecturale et réglementaire. Elle bénéficie de l'arrêté préfectoral d'autorisation du 20 décembre 1989 dont le changement d'exploitant a été fait à son profit le 22 juin 2012.

Cette opération permettra une redynamisation du secteur économique local. Au fur et à mesure des différentes phases de l'opération, les bâtiments d'exploitation seront démolis afin de recréer des nouveaux bâtiments conformes aux réglementations et normes en vigueur actuellement.

À terme, le nouveau parc des Chevrons devrait pouvoir accueillir environ 236 000 m² de surface logistique. Dans le cadre du lancement de la première phase de cette opération, la société PROLOGIS France a obtenu l'autorisation d'exploiter un premier bâtiment dénommée DC2A classé SEVESO Seuil Bas. Ce bâtiment a été autorisé par l'arrêté préfectoral n° 15/DCSE/IC/077 du 29 septembre 2015. Le pétitionnaire demande, par le présent dossier, l'autorisation d'exploiter une extension de ce bâtiment nommé « Bâtiment DC2B ». Cette extension du bâtiment DC2A constitue une modification substantielle au sens de l'article R. 512-33 du Code de l'environnement et c'est la raison pour laquelle le pétitionnaire a déposé cette nouvelle demande d'autorisation.

Le site logistique sera situé avenue Paul Delouvrier au sud de la commune de Moissy-Cramayel sur un terrain d'environ 18 ha. Le bâtiment sera destiné principalement à une activité de logistique pour des marchandises diverses de grande consommation, de stockage et d'activités diverses (préparation de commandes, packaging, manutention,...). Le bâtiment sera loué et plusieurs locataires pourront être présents, mais ils ne partageront pas une même cellule. La surface totale utile de stockage au sol sera de 92 052 m². Le nombre d'emplois estimé est de 640 personnes dont 64 pour la partie administrative.

Le projet ne se trouve pas à proximité d'une zone naturelle sensible et se situe dans une zone déjà construite et urbanisée. Il se situe en dehors des périmètres de protection des deux monuments historiques recensés sur la commune (une église et un obélisque).

La société PROLOGIS France XCV EURL a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exploiter le 1^{er} décembre 2015 pour la construction d'une extension d'un entrepôt comportant au total entre 16 et 20 cellules de stockage selon la configuration des cellules. Ce dossier a fait l'objet d'un relevé d'insuffisances et de compléments à apporter par l'inspection des installations classées en date du 20 janvier 2016. Le demandeur a apporté des compléments en date du 05 février 2016 sur lequel porte le présent avis.

1.5 Description de l'environnement du projet

L'urbanisation de la commune de Moissy-Cramayel est régie par un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Il a été modifié en juin 2010, en mai 2011 et en mars 2012. Le projet est situé sur la zone UXa du PLU : ce secteur accueille principalement de grandes entreprises industrielles, logistiques, commerciales, artisanales et de services.

La ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique) la plus proche du site se situe à 2,2 kilomètres. Il s'agit du bassin de la Motte. La ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) la plus proche se trouve à 13 kilomètres au Sud. Il s'agit du massif de Fontainebleau. La zone Natura 2000 la plus proche se trouve à 12 kilomètres du site. Il s'agit des marais des basses vallées de l'Essonne et de la Juisse. Le projet n'aura donc pas d'impact direct sur ces zones.

Aucun arrêté de biotope et aucune zone humide n'ont été recensés à proximité du site d'étude. Aucune réserve naturelle ne se trouve sur le territoire de la commune de Moissy-Cramayel.

Le site sera bordé :

- au nord, par l'entrepôt GEFCO, puis l'avenue Paul Delouvrier (D1402) qui le sépare d'une zone pavillonnaire (à environ 500m) ;
- à l'est, par les autres bâtiments de la zone industrielle et au-delà une vaste zone agricole ;
- au sud, par deux entrepôts de la société Géodis, puis la rue Denis Papin et un Karting, puis au-delà par l'autoroute A5a (à environ 700 m) ;
- à l'ouest, par la rue Georges Claude, ensuite l'entrepôt de la société Cross Log, une cimenterie, puis la ligne TGV Bruxelles-Montpellier et au-delà la zone industrielle de Moissy-Cramayel (parc d'Arvigny).

Un plan de situation est joint en annexe.

1.6 Nature et volume des activités

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L. 512-1 du code de l'environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous :

Rubriques applicables	Alliés	A, E, DC, D, NC	Libellé de la rubrique (activité)	Volume autorisé	Unités du volume autorisé
1436	1	A	Liquides combustibles de point éclair compris entre 60°C et 93°C (stockage ou emploi de).	2 500	tonnes
1450	1	A	Solides inflammables (stockage ou emploi de)	60	Tonnes
4330	2	DC	Liquides inflammables de catégorie 1, liquides inflammables maintenus à une température supérieure à leur point d'ébullition, autres liquides de point éclair inférieur ou égal à 60°C maintenus à une température supérieure à leur température d'ébullition ou dans des conditions particulières de traitement, telles qu'une pression ou une température élevée.	9	Tonnes
4331	1	A	Liquides inflammables de catégorie 2 ou catégorie 3 à l'exclusion de la rubrique 1430	2 500	Tonnes
4755	2-a	A	Alcools de bouche d'origine agricole et leurs constituants (distillats, infusions, alcool d'origine agricole extraneure rectifié, extraits et arômes) présentant des propriétés équivalentes aux substances classées dans les catégories 2 ou 3 des liquides inflammables.	3750	m ³
4734	2-c	DC	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement	300 avec moins de 10 tonnes d'essence	tonnes
4320	1	A	Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 contenant des gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1.	200	tonnes
4321		NC	Aérosols extrêmement inflammables ou inflammables de catégorie 1 ou 2 ne contenant pas de gaz inflammables de catégorie 1 ou 2 ou des liquides inflammables de catégorie 1.	200	Tonnes
4718	2	DC	Gaz inflammables liquéfiés de catégorie 1 et 2 (y compris GPL) et gaz naturel (y compris biogaz affiné, lorsqu'il a été traité conformément aux normes applicables en matière de biogaz purifié et affiné, en assurant une qualité équivalente à celle du gaz naturel, y compris pour ce qui est de la teneur en méthane, et qu'il a une teneur maximale de 1 % en oxygène)	10	tonnes
4510	2	DC	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 1	99	Tonnes
4511	2	DC	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2	199	Tonnes

4741	2	DC	Les mélanges d'hypochlorite de sodium classés dans la catégorie de toxicité aquatique aiguë 1 [H400] contenant moins de 5 % de chlore actif et non classés dans aucune des autres classes, catégories et mention de danger visées dans les autres rubriques pour autant que le mélange en l'absence d'hypochlorite de sodium ne serait pas classé dans la catégorie de toxicité aiguë 1 [H400]	199	Tonnes
1510	1	A	Entrepôts couverts (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des) à l'exclusion des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant par ailleurs de la présente nomenclature, des bâtiments destinés exclusivement au remisage de véhicules à moteur et de leur remorque, des établissements recevant du public et des entrepôts frigorifiques.	1 261 111	m ³
1511	1	A	Entrepôts frigorifiques	902 110	m ³
1530	1	A	Papier, carton ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés (dépôt de), à l'exception des établissements recevant du public.	239 335	m ³
1532	1	A	Bois sec ou matériaux combustibles analogues, y compris les produits finis conditionnés et les produits ou déchets répondant à la définition de la biomasse et visés par la rubrique 2910-A, ne relevant pas de la rubrique 1531 (stockage de), à l'exception des établissements recevant du public.	239 335	m ³
2662	1	A	Polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de)	239 335	m ³
2663	1-a	A	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse total unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomère, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) : 1. A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc...	239 335	m ³
2663	2-a	A	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse total unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomère, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) : 2. Dans les autres cas et pour les pneumatiques	239 335	m ³
2714	1	A	Installation de transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux de papiers/cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois	1 500	m ³
2910	A-2	DC	Installations de combustion	3	MW
2925	-	D	Accumulateurs (ateliers de charge d')	1 000	kW

A (autorisation) ou D (déclaration), NC (non classé).

Le site avec l'extension restera classé SEVESO seuil bas. Il est donc soumis à l'arrêté du 26 mai 2014 au titre de la rubrique 4320.

Avis sur la présentation du projet :

La description du projet et des installations du site est satisfaisante, le niveau de détail apporté est approprié.

2. Étude d'Impact

2.1 Analyse de l'état initial du site et de son environnement

Le pétitionnaire a réalisé son état initial du site et de son environnement en 4 parties en utilisant de nombreuses sources bibliographiques :

- localisation géographique,
- environnement physique,
- environnement naturel,
- environnement humain.

a) Localisation géographique

Le site sera localisé dans la zone industrielle d'Arvigny sur l'ancien site de PSA Peugeot-Citroen. Sa position est valorisée par la présence des autoroutes A5a et A5b et de la francilienne (N104). Il dispose également d'une voie ferrée privative.

b) Environnement physique

La commune de Moissy-Cramayel est traversée par le ru des Hauldres. Il s'écoule à environ 1.6 km au nord du projet. Il prend sa source à Lissy et rejoint la Seine à Soisy-sur-Seine.

Les sols sont constitués par la succession des couches suivantes : les limons de plateaux, la marne, le calcaire et la meulière de Brie.

Le projet se situe dans le périmètre de protection éloigné de trois anciens captages d'eau potable non exploitées actuellement : ils respectent les prescriptions qui s'appliquent sur ces trois captages.

Les principales nappes présentes dans le secteur d'étude sont : la nappe du réservoir des alluvions de la Seine, la nappe des calcaires de la Brie, la nappe des calcaires de Champigny et la nappe de Champigny.

Une étude de recherche de pollution des eaux souterraines a été réalisée par PSA au moment de la vente du site : des traces de métaux, de triazine et de composés PCB ont été détectés. Cependant, aucune valeur n'est supérieure aux valeurs de référence quand elles existent. Une source de contamination notable des sols a été relevée sur une zone d'un ancien bâtiment de PSA (Hydrocarbure Aromatique Cyclique et quelques traces de composés PCB). Le projet ne se trouve pas dans la zone concernée.

La commune de Moissy-Cramayel fait partie du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) de l'Yerres. La mise en œuvre du SAGE de l'Yerres est motivée principalement pour résoudre les problématiques suivantes :

- la protection qualitative de la ressource en eau souterraine,
- l'incidence des prélèvements en nappe sur les débits d'étiage et la qualité des rivières,
- les problèmes d'inondation et,
- la préservation des milieux naturels et aquatiques.

c) Environnement naturel

La ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique) la plus proche du site se situe à 2,2 kilomètres. Il s'agit du bassin de la motte. La ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) et la zone Natura 2000 les plus proches se trouvent à 13 kilomètres du site. Il s'agit du massif de Fontainebleau et des zones humides adjacentes. Le projet n'aura donc pas d'impact direct sur ces zones.

Aucun arrêté de biotope n'a été recensé à proximité du site d'étude. Aucune réserve naturelle ne se trouve sur le territoire de la commune de Moissy-Cramayel. Le site se trouve cependant à proximité d'une zone à dominante humide recensée pour la présence de végétations herbacées mais n'apportera pas de modification à cette zone et n'aura donc pas d'impact sur les végétations présentes.

d) Environnement humain

Le projet est compatible avec le PLU de la commune de Moissy-Cramayel.

Deux monuments historiques ont été recensés à proximité du site : une église et un obélisque. La zone d'étude est située en dehors du périmètre de protection de ces deux sites. Un diagnostic archéologique a été réalisé sur le site courant 2013. Il n'a pas donné lieu à des prescriptions spécifiques. Une étude acoustique a été réalisée entre le 26 et le 27 juin 2012. L'environnement sonore est principalement déterminé par le trafic routier sur les voiries proches du site ainsi que par le trafic ferroviaire de la ligne TGV. Il n'y a pas d'habitations à proximité du terrain. Les plus proches se situent à environ 500m au nord.

La description de l'état initial du site est complète et les informations appropriées. On y trouve les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte.

2.2 Évaluation des impacts

2.2.1 Justification du projet retenu

Le site retenu est un site favorable pour le développement d'une grande plate-forme logistique en Île-de-France. Elle est raccordée à l'ensemble du réseau autoroutier francilien. En effet, sur le plan environnemental, les critères de choix sont :

- très bonne desserte routière, sans passer par des villes ou villages avant de rejoindre les grands axes routiers,
- localisation dans la grande couronne parisienne afin de réduire au maximum les interactions non nécessaires avec le trafic francilien,
- pas de proximité immédiate de zone à forte densité d'habitations (limite les risques de gêne au voisinage), mais des villes proches afin d'y recruter le personnel sur place et limiter ainsi les déplacements,
- absence de zone naturelle très sensible, de site ou de monument à proximité immédiate du projet (limite les risques d'interactions défavorables),
- assiette foncière suffisante pour pouvoir massifier les entrepôts et optimiser le chargement des camions (limite les transferts de camions vides),
- possibilité d'embranchement fer créé à la demande des locataires.

Concernant le choix de ce parc pour un développement, deux orientations environnementales majeures ont été retenues :

- le choix d'un site anciennement industriel permet de réutiliser des terrains déjà imperméabilisés et ainsi de ne pas induire de consommation de terrains agricoles,
- la gestion de l'eau de ce projet a été revue de façon innovante afin de favoriser une gestion de l'eau entièrement à la parcelle en évitant ainsi les rejets d'eau vers la commune.

2.2.2 Le sol et le sous-sol

La parcelle accueillant le projet accueillait auparavant un bâtiment de l'ancien site PSA sur son extrémité nord-est. L'activité d'entreposage et de logistique n'utilise pas de procédé industriel pouvant être une source d'effluents pollués à l'origine d'une pollution du sol ou du sous-sol. Les éventuels effluents qui pourraient être à l'origine d'une pollution du sol se trouvent être :

- les eaux pluviales de voiries,
- les fuites d'huiles et déversements d'hydrocarbures issus de pollutions accidentelles liées à la présence de camions sur le site.

Deux rétentions déportées permettront de récupérer les produits en cas de déversement accidentel dans les cellules de stockage. Le sol du local de charge sera étanche et sur rétention afin de recueillir l'acide en cas d'épandage.

2.2.3 Domaines de l'eau

Le site sera alimenté en eau potable par le réseau d'adduction d'eau potable de la ville de Moissy-Cramayel. Les besoins en eau sont estimés à 9600 m³/an.

Trois types d'effluents aqueux ont été identifiés sur le site :

- les eaux vannes issues des installations sanitaires du bâtiment (EU) seront collectées et traitées via le réseau d'assainissement public,
- les eaux pluviales (EPV) de voiries et de l'entretien des locaux seront collectées et traitées par un séparateur d'hydrocarbures et envoyées dans les jardins d'infiltration,
- les eaux pluviales de toiture (Ept) seront en partie récupérées pour être utilisées ; Le reste des eaux sera collecté par les jardins d'infiltration.

L'existence du réseau de collecte et des jardins d'infiltration permet de stocker les volumes d'eaux pluviales engendrés par la présence de parcelles imperméabilisées. La régulation des débits de fuite permet de limiter les rejets dans l'exutoire naturel.

2.2.4 Air et odeurs

Les principales sources de pollution atmosphériques seront liées aux installations de combustion et à la circulation des véhicules sur le site.

2.2.5 Bruits et vibrations

Les sources pouvant avoir un impact sonore à l'extérieur du site sont les véhicules et la chaufferie. La mise en place de groupes froid pourrait aussi devenir une source de bruit. Ces derniers seraient, dans la mesure du possible, installés en toiture, ou en cas d'impossibilité technique, au sol avec des mesures compensatoires (carénage, caissons d'insonorisations, ...).

La société Accord Acoustique a réalisé une étude initiale de bruit autour du site.

Pour le site, le niveau sonore en limite de propriété varie entre 44,6 et 59,5 dB(A) en période de jour et entre 38,8 et 47,4 dB(A) en période de nuit.

Le niveau sonore en ZER (Zone à Emergence Réglementée) varie entre 37,2 et 43,6 dB(A) de jour et 31 et 37,5 dB(A) de nuit.

Le pétitionnaire s'est engagé à respecter les niveaux sonores fixés par la réglementation en limite de propriété du projet et en zone à émergence réglementée pour les périodes de jour et de nuit.

2.2.6 Déchets

Le pétitionnaire identifie les déchets susceptibles d'être produits sur son site :

- déchets banals, stockés en bennes de 20 à 30 m³ soit 90 m³ au maximum sur le site,
- papier, cartons, film, palettes déclassés compactés et stockés en bennes de 30 m³ soit 90 m³ au maximum sur le site,
- marchandises déclassées,
- boues du séparateur hydrocarbures, évacuées par une société agréée
- déchets liés à l'entretien, qui seront éliminés par des sociétés extérieures.

Les filières de traitement de ces déchets seront définies selon le guide technique annexé à la circulaire du 28 décembre 1990 relative aux études déchets.

2.2.11 Utilisation rationnelle de l'énergie

Les sources d'énergie utilisées sur le site seront l'électricité et le gaz.

Les mesures de maîtrise des consommations porteront sur :

- l'isolation thermique avec l'utilisation du béton cellulaire pour réduire les pertes,
- l'entretien régulier des chaudières assurant des conditions optimales de combustion.

2.2.12 Effets sur la santé

Le pétitionnaire a recensé l'ensemble des populations sensibles de la ville de Savigny-le-Temple et de Moissy-Cramayel. L'activité d'entreposage n'est pas une source directe de nuisances pour la santé humaine en fonctionnement normal. Les risques pour la population seront surtout liés à des circonstances accidentelles et développés dans l'étude de dangers du site.

2.2.13 Effets cumulés avec d'autres projets

Le pétitionnaire a identifié les projets dont les effets pouvaient être cumulés avec le sien. Il a donc analysé l'impact de chacun des deux projets de la ZAC du parc d'activité de l'A5, voisine de son site, dont l'installation classée PRD (entrepôt Percier Réalisation Développement), ainsi que deux des autres bâtiments constitutifs de la ZAC des Chevrons. Les principaux effets cumulés concernent l'impact sur le trafic routier et la gestion des déchets.

2.3 Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site

2.3.1 Le sol et le sous-sol

Pour prévenir tout risque de pollution chronique du sol, le pétitionnaire a prévu de :

- imperméabiliser les voiries et les aires de stationnement, afin de récupérer les hydrocarbures pouvant souiller ces surfaces et les acheminer vers un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre les jardins d'infiltration du site ;
- mettre en place une vanne d'isolement pour la mise en rétention des eaux d'extinction incendie, avant leur éventuel pompage et traitement en cas de pollution accidentelle ;
- les cuves du système de sprinklage sont sur rétention ;
- mettre en place une rétention extérieure étanche pour accueillir les liquides inflammables et/ou dangereux pour l'environnement.

2.3.2 Domaines de l'eau

Les eaux vannes sont évacuées vers le réseau d'assainissement de la commune, puis traitées par la station d'épuration d'Évry.

Les eaux pluviales sont évacuées vers les jardins d'infiltration. Les eaux pluviales de voirie passeront par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre les jardins d'infiltration. Le volume des jardins a été déterminé sur la base d'une pluie de retour décennal.

Une partie des eaux de toiture pourra être récupérée (récupérateur de 20 m³) afin d'être réutilisée pour alimenter les sanitaires (eau de chasse d'eau) et pour alimenter les réserves pompiers.

Une vanne barrage sera placée en amont des jardins d'infiltration, et permettra, par exemple dans le cadre d'un incendie, la rétention des eaux d'extinction au niveau du réseau de

2.2.7 Trafic routier

Le site est accessible via l'A5a, l'A5b et l'A104 et ne nécessite pas la traversée de zone d'habitation.

Le trafic routier créé se divisera en 2 composantes : les véhicules légers et les poids-lourds en livraison et en expédition.

Le pétitionnaire indique que les véhicules légers devraient représenter au maximum 640 allers-retour/jour.

Concernant les poids-lourds, le pétitionnaire estime à 512 le nombre de véhicules sur le site chaque jour. La présence de la voie ferrée devrait permettre la présence d'un train de 15 wagons par jour, ce qui représente l'équivalent de 22 camions environ par jour. Annuellement, cela pourrait représenter l'équivalent de 6864 camions.

Le pétitionnaire estime que l'impact sur le trafic local pourrait représenter une augmentation de 22% sur l'avenue Delouvrier, environ 4% sur chaque axe A5a et A5b. Des efforts seront réalisés pour encourager les déplacements alternatifs à la voiture.

L'établissement pourra être équipé d'une ligne ferroviaire de fret, si les clients de Prologis France XCV le souhaitent.

2.2.8 Paysage

La création du parc d'activité « Les Chevrons » va modifier l'occupation des sols pour le voisinage (relativement éloigné du site) et les passants (habitants du secteur empruntant la RD 402). Cette modification va altérer la vision habituelle de ce secteur.

2.2.9 Climat

Les principaux postes d'émission de gaz à effets de serre de l'établissement seront :

- la consommation énergétique (électricité pour l'éclairage de locaux et l'utilisation de gaz naturel pour le chauffage),
- les déplacements.

Pour limiter la consommation énergétique, le pétitionnaire envisage d'utiliser la lumière naturelle dans l'entrepôt, et un éclairage à haute efficacité voire de LED pour l'extension. L'utilisation du gaz pour le fonctionnement de la chaudière se limitera à la période de chauffe. La chaudière sera de conception récente et consommera un minimum de combustible.

Concernant les déplacements, les moteurs seront arrêtés en phase de chargement/déchargement, les vitesses sur site seront limitées et le site est équipé d'une voie SNCF.

2.2.10 Impact du chantier

L'impact du chantier est surtout lié à la présence en début de période, durant la phase de terrassement d'un nombre important d'engins et de poids lourds.

La phase de travaux va entraîner une augmentation ponctuelle du niveau de bruit ainsi qu'une augmentation locale du trafic. Il pourrait également y avoir :

- des dépôts de boue sur les axes proches si les périodes de terrassement correspondent à des épisodes pluviaux ;
- de dispersion de poussières en période sèche ;
- d'une pollution temporaire induite des installations de chantier potentiellement polluantes (centrale de fabrication, stockage d'hydrocarbure...) ou une pollution accidentelle (fuite, déversement).

concrassés sous les cours camions ou le cas échéant dans les rétentions déportées. Les eaux d'extinction seront analysées et éventuellement évacuées vers une filière agréée.

La gestion des eaux sur le site sera compatible avec les orientations du SDAGE et du SAGE.

2.3.3 Air et odeurs

Les véhicules utilisés par les transporteurs devront répondre aux normes imposées par la réglementation. La vitesse de circulation sera limitée sur le site et les chauffeurs auront pour consigne d'éteindre leur moteur pendant les phases de chargement et de déchargement.

Le site possédera une voie ferrée interne, et pourra ainsi permettre de diminuer le nombre de camions sur le site.

Les chaudières, qui seront neuves et donc de dernière génération, seront alimentées par du gaz naturel, aujourd'hui le moins polluant pour les rejets atmosphériques.

Le projet est compatible avec le plan de protection de l'atmosphère approuvé le 25 mars 2013.

2.3.4 Trafic routier

Le pétitionnaire indique que des efforts seront réalisés pour encourager les déplacements alternatifs à la voiture. Une extension d'une ligne de bus, ou la création d'une nouvelle ligne, rejoignant le RER D (gare de Lieusaint-Moissy à 2 km du site environ) est envisagée. Des pistes cyclables pourraient aussi être envisagées vers le centre-ville, dans l'esprit du Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la commune.

2.3.5 Paysage

Afin de limiter les impacts, un architecte et un paysagiste ont été missionnés pour étudier l'intégration paysagère des projets dans les sites. L'étude a débouché sur les modes d'interventions suivants :

- découpage des parcelles pour préserver au mieux la végétation existante,
- implantation d'alignement d'arbres structurant le site,
- implantation de sujets identitaires, solitaires ou en bosquets sur les giratoires,
- reconstitution de boisements dans le prolongement de ceux maintenus,
- doublement de certaines clôtures par des haies,
- préverdissement de l'espace commun au Nord-est du site.

2.3.6 Climat

Pour limiter la consommation énergétique, le pétitionnaire prévoit d'utiliser la lumière naturelle dans l'entrepôt, et un éclairage à haute efficacité. L'utilisation du gaz pour le fonctionnement de la chaudière se limitera à la période de chauffe. La chaudière sera de conception récente et consommera un minimum de combustible.

Concernant les déplacements, les moteurs seront arrêtés en phase de chargement/déchargement, les vitesses sur site seront limitées et le site est équipé d'une voie SNCF.

2.3.7 Chantier

Afin de réduire l'impact du chantier sur l'environnement local, les mesures compensatoires proposées par le pétitionnaire sont de :

- récupérer et traiter les eaux sanitaires,

- interdire le stationnement des engins de chantier, les opérations de remplissage de carburant, les réparations mécaniques à proximité des avaloirs pluviaux,
- interdire les dépôts de tous matériaux ou produits susceptibles de contaminer les eaux au niveau des zones à risques,
- mettre en place des fosses de nettoyage pour les pneumatiques des véhicules avant leur accès sur la voie publique,
- stocker tous les déchets produits sur le chantier dans des bennes. Ils seront ensuite évacués par des sociétés spécialisées vers des sites autorisés,
- respecter les règles de sécurité sur le chantier durant les travaux. Elles permettent de réduire le nombre d'incidents tels que les pollutions accidentelles. Pour cela, un plan de circulation est complété avec le futur constructeur,
- isoler la zone de chantier par des palissades ou d'un talus ceinturant et définir un emplacement unique pour garer les engins,
- mettre en place des dispositifs de régulation et de décantation afin de réduire la pollution des eaux pluviales,
- réaliser les décapages de sol juste avant le terrassement dans le but de limiter la présence de sol nu,
- nettoyer immédiatement le chantier en cas de dépôt après un orage,
- procéder, à l'issue des travaux, à l'évacuation des matériaux stockés sur le site,
- informer préalablement les populations avoisinantes du commencement du chantier et des éventuelles contraintes ou nuisances temporaires induites.

Effets cumulés avec d'autres projets

L'ensemble des projets augmenteront le trafic sur l'avenue Paul Delouvrier. Des mesures compensatoires concernant le trafic et la sécurité des usagers sont prévues pour limiter l'impact du trafic routier sur cette avenue comme le réglage des feux à l'entrée du parc. Afin de fluidifier la circulation des poids-lourds sur le site, le pétitionnaire envisage la mise en œuvre de ronds points et d'aires de retournement en cas de cul-de-sac.

La gestion des déchets se faisant au niveau de chaque projet, les impacts de ceux-ci seront maîtrisés.

Avis sur l'étude d'impact :

La description de l'état initial du site comprend les informations appropriées afin de situer le projet dans son contexte.

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une analyse correcte des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont identifiés et traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Au vu des impacts réels ou potentiels identifiés, l'étude présente les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et des effets potentiels du projet.

3. Étude des dangers

3.1 Méthodologie

Les méthodes retenues pour analyser les phénomènes dangereux et dimensionner les effets sont justifiées dans l'étude de dangers.

L'exploitant procède à une analyse des risques en procédant à une analyse des situations dangereuses identifiées au travers de la caractérisation des potentiels de dangers et de l'analyse du retour d'expérience (ces situations dangereuses correspondent à des phénomènes dangereux).

Une analyse préliminaire des risques est tout d'abord réalisée en analysant les situations dangereuses identifiées au travers de la caractérisation des potentiels de dangers et l'analyse du retour d'expérience. Une cotation en probabilité, gravité et cinétique est réalisée pour l'ensemble de ces situations dangereuses.

Les échelles utilisées sont issues de l'arrêté du 29 septembre 2005 *relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.*

L'exploitant procède ensuite à une analyse détaillée des risques pour les scénarios majeurs retenus du fait de leur criticité. Cette analyse est réalisée sous forme de nœuds-papillons sur lesquels les mesures de maîtrise des risques sont positionnées.

Une nouvelle cotation est réalisée par l'exploitant après modélisation des effets des scénarios retenus en plaçant les différentes situations dangereuses dans une grille de criticité telle que celle définie dans la circulaire du 10 mai 2010.

3.2 Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences

Pour chaque produit qui sera stocké dans les cellules de l'entrepôt, le pétitionnaire a répertorié les potentiels de dangers associés. Il a procédé de même avec les activités réalisées sur le site pour son exploitation, ainsi que dans les conditions transitoires (maintenance, travaux...) et en cas de perte d'utilité (électricité, gaz...).

5 types de risques apparaissent à la suite de ce recensement :

- un risque d'incendie des marchandises,
- un risque de pollution de l'eau ou du sol par les eaux d'extinction,
- un risque d'explosion de la chaufferie,
- un risque de déversement accidentel de produits,
- un risque de dégagement de fumées toxiques suite à un incendie des marchandises.

Des compléments ont été apportés par courriels du 1^{er} mars 2016 et du 23 mars 2016 sur la prise en compte du risque lié à la présence de bouteilles de gaz dans les cellules prévues à cet effet. Les modélisations montrent que les effets sont inclus dans ceux analysés pour les autres scénarios.

Le retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables a été étudié.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par les installations, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du Code de l'environnement.

Les modélisations mettent en évidence que des zones d'effets thermiques ne restent pas confinées à l'intérieur des limites de propriété et sont susceptibles d'impacter la volerie située au nord de l'entrepôt dans l'emprise du parc des chevrons et des terrains non bâtis au sud du site.

3.3 Réduction du risque

Lors de l'analyse préliminaire, le pétitionnaire a identifié les événements redoutés centraux suivants :

- incendie de cellules ;
- explosion de la chaufferie ;
- incendie de la cellule contenant des aérosols ;
- pollution des sols par les eaux d'extinction ou en cas de déversement de liquides dangereux,
- dégagement de fumées toxiques.

La gravité et la probabilité de chaque phénomène dangereux ont été étudiées.

L'ensemble des scénarios dimensionnés se retrouve dans des zones de risques acceptables, notamment grâce à la mise en place des mesures de maîtrise des risques suivantes :

- toutes les façades de l'entrepôt : écran thermique REI 120 sur toute la hauteur,
- mur coupe-feu 4h toutes les 2 cellules et entre le bâtiment DC2A et DC2B.

Avis sur l'étude de dangers :

La méthodologie d'analyse des risques employée est satisfaisante et le détail apporté à l'étude est proportionné aux enjeux.

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés. Le retour d'expérience lié aux accidents sur le site et sur d'autres sites comparables ont été recensés.

Les scénarios retenus sont cohérents avec les potentiels de dangers du site et représentatifs des dangers de l'établissement.

L'exploitant expose de manière satisfaisante les mesures de réduction du risque agissant en prévention et ou en protection.

4. Résumé non-technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers. Le dossier présenté par le pétitionnaire semble aborder l'ensemble des aspects importants pour son type d'activités, que ce soit en termes d'impacts environnementaux ou en termes de dangers générés.

5. Information, consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

**Pour le Préfet de région, autorité environnementale
Le Directeur régional et Interdépartemental de
l'Environnement et de l'Énergie empêché,
Le Chef de l'Unité Territoriale de Seine-et-Maine,**



Guillaume BAILLY_{CS}

Plan de situation

