



## PRÉFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale de  
l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France

Bobigny, le 23 octobre 2013

Unité territoriale de Seine-Saint-Denis

*Affaire suivie par : Isabelle Satin*  
*isabelle.satin@developpement-durable.gouv.fr*  
*Tél. 01 48 96 90 71 – Fax : 01 48 95 04 77*

Référence : 21871

*Affaire : Demande d'autorisation d'exploiter des ICPE du*  
*30 septembre 2013 déposée par CPCU le 17 septembre*  
*2013*

### AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

**OBJET** : Demande d'autorisation d'exploiter des installations classées pour la protection de l'environnement

**PÉTITIONNAIRE** : CPCU

**COMMUNE(S)** : Saint-Ouen (93)

**REFERENCE** : Demande d'autorisation d'exploiter en date du **12 septembre 2013**

### 1.1 Présentation

La société CPCU a déposé un dossier de demande d'autorisation d'exploiter des installations sur la commune de Saint-Ouen pour la réalisation d'un poste de déchargement de charbon et de biomasse via la voie ferrée avec la possibilité d'utiliser un approvisionnement par camions en secours.

La CPCU est une société d'économie mixte détenue par la Ville de Paris et COFELY. Elle est concessionnaire de la Ville de Paris pour le chauffage urbain d'environ 460 000 équivalents logements de l'agglomération parisienne. Elle dispose pour cela de plusieurs installations de chaufferie sur Paris et les départements de la petite couronne.

La création de ce poste de déchargement correspond au déplacement du poste existant qui est nécessaire pour permettre l'aménagement d'un nouveau secteur de la zone des Docks. En même temps, la CPCU prévoit la réalisation de silos de stockage complémentaires de biomasse (granulé de bois) pour réduire sa consommation d'énergie fossile.

Cette nouvelle installation permettra d'alimenter les chaudières de CPCU, situées rue Ardoin, en charbon et en biomasse, par des bandes transporteuses souterraines qui se raccorderont à celles déjà existantes qui desservent la chaufferie.

Le site de déchargement, d'une superficie de 15 800 m<sup>2</sup>, sera constitué d'un silo de stockage de charbon de 1600 m<sup>3</sup> soit 1360 t, soumis à autorisation, et de 5 silos de stockage de biomasse (granulés de bois) pour une capacité de 8000 m<sup>3</sup>, soumis à déclaration. Il sera desservi par les voies SNCF situées à proximité.

La CPCU en sera propriétaire à l'issue de la phase d'acquisition en cours auprès de RFF.

L'effectif prévu sur place sera de 10 personnes. En saison de chauffe, soit d'octobre à mai environ, le site recevra 1 train de charbon par jour et 2 trains de biomasse, 5j/7.

L'accès principal sera au niveau de la rue des Docks.

Les silos seront partiellement enterrés pour respecter les hauteurs maximales de construction de la zone. Un hangar pour le réchauffage des trains et un autre pour le déchargement ferroviaire seront construits. La CPCU prévoit également la possibilité d'une desserte par camion en secours pour pallier d'éventuelles difficultés d'approvisionnement ferroviaire.

### 1.2 Description de l'environnement du projet

Le site est implanté dans la zone industrielle de Saint-Ouen, à environ 300 m de la Seine, et proche d'un faisceau de voies ferrées. Les autres industries implantés à proximité immédiate sont un entrepôt de logistique de boisson, la brasserie de l'étoile, un parc d'activités, le Parc Valad et une usine d'incinération d'ordures ménagères exploitée par Tiru.

La voie ferrée de RER C passe sur l'extérieur du faisceau de voies ferrées, à environ 50 mètres du site. Le projet se situe dans la zone de protection réglementée concernant les inondations.

Il est situé à environ 200 m de l'école la plus proche, l'école primaire Mandela. L'ERP le plus proche est la cantine du parc Valad situé à 200 m. Il n'y a actuellement pas de logements à proximité du site, dans le futur, avec la reconversion de la zone des Docks, la mairie prévoit d'implanter des zones d'habitations au sud de ce futur site (à environ 125 m).

La zone d'implantation est située en zone UIb1 du PLU qui permet un usage industriel. L'implantation est prévue sur la parcelle cadastrée OJ n°41 pour une surface d'environ 15800 m<sup>2</sup>, à environ 250 m de la chaufferie existante.

Aucune servitude n'est recensée sur le site.

### 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 (ou au titre des modifications des installations existantes visées par l'article R. 512-33).

Rubriques de la nomenclature	Libellé de la rubrique	Volume ou tonnage maximal autorisé
1520-1	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses (dépôts de) La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 500 t	1600 m3 soit 1360 t

A (autorisation) ou AS (Autorisation avec Servitudes d'utilité publique) ou D (déclaration), NC (non classé).

Les installations du site relevant de la déclaration sont mentionnées ci-dessous :

Rubriques de la nomenclature	Libellé de la rubrique	Volume ou tonnage maximal autorisé
1532-3	Bois 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 Le volume susceptible d'être stocké étant supérieur à 1 000 m <sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 20 000 m <sup>3</sup>	5 silos de 1600 m3 chacun soit un total de 8 000m3
2910	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771 Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, si la puissance thermique maximale de l'installation est Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW	1 groupe électrogène de 0,866 MW et un système de réchauffage des wagons via fioul de 1,68 MW soit un total de 2,55 MW

## 2 ÉTUDE D'IMPACT

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

L'étude d'impact a été rédigée par le bureau Veritas avec la participation de personnels de la CPCU et du maître d'œuvre, le BERIM. Elle a été élaborée à partir de la consultation de différents documents (cartes et plans topographiques, document d'urbanisme, données météorologiques, de recensement....) et auprès de différents organismes, tels que l'agence de l'eau, des directions départementales, la mairie de Saint Ouen,.... Quelques éléments du dossier sont repris ici.

#### **Faune-Flore**

La faune et la flore locale sont de type urbain sans caractéristique particulière. Le site n'est pas concerné par les ZNIEFF, sites Natura 2000 et zone de protection des oiseaux du département qui sont situés à plus de 4 km.

#### **Risques naturels**

Le site prévu est situé en zone d'aléa fort du plan de prévention des inondations (PPRI). L'exploitant a pris en compte ce risque dans l'aménagement du site (galerie et fosses inondables, procédure pour l'évacuation des stockages...)

Selon les cartes du BRGM, le site ne serait pas localisé dans la zone d'aléa retrait/gonflement des argiles. Le risque de sismicité est très faible.

## **Sol**

Un diagnostic de la qualité du sol et de son éventuelle pollution a été réalisé par un bureau d'étude, ATI Service, et complété par un diagnostic complémentaire par Bureau Veritas. Ces diagnostics permettent d'établir la qualité initiale du sol. Ils ont mis en évidence la présence de remblais avec des teneurs élevées en métaux non lixiviables (ne pouvant pas être entraînés dans les eaux), ainsi que des teneurs faibles en hydrocarbure et HAP. En conséquence, le terrain est adapté à un usage industriel.

## **Eau souterraine**

La qualité de l'eau souterraine est définie à partir des documents consultés et d'analyses effectuées par Bureau Veritas : ce diagnostic a mis en évidence la présence de polluants à des teneurs supérieures aux seuils pour la consommation humaine pour un HAP (chrysène) et des COHV (Dichloroéthène, Tétrachloroéthylène et Trichloroéthylène).

## **Eau superficielle**

L'état écologique de la Seine située à proximité est qualifié de mauvais au niveau de Gennevilliers. Le site n'est concerné par aucun SAGE schéma d'aménagement et de gestion des eaux.

## **Air**

La qualité de l'air est établie à partir des données du réseau Airparif.

## **Bruit et vibration**

Une campagne de mesures sonores a été réalisée pendant 2 jours au mois de mai 2012. Les niveaux mesurés varient de 42 décibels de nuit à un maximum de 54,5 décibels de jour. La méthode utilisée est basée sur la mesure Laeq (il traduit le niveau moyen de bruit pendant une période).

## **Transports**

Le site est desservi par la voie privée de desserte actuelle de la brasserie débouchant sur la rue des Docks puis le bd Victor Hugo. Le trafic moyen journalier du boulevard est de 18 000 véhicules. Il est situé à proximité d'un faisceau de voies ferroviaires de RFF qui seront utilisées pour le transport des marchandises. La voie du RER C est située à 50 m environ à l'ouest, avec une fréquentation d'environ 170 trains de passagers par jour.

### ***Avis sur l'état initial :***

***L'évaluation de l'état initial aborde tous les aspects et est proportionnée aux enjeux. La description de l'état initial du site est complète et les informations appropriées. On y trouve toutes 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**

Au vu des impacts réels ou potentiels, l'étude d'impact présente de manière détaillée les mesures prévues afin de supprimer, réduire et compenser les incidences de l'activité de l'établissement. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement.

Les dépenses relatives à l'environnement sont mentionnées.

## **Eau**

La consommation d'eau du site est estimée à 700 m<sup>3</sup> par an.

L'eau sera utilisée pour le nettoyage du site, l'arrosage et l'usage des sanitaires. Elle sera également utilisée pour la défense incendie avec un stockage dans deux bâches d'un volume 1600 m<sup>3</sup> au total. Les eaux de pluie seront récupérées dans un bassin végétalisé de 160 m<sup>3</sup> et un bassin enterré de 240 m<sup>3</sup>. L'eau de pluie sera utilisée pour le nettoyage et l'arrosage.

## **Sols et eau souterraine**

Le site utilise peu de produit liquide polluant : le stockage du fuel nécessaire au réchauffage des wagons sera réalisé dans une cuve enterrée double enveloppe.

Les surfaces du site seront soit imperméabilisées, telles que les voies de circulation, soit végétalisées afin de limiter l'émission de poussière et les risques de contamination des sols et de la nappe souterraine.

### **Air et odeurs**

Les sources potentielles de pollution de l'air seront d'une part les rejets des véhicules ainsi que les rejets liés au réchauffage des trains, d'autre part les émissions de poussière lors des différentes manutentions.

Le nombre de camions sur site est estimé en moyenne à 40 par jours et le réchauffage des wagons est dimensionné pour être utilisé 10 jours par an. Un système de collecte et de traitement des poussières générées par les manutentions de combustibles avec une aspiration au niveau de chaque jetée et un traitement sur filtre à manche avant rejet de l'air.

### **Déchets**

Les déchets de l'installation seront des déchets de type « industriel banal » qui seront collectés et éliminés conformément aux règlements applicables.

### **Paysage**

L'impact visuel du futur site dans un environnement urbain est pris en compte avec la réalisation d'une ossature donnant un aspect de bâtiment aux équipements et l'emploi d'espaces végétalisés en toiture du bâtiment principal. Les enduits extérieurs seront complétés par des parties en bardage bois.

### **Bruit et vibration**

La CPCU a fait réaliser, dans le cadre de sa demande, une modélisation des niveaux sonores attendus et prévoit l'utilisation de matériel limitant le niveau sonore et les vibrations, tel que des tables vibrantes électromagnétiques.

### **Santé**

L'inventaire des substances et nuisances dues à l'installation, pouvant avoir un effet sur la santé indique que les activités ne généreront pas d'important rejet polluant dans l'environnement ;

### **Phase travaux**

L'impact du chantier pendant la phase travaux est envisagé et des mesures de gestion sont prévues tels que le nettoyage des voies d'accès, le tri des déchets ou encore la réalisation d'un dossier de déclaration en cas de nécessité de pompage de la nappe.

### **Meilleures Techniques Disponibles**

Un bilan de la situation de l'établissement vis-à-vis des MTD (meilleures techniques disponibles) issue du BREF (\*) relatif aux émissions dues aux stockages des matières dangereuses ou en vrac est réalisé.

### ***Avis sur l'évaluation des impacts et mesures compensatoires:***

***L'évaluation des impacts réels ou potentiels est détaillée, cohérente et en proportion avec le projet.  
L'étude d'impact présente de manière détaillée les mesures prévues afin de supprimer, réduire et compenser les incidences de l'activité de l'établissement. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement.***

## **3 ÉTUDE DE DANGERS**

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

Les potentiels de dangers susceptibles d'affecter les installations sont identifiés et caractérisés, qu'il s'agisse des risques naturels ou technologiques internes ou externes, décrits et évalués. Le retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables a été recensé.

Une analyse préliminaire des risques a permis d'établir, de manière exhaustive, la liste des événements dangereux redoutés et de retenir ceux dont les effets auraient des répercussions à l'extérieur du site.

Les principaux risques identifiés dans l'analyse préliminaire des risques, sont des risques d'incendie et d'explosion des différents combustibles présents sur le site.

L'étude a modélisé, pour onze de ces scénarios, les zones de dangers générées. Les seuils retenus pour les flux thermiques et de surpression correspondent aux seuils des effets irréversibles, des effets létaux et des effets létaux significatifs. :

- le risque d'incendie lors du dépotage du camion citerne
- l'explosion du ciel gazeux de la citerne d'un camion de fioul,
- l'incendie de la rétention de la cuve de fioul,
- L'explosion du ciel gazeux de la cuve de stockage de fioul,
- l'incendie de la trémie de réception des wagons
- l'inflammation du charbon / de la biomasse sur le convoyeur,
- l'incendie de la trémie de réception des camions,
- l'explosion de poussières charbon dans le silo de stockage,
- l'explosion de poussières de granulés biomasse dans un des silos,
- l'incendie du silo charbon,
- l'incendie d'un silo de biomasse,
- l'ensevelissement suite à la rupture d'un silo.

Ces derniers ont fait l'objet d'une analyse détaillée des risques qui a permis d'évaluer leur cinétique, leur probabilité d'occurrence, leur gravité et leur criticité.

Les distances d'effets sont clairement exposées et reportées sur les plans qui accompagnent le dossier.

Certaines zones d'effets ne sont pas contenues à l'intérieur des limites du site, tel que les effets de surpression dont les seuils des effets irréversibles (50 mbar) en cas d'explosion des silos impactent les terrains SNCF. Cependant, ces terrains sont peu fréquentés.

L'exploitant a réalisé également une étude des effets domino internes sur les scénarios d'incendie et d'explosion pour s'assurer de l'absence d'impact d'une zone à risque sur une autre.

## **3.2 Réduction du risque**

### **Risque Incendie :**

Le site sera équipé d'extincteurs, de RIA, de poteaux d'incendie et d'une réserve de 1600 m<sup>3</sup> d'eau.

Les bâtiments seront protégés contre la foudre et les installations mises à la terre.

Les convoyeurs souterrains seront équipés de système d'extinction (type sprinkler)

### **Risque explosion**

Les silos et les filtres à manches seront équipés d'évent pour limiter la montée en pression. Ils seront également équipés de détection de CO permettant de déclencher une injection d'azote et la fermeture des vannes guillotines d'isolement.

Des dispositifs d'aspiration des fumées sont installés pour limiter la mise en suspension de poussières.

Les silos seront équipés de systèmes de détection des points chaud par infra-rouge.

Le mur d'enceinte le long des silos a été dimensionné pour empêcher le déversement des combustibles solides sur les voies SNCF en cas d'explosion des silos.

### **Risque de pollution accidentelle**

Le site sera équipé pour recueillir les eaux d'extinction

Les produits potentiellement dangereux ou polluants seront tous placés sur rétention.

## Avis sur l'étude de dangers

**L'étude de dangers a permis de déterminer les barrières de protection et de prévention des risques à mettre en place afin d'atteindre un niveau de risque aussi bas que possible et enfin d'évaluer les risques résiduels.**

**Elle est conforme aux dispositions de 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, 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.**

**Le pétitionnaire a proposé les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux. Ainsi selon la grille de cotation de la criticité des phénomènes dangereux de l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 susvisé, tous les scénarios modélisés se trouvent classés en zone de risque acceptable.**

### 4 RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

L'étude d'impact et l'étude de dangers comprennent chacune un résumé non technique clair et lisible qui aborde l'ensemble des éléments développés dans les deux études.

### 5 CONCLUSION

Au vu de l'analyse menée par le pétitionnaire dans son dossier de demande d'autorisation d'exploiter (étude d'impact et étude de dangers), l'autorité environnementale considère que :

- l'examen des effets du projet sur l'environnement (étude d'impact et étude de dangers),
- la justification du projet quant à la prise en compte des objectifs de protection de l'environnement,
- la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement,

sont représentatifs du projet et en relation avec l'importance des risques engendrés par le projet.

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 empêché,  
Le chef du service de la prévention des risques et des nuisances,



Pierre-Louis DUBOURDEAU

(\*)

BREF Best available technology REFerence documents (documents de référence pour les meilleures techniques disponibles)

PLU plan local d'urbanisme

SDAGE Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

SUP Servitude d'utilité Publique

ZICO Zone importante pour la conservation des oiseaux

ZNIEFF Zone d'Intérêt Écologique floristique ou faunistique

HAP : hydrocarbure aromatique polycyclique

COHV : Composé Organiohalogénés Volatils