

## PRÉFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale  
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Bobigny, le 13 mars 2015

Unité territoriale de la Seine-Saint-Denis  
Affaire suivie par : Lucie OLIVEIRA  
lucie.oliveira@developpement-durable.gouv.fr  
Tél. 01 48 96 90 81 Fax. 01 48 95 04 77

Préfecture de la Seine-Saint-Denis  
Commune de Tremblay-en-France  
**Dossier n° 93 R 37 00246 A**  
**S3IC n° 65-18796**

### AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**PÉTITIONNAIRE** : WIAME VRD

**COMMUNE(S)** : TREMBLAY-EN-FRANCE Seine-Saint-Denis

**REFERENCES** :

Dossier de demande d'autorisation d'exploiter du 09 décembre 2014 reçu le 07 janvier 2015 en préfecture  
Contribution de l'ARS rendue par avis du 10 février 2015

Rapport de non-recevabilité du 11 février 2015 et de recevabilité du 12 mars 2015 de l'inspection des  
installations classées

Compléments à la demande d'autorisation d'exploiter transmis le 10 février 2015 (étude de dangers) et les  
02 et 10 mars 2015 (étude d'impact)

**P.J.** : plans



## 1. PRÉSENTATION DU DEMANDEUR, DE SON PROJET ET DU CONTEXTE DE LA DEMANDE

### 1.1. Présentation

La société WIAME VRD est une entreprise basée à La Ferté-Sous-Jouarre (77) depuis 1987. En 2010, elle s'est spécialisée dans le domaine « grands travaux ». Cette société intervient dans la construction des infrastructures routières, de voirie et d'assainissement, effectue l'entretien de celles-ci et produit également des enrobés. La société a obtenu la certification ISO 9002 en juin 1998 et ISO 9001 en août 2009 (système de managements de la qualité). Elle a obtenu également, dans le domaine de la qualité, le certificat Qualité CE depuis février 2008 pour sa maîtrise de la production des mélanges bitumineux. Depuis août 2011, elle est certifiée ISO 14001 (système de management de l'environnement) et OHSAS 18001 (système de management de la santé/sécurité au travail).

L'effectif actuel de l'entreprise est d'environ 150 personnes.

L'installation de la centrale d'enrobage sur la plate-forme de la « croix d'adam » située sur la commune de Tremblay-en-France est motivée par des chantiers prévus sur l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. La société est mandataire de plusieurs baux d'entretien sur les zones publiques et réservées de l'aéroport (comme par exemple la réfection de pistes, les routes de services, les urgences et réparations etc.).

De plus, la société dispose également de baux d'entretiens des autoroutes A4 et A1 : de ce fait, la centrale installée sur le site sera également sollicitée pour des travaux de moindre envergure en fonction des urgences et des demandes des clients. La société WIAME VRD envisage de commencer l'exploitation du site à partir d'avril 2015. Elle prévoit de mettre en œuvre une quantité de 5 000 tonnes d'enrobés sur une période de 6 mois. D'autres projets sont à l'étude dans le périmètre d'action de la centrale (50 km) afin de compléter le carnet de commande de celle-ci. La société précise qu'elle espère une production totale de 50 000 tonnes d'enrobés sur une période de 6 mois d'autorisation.

Les enrobés seront essentiellement constitués d'un mélange de granulats et de bitume. Les granulats proviendront pour partie de carrières de la région nord et ouest et pour une moindre partie d'agrégats d'enrobés issus du recyclage de fraisats collectés dans le cadre de rabotages des chaussées anciennes.

Les horaires d'ouverture de la centrale seront de 06h30 à 15h30. Les camions commenceront leur activité à partir de 07h30. Le site fonctionnera aux jours ouvrables de la semaine. Cependant, de façon ponctuelle, en fonction des impératifs de chantiers, des travaux sont prévus de nuits (21h à 05h) ou le week-end.

Le site faisant objet de la demande d'autorisation est situé sur la commune de Tremblay-en-France, le long de la départementale 84a3 qui passe au sud du site.

La plate-forme a une superficie d'environ 50 000 m<sup>2</sup> et est située sur l'emprise de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle. Le projet prévoit la mise en place d'une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers de type RF 400M.

Les plans de la situation géographique du site et de son implantation sont présentés en annexe.

L'entreprise WIAME VRD demande une **autorisation temporaire** d'exploiter une centrale d'enrobage pour une durée de 6 mois renouvelable une fois.

De plus, l'entreprise demande à **bénéficier de la procédure d'instruction simplifiée** comme le prévoit l'article R 512-37 du Code de l'Environnement. Cette disposition permet que les autorisations temporaires soient accordées **sans enquête publique**.

**L'autorité environnementale note qu'une autorisation temporaire avait déjà été délivrée sur ce même site en août 2014 à la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX pour une activité similaire (cf. avis de l'autorité environnementale du 11 juin 2014).**

### 1.2. Description de l'environnement du projet

Le projet n'est pas soumis à permis de construire ni à autorisation de défrichement.

La zone concernée est éloignée des habitations et des établissements recevant du public (ERP) : les premières habitations se situent à environ 1 km du site, mais un camp de gens du voyage est présent à 700 m du site.

L'établissement recevant du public (ERP) le plus proche n'est pas mentionné. L'exploitant précédent, la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX, en avait toutefois identifié un à 850 m (Institut Médico-Éducatif) dans son propre dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

Concernant les infrastructures routières, les grands axes routiers proches sont l'A1 et l'A104. Le site est également à proximité d'une ligne TGV-Interconnexion. Pour chacun de ces axes, les distances ne sont pas mentionnées.

L'installation projetée se situe sur l'emprise aéroportuaire d'Aéroports de Paris, à la limite d'une zone agricole, dont elle est séparée par une piste cyclable et par la route périphérique RD 84a3 qui longe le site au sud.

Le pétitionnaire précise que l'installation n'est pas située dans un périmètre de protection de captage d'eau.

Les documents opposables au projet sont les suivants :

- Le Plan local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tremblay-en-France  
Le projet est compatible avec le PLU qui le situe en zone Uea (zone urbaine à vocation économique à dominante d'activités aéroportuaires).  
Le pétitionnaire mentionne que la plate-forme n'est pas concernée par des servitudes d'utilité publique. Les plus proches sont celles situées au cimetière de TREMBLAY EN FRANCE et celles d'archéologies préventives à l'Est et à l'Ouest.
- Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle  
Le projet se situe en zone B du PEB, zone d'exposition au bruit forte. L'indice sonore Lden (Level Day Evening Night) définissant les limites extérieures de la zone B est Lden 65. Ce chiffre ne correspond pas à un seuil de risque (80 dB) mais est toutefois équivalent à, par exemple, une conversation normale ou à une sonnerie de téléphone.

### 1.3.Nature et volume des activités

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

**Volume ou tonnage maximal autorisé**

Rubriques de la nomenclature	Installations et activités concernées Libellé de la rubrique	Régime du projet <sup>1</sup>	Rayon d'affichage (km)	Activité installée (volume)
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud	A	2	Production horaire de 350 tonnes /heure en production normal et de 300 tonnes/heure avec 50 % de matériaux recyclés.
2515-2b	Installations de broyage, concassage, criblage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes extraits ou produits sur le site de l'installation, fonctionnant sur une période unique d'une durée inférieure ou égale à 6 mois. La puissance de l'installation, étant supérieure à 40 kW, mais inférieure ou égale à 350 kW	D		Puissance de 187 kW
2516	Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciments, plâtres, chaux, sables filérisés ou de déchets non dangereux inertes pulvérulents, la capacité de transit étant supérieure à 5000 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 25 000 m <sup>3</sup>	NC		Stock de sables destinés à la fabrication des enrobés 40 m <sup>3</sup>
2517-2	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant supérieure à 10 000 m <sup>2</sup> , mais inférieure ou égale à 30 000 m <sup>2</sup>	E		Superficie de 15 000 m <sup>2</sup>
1520-2	Dépôts de houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses. La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t.	D		Deux citernes calorifugées de 90 m <sup>3</sup> et de 40 m <sup>3</sup> : 115 t
2915-2	Chauffage (Procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles – lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 l	D		2 300 litres

<sup>1</sup>Classement des installations : A (autorisation), E (enregistrement), D (déclaration), S (servitude d'utilité publique), C (soumis au contrôle périodique prévu par l'article L. 512-11 du code de l'environnement)

2920	Installation de compression fonctionnant à des pressions effectives supérieures à 10 <sup>5</sup> Pa, et comprimant ou utilisant des fluides inflammables ou toxiques, la puissance absorbée étant supérieure à 10 MW	NC		20 kW d'air comprimé
1432-2b	Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés de) - stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430, représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 100 m <sup>3</sup>	DC		En réservoirs aériens. Fioul lourd (coef 1/5) : 50 m <sup>3</sup> Fioul (coef 1/5) : 6,3 m <sup>3</sup> Gasoil (1/5) : 2 m <sup>3</sup> Capacité équivalente : 11,66 m <sup>3</sup>
1434-1	Liquides inflammables (installations de remplissage, ou de distributions, à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435) : Installations de chargement de véhicules citernes, de remplissage de récipients mobiles, le débit maximum équivalent à l'installation, pour les liquides inflammables de la catégorie de référence (coefficient 1) étant supérieur ou égal à 1 m <sup>3</sup> /h, mais inférieur à 20 m <sup>3</sup> /h	NC		Réservoir destiné à remplir les engins (chargeurs) : 0,040 m <sup>3</sup> /h

## 1.4.Enjeux

Le projet ne présente pas de fort enjeu lié à sa nature ou à sa situation dans son environnement.

Les points d'attention sont liés aux incidences générées par la fabrication d'enrobés : ils concernent les nuisances sonores, les rejets (pollution eau/air/sol) et les risques d'incendie et d'explosion du fait de la présence de bitumes, d'émulsions et d'hydrocarbures.

## 2.ÉTUDE D'IMPACT

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

L'étude d'impact a été réalisée par le Responsable Qualité-Sécurité-Environnement et par le chargé Qualité-Sécurité-Environnement de l'entreprise WIAME VRD. Ils se sont appuyés sur différents sites web et documents (données, cartes, plans, mesures, etc.) consultés auprès d'administrations et organismes tels que la mairie de Tremblay-en-France, le BRGM, l'INAO, l'INPN, météo France ...

#### Faune - Flore

Le pétitionnaire précise que le site envisagé est sur une plate-forme aménagée pour recevoir des installations industrielles. Le paysage du site est dominé par la présence de l'aéroport ROISSY CDG. Un merlon de terre végétalisé et équipé d'une clôture cercle le terrain, le cachant à la vue depuis la route et l'aéroport.

Il décrit également les espaces naturels les plus proches du site :

- les zones protégées par la directive Oiseau se situent à 4,5 km au sud-ouest et à 5 km au sud ;
- la zone protégée par la directive Habitat est située à 14 km au sud-est ;
- les ZNIEFF de type 1 sont situés à 3,5 km à l'est, à 4 km au nord et à 5 km au sud-ouest ;
- la ZNIEFF de type 2 est à 200 m : «ZNIEFF AEROPORT CHARLES DE GAULLE ». Elle est séparée par une barrière physique et une clôture de sécurité de la plate-forme ;
- les zones humides sont situées à 800 m au sud-est, à 3,8 km à l'ouest, 3,3 km au sud-ouest et 3,5 km à l'est ;
- la réserve naturelle est à 17,7 km au sud-ouest ;
- le site ne menace en aucun cas les continuités écologiques au sens de l'article L.371-1 du code de l'Environnement.

### Risques naturels

Le pétitionnaire précise que le département de SEINE-SAINT-DENIS dispose d'un PPRI (plan de prévention des risques d'inondations) mais que la commune de TREMBLAY-EN-FRANCE n'est pas concernée par celui-ci. Par contre, la commune est concernée par un périmètre du risque de dissolution du gypse. Néanmoins, le périmètre est localisé au sud de la commune alors que le site est au nord. Il n'est donc pas soumis au périmètre du risque de dissolution du gypse.

Le département de SEINE-SAINT-DENIS ne possède pas de Plan de Protection des Risques Technologiques (PPRT). Les PPRT les plus proches du site relèvent des communes de MITRY-MORY et de COMPANS situées toutes deux en SEINE ET MARNE. Le site ne dépend pas de ces PPRT.

Selon les cartes du BRGM, le risque sismique est positionné en zone d'aléa très faible et le risque de retrait-gonflement des argiles en zone d'aléa faible.

### Sol

Le sol de la plate-forme est composé de deux parties :

- une constituée de grave compactée et stabilisée impropre à l'exploitation agricole ;
- une voirie enrobée permettant la circulation des camions et permettant l'installation de la centrale et de tous les autres équipements (cuves de fioul ...).

Il n'existe aucun site référencé sur les bases de données BASOL et BASIAS au niveau de la plate-forme et de ses abords.

### Eaux souterraines et superficielles

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de protection de captage d'eau (trois à plus de 500 m du lieu où sera située la plate-forme). Le pétitionnaire mentionne qu'aucun cours d'eau et point d'eau superficiel ne sont à proximité du site.

Les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées seront collectées dans un bassin de décantation puis traitées dans un séparateur d'hydrocarbures avant d'être envoyées dans le milieu naturel.

Le stockage des fiouls et bitumes sera effectué sur des cuves de rétention étanches. Des produits absorbants seront à proximité en cas de déversement accidentel.

### Air

Le projet est situé à proximité d'une route fréquentée ainsi que de la plate-forme aéroportuaire.

Pour la centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud, appelée à fonctionner de manière temporaire, au sens de l'article R512-37 du Code de l'Environnement, la valeur limite de concentration de poussières est de 50 mg/m<sup>3</sup> quel que soit le flux horaire autorisé.

### Bruit

Selon l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, le niveau de bruit en limite de propriété de l'installation ne devra pas dépasser, lorsqu'elle est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période de jour et 60 dB (A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite. Le site se situe en zone B du PEB, zone d'exposition au bruit forte. L'indice sonore Lden (Level Day Evening Night) définissant les limites extérieures de la zone B est Lden 65. Le pétitionnaire mentionne que le niveau maximal de l'installation serait de 60 dB. Néanmoins, l'utilisation de l'installation dans un contexte bruyant n'augmentera pas le niveau de bruit de manière significative (moins d'1dB). L'émergence resterait dans les tolérances réglementaires.

### Transport

Une grande part des granulats proviendra du département du Nord (59), une autre du département de la Mayenne (53), le reste du recyclage de fraisas collectés sur divers chantiers. L'approvisionnement par fret sera privilégié selon les possibilités (gare du BLANC-MESNIL). Cependant, le pétitionnaire précise que, par retour d'expérience, il est estimé que 30 % des matériaux seront acheminés par train. Le reste sera acheminé par camions depuis les carrières.

L'étude d'impact rappelle que le site bénéficie de la présence de grands axes routiers structurants tels que A104, A1, N2, et RD84a3. Ces axes sont très empruntés.

### Conditions de remise en état

L'exploitant indique qu'il restituera le terrain dans l'état initial en fin d'exploitation. L'installation de la centrale d'enrobage mobile ne nécessite ni d'aménagement, ni d'affouillement, ni de tranchées. Il s'engage à évacuer l'ensemble des installations et matériaux produits par son activité.

L'implantation de l'installation projetée est positionnée à distance de zones urbaines, de sites naturels protégés, de cours d'eau. De plus, elle se trouve en sortie de la route périphérique de l'aéroport ce qui limite les effets du trafic au niveau de la commune.

La description de l'état initial du site est relativement 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 et mesures compensatoires**

L'étude d'impact présente de manière claire les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les incidences liées à l'activité de l'installation. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement.

### Eau et sol

Le risque de pollution des eaux par déversement accidentel et ruissellement des hydrocarbures a été identifié.

Le stockage des hydrocarbures et bitumes sera réalisé sur des cuves de rétention étanches pour prévenir les risques de déversement accidentel. Des kits anti-pollution seront présents près de ces installations. À noter que le fioul présente un risque important de pollution, étant donné que le bitume se solidifie assez rapidement.

Il est précisé que la centrale d'enrobage ne nécessite pas d'utilisation d'eau pour son entretien et pour son fonctionnement. Les installations d'hygiène du personnel sont conçues de manière à fonctionner en autonomie.

En cas d'envol de poussières sur les stocks de matériaux, un arrosage sera réalisé à l'aide d'une lance montée sur une balayeuse de l'entreprise. Cette eau sera prélevée sur le réseau autorisé de l'aéroport.

Les eaux pluviales et de ruissellement seront traitées par un séparateur à hydrocarbures avant d'être dirigées vers un bassin de décantation existant et rejetées vers le milieu naturel.

L'installation de la centrale d'enrobage mobile ne nécessite ni d'aménagement, ni d'affouillement, ni de tranchées. L'impact sur le sol sera donc minimal.

### Air et odeurs

Les pollutions atmosphériques susceptibles d'être générées par l'installation sont les rejets dans l'air de la centrale d'enrobage, l'envol de poussières issues des aires de stockage et les gaz d'échappement des véhicules sur le site (circulation sur place et approvisionnement des matériaux). La vitesse des véhicules sera limitée sur le site. Ces mesures participent notamment à la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La centrale d'enrobage est équipée de filtres à manches permettant de piéger les fines particules émises. Les gaz issus du tambour de la centrale y sont filtrés, les poussières sont en majorité récupérées et réinjectées dans le tambour. De plus, la hauteur de la cheminée (13 m) est conforme à l'arrêté ministériel du 02 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation. Le pétitionnaire précise que les rejets de la centrale sont dans les tolérances réglementaires. Néanmoins, une vérification des rejets atmosphériques sera réalisée par un organisme certifié. De plus, les filtres auront été vérifiés par l'entreprise avant le démarrage de la centrale. L'installation, de conception récente, ne devrait pas entraîner une pollution de l'air en poussières, COV, HAP, CO<sub>2</sub> ...

Les premières habitations sont à environ 1 km : l'odeur générée par la plate-forme ne devrait pas engendrer de nuisances auprès des riverains.

### Déchets

Les déchets d'enrobés dit « gâches » sont des enrobés à très faible teneur en bitume (inférieur à 2%). Ils sont écartés de la production puis sont réutilisés en tant que matière première. Ils sont considérés comme des déchets inertes et seront stockés à même le sol comme les granulats.

En fin d'exploitation, toute présence de stocks de granulats, etc. sera évacuée sur la plate-forme de recyclage de la société Wiame, située dans le 77 (Département de la Seine et Marne).

Les poussières issues de la filtration des gaz émis par le tambour de la centrale sont en majorité récupérées et réinjectées dans le tambour.

### Paysage

L'installation, équipée notamment d'une cheminée haute de 13 mètres et située sur un site à l'horizon relativement ouvert, sera visible des riverains et des usagers de la route.

Le pétitionnaire n'a pas prévu de mesures particulières concernant l'impact visuel pour les riverains. Elles ne paraissent cependant pas indispensables, compte-tenu notamment du caractère éloigné (au moins 1 km des riverains) et temporaire de l'installation.

De même, au niveau de la route, la vision reste furtive et est partiellement masquée par une haie le long de la RD84a3.

### Bruit et vibrations

Le pétitionnaire juge que, de part la proximité de la plate-forme à l'aéroport ROISSY CDG, la centrale d'enrobage sera implantée dans un contexte bruyant.

Le projet se situe en effet en zone B du PEB, zone d'exposition au bruit forte. L'indice sonore Lden (Level Day Evening Night) définissant les limites extérieures de la zone B est Lden 65. La dernière campagne de mesure des niveaux d'émissions sonores réalisée sur la centrale d'enrobage, dans un environnement similaire à la plate-forme, a montré que la centrale ne générerait pas de bruits susceptibles d'augmenter le niveau ambiant. Elle ne devrait donc pas être ressentie au droit des habitations et ERP (établissements recevant du public) les plus proches.

L'installation de la centrale d'enrobage ne nécessite pas de travaux. Les vibrations émises seront liées au positionnement des éléments les uns par rapport aux autres lors du montage. Le temps d'installation est court, les vibrations seront négligeables.

Lors de la phase d'exploitation, le pétitionnaire recense deux sources possibles de vibrations : les engins de chargement de matériaux ainsi que les poids lourds liés à l'approvisionnement de matières et à l'expédition (du produit fini par exemple).

### Santé

Concernant les risques pour les personnes présentes sur le site, la notice Hygiène et Sécurité du dossier identifie les risques pour la santé et décrit des mesures et règles de sécurité mises en place qui paraissent adaptées : port des EPI (équipements de protection individuels), réduction des émissions de poussières par arrosage, entretien des installations, etc.

De plus, les installations sont conformes aux dispositions du Code du Travail en matière d'hygiène et de sécurité, ce qui participe à limiter les risques sur la santé des personnes.

### Phase travaux

L'autorité environnementale note que l'impact pendant cette période n'est pas évalué en matière de durée et de mesures compensatoires.

Le pétitionnaire ne devra pas exposer le personnel et les riverains à des niveaux de bruit de plus de 85 dB(A) pendant huit heures, seuil de bruit acceptable avant que l'oreille ne soit atteinte.

L'étude traite des principaux impacts réels ou potentiels liés à l'exploitation de l'installation de façon détaillée, cohérente et en proportion avec le projet.

Elle propose des mesures de prévention et de protection adaptées, de nature à réduire les effets de l'installation sur l'environnement du site. Ces mesures apparaissent satisfaisantes au regard des meilleures techniques disponibles compte tenu des enjeux et de l'environnement du site.

### **3.ÉTUDE DE DANGERS**

#### **3.1. Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences**

##### Méthodologie

La méthodologie de l'étude appliquée à la dernière version de l'étude de dangers est celle décrite dans « 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 ».

La méthodologie utilisée dans cette étude commence par une Analyse Préliminaire des Risques (APR) dont l'objectif est d'identifier les scénarios d'accidents pouvant entraîner des effets dangereux à l'extérieur des limites de propriétés. Lorsque les scénarios sont identifiés, l'étude est ensuite complétée par une Analyse Détaillée des Risques (ADR) afin de déterminer si les risques sont acceptables.

Elle procède à l'identification des potentiels de dangers dus à l'activité en relation avec son environnement proche. Elle analyse leurs causes, effets et conséquences et présente une évaluation de la gravité, de la probabilité et de la cinétique des scénarios d'accidents. Enfin, elle décrit l'organisation des moyens d'intervention et les mesures mises en place pour réduire les risques retenus.

##### Potentiels de dangers recensés

L'exploitant a procédé à une identification des potentiels de dangers à partir d'une description des installations (substances dangereuses stockées ou utilisées, opérations et équipements dangereux présents) et du retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables. Les risques liés aux éléments externes (tels que phénomènes météorologiques extrêmes) ont également été pris en compte.

##### Analyse

L'analyse des scénarios accidentels montre que l'installation est concernée par deux grands types de phénomènes dangereux à savoir :

- le **risque d'incendie**, et plus particulièrement le risque d'incendie du stockage de fuel, du stockage de bitume et le risque d'incendie des filtres à manches ;
- le **risque de déversement accidentel** d'un produit liquide dangereux entraînant alors une pollution du sol et du sous-sol (jugé faible compte-tenu que le sol est bétonné et que des produits absorbants sont présents) et un incendie de la nappe renversée (compte-tenu du procédé de fabrication et de chauffages des cuves de bitume ainsi que du type d'installation).

Les phénomènes accidentels ont notamment fait l'objet de modélisations afin d'évaluer plus finement leur gravité, leur probabilité et leur cinétique. Celles-ci montrent que les zones d'effets thermiques resteraient quasiment confinées à l'intérieur des limites de propriété, à l'exception de trois scénarios impactant la piste cyclable qui longe le site sur quelques mètres (seuil d'effet irréversible (SEI) définissant la zone de dangers significatifs pour la vie humaine) :

- incendie du stockage de fuel ou du stockage de bitume ;
- incendie généralisé des stockages de bitume et de fuel ;
- effets dominos (incendie cuves de bitume, cuve de fuel, zone de dépotage et filtre à manches).

L'analyse fait donc apparaître que les risques sont limités au site, sans impact sur les habitations et voies de communication voisines, à l'exception de la piste cyclable qui pourrait être impactée. La cinétique des phénomènes en jeu étant toutefois lente, des moyens d'intervention appropriés pourront être déployés pour y faire face.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, 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.



### **3.2.Réduction du risque**

Le pétitionnaire a proposé des mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux.

#### Pollution accidentelle

Les risques de pollution accidentelle de l'eau et des sols sont identifiés dans les situations de dépotage, d'incendie (eaux d'extinction), de trafic routier (eaux de ruissellement) ou de fuite sur canalisation ou appareillage.

Les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées seront collectées dans un bassin de décantation puis traitées dans un séparateur d'hydrocarbures avant d'être envoyées dans le milieu naturel. Les éventuelles eaux de ruissellement en cas de sinistre seraient collectées également.

Les produits dangereux (bitume, fioul domestique, fioul lourd, huiles) seront stockés en rétention étanche. De même, les opérations de ravitaillement ou d'entretien mécanique sont réalisées sur zones étanches. Le site disposera de plus d'une réserve de sable ou de produits absorbants.

#### Accidents corporels

Tous les travaux effectués par des personnes étrangères à l'établissement se feront sous réserve d'élaboration d'un plan de prévention. Le port des équipements de protection individuels et collectifs sera obligatoire et adapté aux conditions de travail. Des sauveteurs secouristes du travail formés seront présents sur le site.

Divers dispositifs, précautions et consignes sont pris pour éviter ou limiter les risques d'accidents et leurs conséquences pour les personnes (sensibilisation, formation, entretien et contrôle des matériels, extincteurs, etc.).

En matière de circulation, une signalétique, un plan de circulation et la limitation de vitesse à 30 km/h sont mis en place.

#### Incendie

Des risques d'incendie sont identifiés compte-tenu de la nature de l'installation et des produits présents sur le site. Les zones à risques sont limitées mais touchent la piste cyclable pour trois scénarios.

Un certain nombre de mesures de protection ayant pour but de limiter le développement et les conséquences d'un incendie seront par ailleurs mises en place. Le site sera ainsi équipé de plusieurs extincteurs de capacité et de classes adaptées à la nature des incendies à combattre et le personnel travaillant sur les installations sera formé à leur utilisation. Une réserve incendie de 120 m<sup>3</sup> de type bâche souple sera mise en place et pourra fournir rapidement aux sapeurs-pompiers du service d'incendie et de secours (BSPP brigade de sapeurs-pompiers de Paris) les besoins en eau d'extinction du site en cas d'incendie du parc.

Le pétitionnaire a proposé les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou de limiter les distances d'effet du phénomène dangereux par la mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques.

### **4.RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE**

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers sont lisibles et clairs. Ils reprennent l'ensemble des thématiques de l'étude.

## **5. CONCLUSION**

Au regard de la nature de l'activité, de son caractère temporaire, de sa localisation sur l'emprise de l'aéroport et sur un terrain déjà occupé par des activités similaires, l'autorité environnementale considère que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (étude d'impact et étude de dangers) analyse de façon appropriée et proportionnée les impacts potentiels du projet sur l'environnement, notamment en matière d'émissions atmosphériques et de nuisances sonores, ainsi qu'en matière de risques accidentels (incendie et pollutions des eaux). Les mesures compensatoires proposées pour les maîtriser sont globalement appropriées.

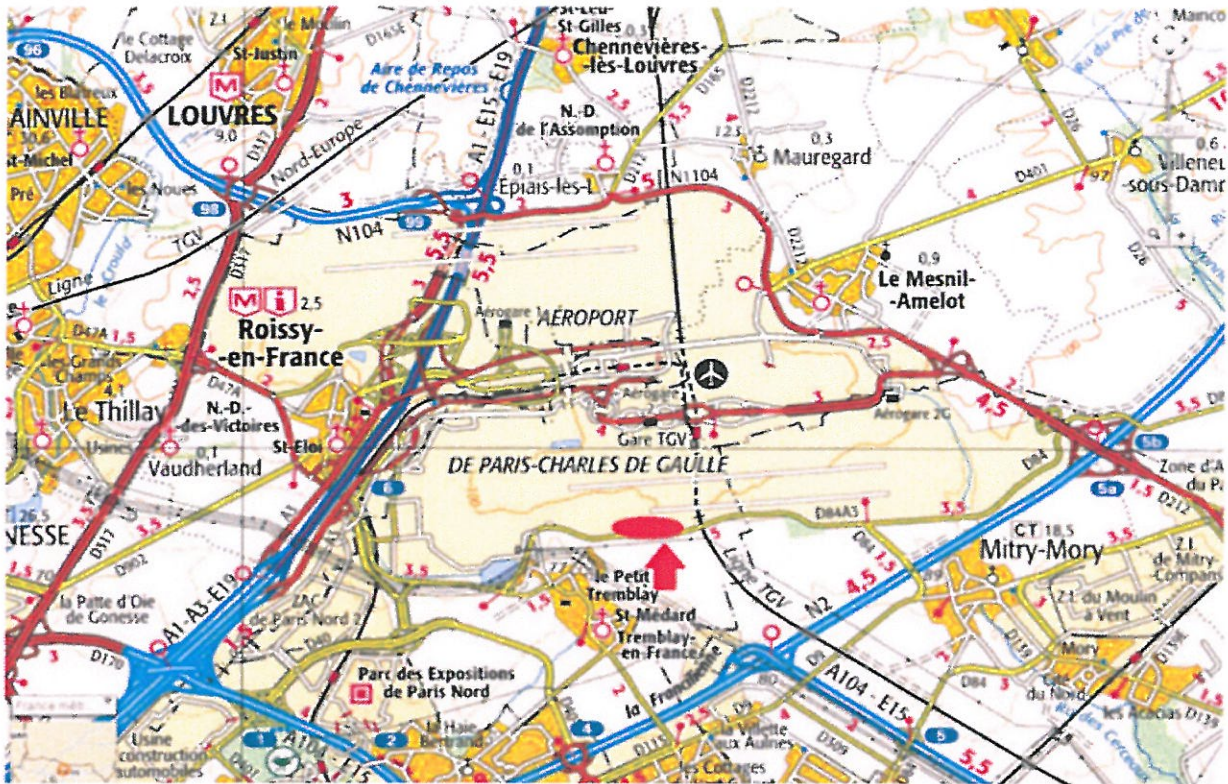
Pour le Préfet de la région Ile-de-France,  
et par délégation,  
pour le directeur régional et interdépartemental de  
l'environnement et de l'énergie (DRIEE), empêché, par  
délégation,  
le chef de l'unité territoriale de la DRIEE  
en Seine-Saint-Denis



Pascal HERITIER

## ANNEXE : Situation géographique et implantation du site

Situation géographique du site « La croix d'Adam » (extrait du dossier)



Plan d'implantation de l'installation (échelle 1/2500 ème)

