



PRÉFET DE LA REGION D'ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France

Le **26 MARS 2014**

Évaluation environnementale des projets

Nos réf : EE-881-14

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet de
construction de deux entrepôts logistiques
à Gonesse (Val d'Oise) et Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis)**

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet, porté par Financière ID, visant à construire deux bâtiments logistiques sur une partie du site de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, dont l'arrêt est programmé pour mars 2014. Il est émis dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter (DAE), déposée par Financière ID, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Il fait suite à l'avis que l'autorité environnementale a émis, dans le cadre de la procédure d'instruction des permis de construire, le 4 février 2014.

Le site se trouve à environ 20 km au nord-est de Paris. Le projet consiste à reconverter en plate-forme logistique, une partie (17,8 ha) du site industriel occupé par l'usine de production automobile PSA Peugeot Citroën Aulnay construite en 1973, dont le périmètre total est de 169 hectares. Le site est entouré par des axes routiers structurants tels que notamment l'autoroute A1. Le long de l'A1 et de chaque côté du site, s'étendent d'autres zones d'activités (Garonor et Paris Nord II). Le projet doit permettre l'implantation d'une activité de logistique visant à accueillir 400 emplois.

La DAE comprend la même étude d'impact que celle transmise dans le cadre de l'instruction des permis de construire ainsi qu'une étude de danger.

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la pollution des sols et des eaux souterraines, l'eau, la biodiversité, le paysage ainsi que les déplacements et les nuisances associés (bruit et qualité de l'air). L'étude d'impact transmise est globalement de bonne qualité et proportionnée aux enjeux environnementaux du site. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois méritée d'être approfondies de façon à mieux expliquer les choix retenus pour la gestion de l'eau et justifier les intentions paysagères.

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. 2111 et L. 5111 du Code de l'Environnement. Les différents potentiels de danger ont été identifiés et examinés dans l'étude et les mesures proposées pour les scénarios retenus permettent de contenir les effets irréversibles dans le périmètre de l'établissement. La justification des probabilités retenues dans l'analyse préliminaire des risques aurait toutefois mérité des explications complémentaires et la grille de criticité mériterait d'être complétée.

L'autorité environnementale précise que le présent projet vise à reconverter une partie du site PSA. Le secteur est susceptible d'évoluer si d'autres projets venaient à s'implanter sur le site.

*

* *

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie 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 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. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de construction de deux entrepôts logistiques, créant une surface de plancher globale de 91 382 m², est soumis à permis de construire et à autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) ; il relève donc des rubriques 1) et 36) « Projets soumis à étude d'impact » du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement.

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.

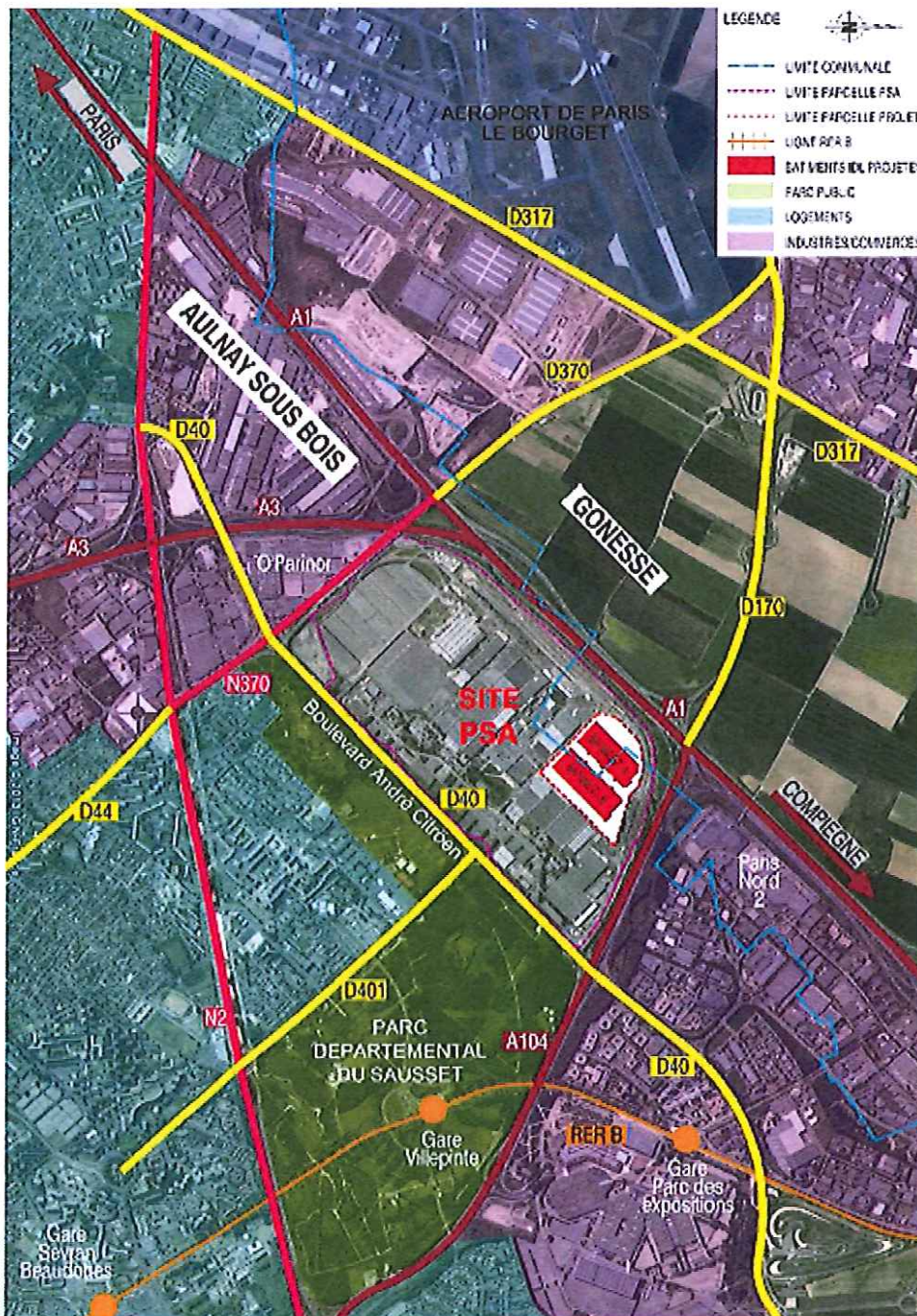
Le présent avis est rendu au titre de l'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter (DAE) déposée par le groupe Financière ID pour l'implantation de deux bâtiments logistiques sur le site de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois. Joint au dossier de demande, il est l'un des éléments dont l'autorité compétente en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) tient compte pour prendre la décision d'autoriser ou non l'exploitation du site. L'autorité environnementale a précédemment été saisie dans le cadre de la procédure d'instruction des permis de construire relatif à l'implantation de ces deux bâtiments. Un premier avis a été émis le 4 février 2014. Le dossier de DAE comprend la même étude d'impact que celle transmise dans le cadre de l'instruction des permis de construire ainsi qu'une étude de dangers. Le présent avis de l'autorité environnementale est donc similaire au précédent, à l'exception des éléments d'analyse relatifs à l'étude de dangers (paragraphe 3 et paragraphe concernant les mesures de réduction des risques au paragraphe 4).

1.3. Contexte et description du projet

Le projet, porté par Financière ID (ou ID Logistics), vise à construire deux bâtiments logistiques sur une partie du site de l'usine PSA d'Aulnay-sous-Bois, dont l'arrêt est programmé pour mars 2014.

Le site se trouve à environ 20 km au nord-est de Paris. Le projet consiste à reconverter le site industriel occupé par l'usine de production automobile PSA Peugeot Citroën Aulnay construite en 1973, dont le périmètre total est de 169 hectares. Cette usine comprend des ateliers, des bureaux, des locaux sociaux, des espaces verts, des voiries, des parkings ainsi qu'un faisceau de voies ferrées. Le site est entouré par de grands axes routiers structurants tels l'A104 au Nord, l'A1 et l'A3 à l'Ouest, la RN 370 au Sud et la RD40 à l'Est (ou boulevard André Citroën), qui correspond à l'unique voie d'accès routière du site. Le

long de l'A1 et de chaque côté du site, s'étendent d'autres zones d'activités (Garonor et Paris Nord II).



Vue aérienne du site PSA et des ses alentours à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95) – Source : Etude d'impact

L'emprise du projet, d'environ 17,8 ha, se trouve sur la partie nord du site PSA, le long des autoroutes A1, A3 et A104, à proximité d'espaces agricoles, de zones d'activités commerciales, du parc Robert Ballanger et du parc départemental du Sausset, site Natura 2000. Le secteur se situe à environ 2 km de l'aéroport du Bourget et à 7 km de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Les premières habitations se trouvent à environ 1 km au sud du site. L'emprise du projet comprend des parkings extérieurs de stockage des véhicules neufs de l'usine, ainsi que le bâtiment « montage » ayant vocation à être démoli.

Le projet vise à construire, à horizon 2015, deux bâtiments d'une surface de 42 519 m² et 48 863 m². De forme rectangulaire, ils comprendront chacun deux niveaux. Ces bâtiments ont pour vocation principale le stockage de produits de grande consommation et de marchandises manufacturées. Le projet prévoit également l'aménagement de bureaux, locaux sociaux et locaux techniques (chaufferie, local sprinkler, local climatisation, installation de réfrigération) dans les deux bâtiments, ainsi que la réalisation de voiries, parkings et espaces verts. 400 emplois devraient être créés sur le site à terme, soit 200 emplois par bâtiment.

2. L'analyse des enjeux environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux du site sont la pollution des sols et des eaux souterraines, l'eau, la biodiversité, le paysage ainsi que les déplacements et les nuisances associés (bruit et qualité de l'air).

L'étude d'impact transmise est globalement de bonne qualité et proportionnée aux enjeux environnementaux du site. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois mérité d'être approfondies.

Les pollutions

Concernant les pollutions, le diagnostic environnemental, réalisé par la société EGIS en 2013, est annexé à l'étude d'impact. Ce diagnostic environnemental révèle, d'une part, des pollutions des sols aux hydrocarbures, benzène, toluène, éthylbenzène, xylène (BTEX) et, d'autre part, des pollutions des eaux souterraines notamment aux hydrocarbures, trichloroéthylène et tétrachloroéthylène. Ce diagnostic comprend des recommandations, en particulier la réalisation d'une évaluation quantifiée des risques sanitaires (EQRS) et la mise en place d'un plan de gestion de la pollution (en particulier pour les déblais pollués dans le cadre des travaux de terrassements nécessaires au projet).

Pour une meilleure compréhension du dossier, la présentation concernant la pollution de la nappe ainsi que les préconisations concernant la mise en place d'un plan de gestion et d'un suivi dans le temps de cette pollution auraient pu apparaître clairement dans les chapitres concernés du dossier d'étude d'impact et pas uniquement dans l'étude d'EGIS présentée en annexe.

Le dossier précise que la dépollution du site sera réalisée par la société PSA. Le terrain qu'elle livrera devrait présenter une qualité de sols compatible avec l'utilisation prévue par ID Logistics. L'autorité environnementale rappelle toutefois que, même si la dépollution du site est assurée par la société PSA, ID Logistic devra vérifier l'absence de risques sanitaires lors de la construction de bâtiments au droit de zones sources de pollution actuellement localisées en extérieur (dégazage potentiel des sols et/ou de la nappe vers l'air intérieur des bâtiments).

L'eau

La thématique de la gestion de l'eau sur le site (ressource, assainissement) est rapidement présentée dans l'état initial aux pages 44, puis 48 et suivantes. Le dossier mentionne les captages d'eau d'Aulnay-sous-Bois, Bonneuil-en-France et Le Blanc-Mesnil. Ceux-ci ne font pas encore l'objet de périmètres de protection, ils ne seront toutefois pas concernés par le projet. L'étude d'impact mentionne les grands principes de gestion des eaux sur le site tel qu'il est actuellement utilisé, sans en donner toutefois les caractéristiques précises (structuration du réseau PSA, caractéristique du bassin, etc.). L'état initial mentionne ainsi le transit des eaux pluviales par le bassin tampon de 68 000 m³ appartenant à la Direction de l'Eau et de l'Assainissement du Conseil Général. Ce bassin est situé dans la pointe Sud du site industriel, mais l'étude d'impact ne décrit pas son fonctionnement, ni ses caractéristiques.

Les milieux naturels

Concernant les milieux naturels, un état initial est proposé des pages 37 à 44 et l'étude faune-flore, réalisée par GreenAffair, est annexée à l'étude d'impact. Ce dernier document repère l'ensemble des périmètres de protection du patrimoine naturel. Le site

d'implantation du projet jouxte le parc du Sausset, l'une des entités du site Natura 2000 zone de protection spéciale (ZPS) FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis ». Sur ce parc sont également répertoriés un espace boisé classé ainsi que des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type 1 et 2. Le site d'implantation du projet est fortement anthropisé et bétonné. L'étude d'impact cite (page 36) le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et identifie le corridor de la sous-trame arborée qui relie le réservoir de biodiversité du parc du Sausset aux grandes plaines agricoles, situées de l'autre côté du site PSA. L'ajout d'une carte aurait été utile pour permettre la visualisation de ce corridor, identifié comme à restaurer dans le SRCE. Le dossier indique que le SRCE est en cours d'élaboration. L'autorité environnementale précise qu'il a depuis été adopté par arrêté préfectoral du 21 octobre 2013.

Le paysage

L'état initial relatif au paysage s'appuie sur le recensement des périmètres de protection (monuments historiques, site inscrit et classé, etc.). Le secteur ne présente pas de protection particulière. Des photographies du site dans son état actuel, notamment depuis l'autoroute A1, auraient utilement complété cet état initial.

Les déplacements

L'étude d'impact rappelle que le site bénéficie de la présence de grands axes routiers structurants tels l'A104 au Nord, l'A1 et l'A3 à l'Ouest, la RN 370 au Sud et la RD40 à l'Est, ainsi que de transports en commun (bus, T4, RER B). Le dossier mentionne le futur réseau Grand Paris Express, dont la station la plus proche se situera à 1,7km du site. Les trafics moyens journaliers annuels sont donnés pour les principales infrastructures routières à proximité du site, en page 68. Toutefois, le niveau de saturation des routes aurait mérité d'être décrit. Les trafics routiers générés par l'usine PSA en 2011 sont également présentés dans la partie impacts du projet, en page 81. Il aurait été préférable que ces éléments apparaissent dans la partie état initial du site. Ainsi 6 400 mouvements quotidiens sont dénombrés au niveau du site (400 mouvements poids-lourds et 6 000 mouvements véhicules légers).

Selon l'étude, la proximité de faisceaux ferroviaires (une dizaine de voies) offre la possibilité d'acheminer des marchandises par fret sur le site. Une carte présentant les infrastructures ferrées aurait pu utilement être insérée en page 63. La présence de voies ferrées à proximité du site représente en effet une opportunité rare en Ile-de-France pour réaliser une plate-forme de fret combinée, dont il est essentiel de préserver les possibilités de développement dans le futur.

Pour ce qui a trait à l'air, le dossier présente en page 55 les concentrations en dioxydes d'azote et en particules fines relevées aux stations de Gonesse et Tremblay-en-France, ainsi que les concentrations en ozone relevées à la station de Tremblay-en-France. Les résultats sont inférieurs aux seuils fixés par la réglementation. Il aurait été pertinent de décrire les rejets atmosphériques actuels au niveau du site, liés d'une part au trafic routier et d'autre part à l'activité du secteur.

Enfin, en termes de bruit, l'étude d'impact identifie bien les nuisances sonores liées aux infrastructures routières ainsi qu'à l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle. Elle rappelle notamment que le projet est situé dans la zone D du PEB de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle approuvé le 2 avril 2007, dans laquelle les constructions à usage commercial sont autorisées sous réserve de respecter les règles d'isolation acoustique prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme. Les nuisances sonores associées à l'aéroport du Bourget, qui ne se situe pourtant qu'à deux kilomètres du site, n'ont toutefois pas été abordées dans le dossier. Pourtant, le projet est concerné par le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget approuvé par arrêté inter-préfectoral du 28 décembre 2011. De plus, le site est en grande partie concernée par le projet de PEB de l'aéroport du Bourget (zone C).

Une étude acoustique a été réalisée sur le secteur par Accor Acoustique en septembre 2013. Une campagne de mesures a permis de relever les niveaux sonores à proximité du site en 6 points, en périodes nocturne et diurne. Les résultats sont inférieurs aux niveaux

maxima autorisés. Une conclusion sur la qualité de l'ambiance sonore du site dans l'étude d'impact aurait été utile.

3. Analyse de l'étude de dangers

L'étude de dangers correspond à la partie 5 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Cette partie comprend un rappel sur la méthodologie employée, l'identification des potentiels de danger, une analyse de l'accidentologie, une analyse préliminaire des risques (APR) permettant d'identifier et d'évaluer les risques, leurs causes, leurs effets et leurs conséquences, une analyse détaillée des risques permettant d'évaluer la gravité, la probabilité, la cinétique des scénarios d'accidents retenus comme inacceptables dans l'APR, les classements des accidents potentiels selon la grille gravité, probabilité, cinétique, les effets dominos internes, l'organisation des moyens d'intervention et les mesures de réduction du risque retenues.

L'exploitant a procédé à une identification des potentiels de danger à partir de l'analyse des produits stockés ou utilisés sur le site et des installations techniques mises en œuvre dans les différentes conditions de fonctionnement. Il s'est également appuyé sur une analyse de la bibliographie et du retour d'expérience sur des installations similaires. Les phénomènes dangereux associés ont été déterminés dans un deuxième temps.

L'analyse préliminaire des risques a permis d'identifier les potentiels de danger suivants : incendie de camion, incendie d'une cellule de stockage, explosion d'une chaufferie, incendie d'un local de charge, dégagement de gaz toxique d'un local de charge, explosion d'un local de charge, émission dans l'atmosphère de HFC R134a et pollution des réseaux par du HFC R134a liquide.

Parmi ces scénarios, l'analyse du couple gravité/probabilité a permis de définir les phénomènes dangereux apparaissant comme « non acceptables » dans la grille de criticité retenue par l'exploitant, à savoir :

- les effets thermiques causés par l'incendie des entrepôts ;
- la dispersion atmosphérique de produits dangereux et toxiques due à la dispersion des fumées d'incendie ;
- la pollution due à l'écoulement des eaux d'extinction après incendie ;
- l'explosion des chaufferies.

Ces phénomènes dangereux ont par conséquent fait l'objet d'une modélisation afin d'évaluer plus finement leur gravité, leur probabilité, et leur cinétique.

Pour ces phénomènes dangereux, l'exploitant a réalisé une étude des effets domino internes afin de s'assurer de l'absence d'impact d'une zone à risque sur une autre.

Risque incendie – effets thermiques

ID Logistics exploitera des entrepôts pour stocker une gamme de marchandises manufacturées et de produits de grande consommation assez large, hors produits dangereux. La plupart de ces marchandises sera composée de produits combustibles entrant dans les rubriques 1510, 1511, 1530, 1532, 2662 et 2663. Par conséquent l'incendie d'une cellule de stockage est le principal risque de ce type d'installation. L'exploitant a utilisé le logiciel Flumilog pour modéliser et évaluer les effets thermiques d'un incendie. Les modélisations ont été effectuées en prenant en compte la nature des différents produits pouvant être stockés. La durée de l'incendie sera inférieure au degré REI 240 (coupefeu 4 heures) des parois séparatives quels que soient les scénarios envisagés. C'est pourquoi le scénario de propagation de l'incendie à plusieurs cellules n'est pas retenu.

Risque incendie – effets toxiques

Les effets toxiques potentiels sont dus à la dispersion des gaz et fumées de combustion pendant un incendie. La dispersion a été modélisée par le logiciel PHAST.

Risque pollution accidentelle

Le principal risque de pollution est lié au déversement accidentel des eaux d'extinction d'un incendie. Si la rétention est inadaptée ou défaillante, la pollution peut gagner les eaux

superficielles environnantes. Les autres risques de pollution identifiés sont consécutifs à une émission dans l'atmosphère de HFC R134a, à une fuite de la cuve de fioul du local sprinkler, et à une fuite d'acide dans le local de charge des batteries.

Risque explosion

Le site utilisera le gaz de ville pour ses chaudières. Par conséquent le principal risque d'explosion sera consécutif à une fuite de gaz se produisant dans une des deux chaufferies de l'installation. La modélisation a été effectuée en utilisant la méthode multiénergie avec un degré de confinement et d'encombrement approprié. Le risque d'explosion dû à la formation d'hydrogène dans le local de charge est également pris en considération dans l'étude de dangers.

4. L'analyse des impacts environnementaux

4.1 Justification du projet retenu

Le projet logistique s'insère dans un projet de reconversion de l'ensemble du site suite à la fermeture de l'usine Peugeot-PSA, avec une volonté des principaux acteurs de maintenir le maximum d'emplois sur le site, ainsi que sa vocation industrielle.

Le pétitionnaire justifie la localisation de son projet de la manière suivante :

- une bonne desserte routière dimensionnée pour le transport poids-lourd ;
- une bonne desserte en transports en commun (bus, T4, RER B) ;
- la proximité d'une infrastructure ferroviaire pour le transport de marchandises, ce qui permet au projet de répondre au point 7 du PDUIF « rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau » ;
- la proximité de bassins de consommation, limitant les déplacements pour le transport de marchandises ;
- le maintien d'emplois sur le site, en assurant sa ré-industrialisation.

Le dossier indique également que les composantes environnementales du site sont propices à l'implantation d'entreprises de par sa topographie et la qualité des sols, l'éloignement des zones d'habitat, l'absence de patrimoine bâti et culturel sur le site en question, un niveau de bruit assez élevé, l'existence de réseaux (assainissement, énergie, communication), ainsi que la possibilité de livrer l'Île-de-France au moyen d'unités routières peu polluantes.

Deux autres implantations ont été étudiées à Wissous (91) et à Saint-Mard (77), toutefois le site d'Aulnay-sous-Bois s'est révélé plus intéressant. Sa situation géographique à proximité de voies ferrées et de bassins de consommation, permettrait de limiter les déplacements et donc l'utilisation d'énergie fossile. Le dossier aurait pu apporter des éléments de justification plus précis sur le gain en matière de déplacements par rapport aux deux autres sites envisagés.

Des variantes auraient pu être présentées concernant l'implantation du bâti, le traitement paysager, les choix énergétiques, le choix de matériaux, la gestion de l'eau ou le recours aux énergies renouvelables par exemple.

L'autorité environnementale précise que le présent projet vise à reconvertir une partie du site PSA. Le secteur est susceptible d'évoluer si d'autres projets venaient à s'implanter sur le site. L'évaluation des impacts sur l'environnement sera réalisée à cette occasion en intégrant le présent projet.

Le projet est compatible avec le PLU de Gonesse. Le PLU d'Aulnay-sous-Bois approuvé le 24 janvier 2008, fait actuellement l'objet d'une modification visant à adapter les règles d'urbanisme applicables au site pour y autoriser les activités logistiques.

4.2 Les impacts du projet et les mesures proposées par le pétitionnaire

Les impacts du projet sont identifiés. Des mesures sont proposées sans que les modalités de mise en œuvre soient précisées. Les thématiques relatives à l'eau et au paysage auraient toutefois méritée d'être approfondies de façon à mieux expliquer les choix retenus pour la gestion de l'eau et justifier les intentions paysagères.

En ce qui concerne la gestion de l'eau, les principaux impacts et mesures sont bien mentionnés (en pages 71 et suivantes). Le dossier souligne notamment qu'il n'y aura pas d'eau de prélèvement à des fins industrielles dans le cadre de cette nouvelle activité, ni de rejet d'effluents industriels. Il indique en outre que le rejet des eaux usées de ce nouveau projet se substitue au rejet des eaux usées de l'actuelle activité du site et que le réseau sera donc en capacité de les absorber. Il précise enfin que les eaux pluviales seront infiltrées au travers d'un nouveau bassin d'infiltration d'une capacité totale de 3 500 m³, les eaux provenant des voiries lourdes transiteront par deux débourbeurs séparateurs équipés d'une vanne d'isolement en cas d'incendie, puis seront collectées dans un bassin paysager, qui sera implanté au nord de la parcelle. Les eaux évacuées par surverse rejoindront le réseau interne de PSA. Il est prévu un prélèvement annuel pour déterminer la qualité des eaux rejetées et un entretien semestriel des débourbeurs séparateurs.

L'autorité environnementale aurait toutefois souhaité que les choix de ces dispositifs soient explicités. Le schéma de raccordement des eaux pluviales aux réseaux extérieurs n'apparaît pas clairement. L'étude d'impact laisse entendre que le bassin du Conseil général ne sera pas utilisé sans qu'une explication ne soit apportée. En outre, le volume du bassin d'infiltration n'est pas justifié et son exutoire dans le réseau PSA n'est pas précisé. Enfin, concernant les eaux de voiries, l'autorité environnementale souhaite que l'infiltration des eaux de voiries des véhicules légers soit explicitée et prenne également en compte les éventuelles pollutions.

Le projet prévoit de créer des espaces verts sur une surface d'environ 3,3 ha. Le dossier n'apporte pas d'information sur les modalités de gestion de ces espaces verts. L'autorité environnementale rappelle que l'usage de produits phytosanitaires doit être proscrit en cas d'infiltration à la parcelle de façon à limiter la pollution des nappes souterraines.

L'étude d'impact indique, sans le démontrer, que l'implantation des deux entrepôts logistiques n'aura pas d'interactions avec le corridor arboré. Ce nouveau projet aurait toutefois pu chercher à améliorer ce corridor, notamment en privilégiant des espèces indigènes plutôt qu'un aspect horticole des végétaux choisis pour l'aménagement paysager.

Pour ce qui concerne l'impact en termes de paysage, l'étude d'impact présente aux pages 97 et 98, la réflexion sur l'insertion paysagère et notamment les deux objectifs qu'elle poursuit : limiter la présence des bâtiments vis-à-vis de leurs périphéries et constituer un cadre agréable pour les utilisateurs. Cette proposition aurait gagné en lisibilité si elle avait été accompagnée de photomontages présentant notamment les principales mesures retenues (disposition et habillage des entrepôts, implantation de grilles de 2m de hauteur, etc.) depuis quelques vues à proximité du site, en particulier pour permettre d'apprécier l'intégration de la façade donnant sur l'autoroute A1. En effet, le projet sera visible depuis cette autoroute et fera face à l'Europa City dont l'intégration paysagère est recherchée. Le site d'ID Logistic sera également visible depuis les deux viaducs qui seront construits au nord du site dans le cadre du métro express Grand Paris.

L'accès principal pour les poids lourds se trouve au sud-est du site et les deux accès pour les véhicules légers sont localisés au nord-est et au sud-est du site. Deux parkings de 170 et 285 places seront créés pour les véhicules légers. Ces parkings permettront également le stationnement des cycles.

Le dossier indique que les voies ferrées existantes seront utilisées pour l'acheminement voire l'expédition de marchandises dès que possible. Des poids-lourds feront la navette entre les deux bâtiments et les voies ferrées.

L'implantation du projet sur un site accessible au fret ferroviaire répond bien aux objectifs du projet de Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF), à condition qu'il tire effectivement parti de cette opportunité pour le transport des marchandises. Or, si l'étude

d'impact décrit clairement les modalités d'acheminement des marchandises par la route, elle n'aborde que succinctement la possibilité d'exploitation du réseau ferré.

Le présent projet devrait permettre l'emploi de 400 personnes sur une partie de ce site. Deux tiers du personnel travaillera en équipe de 4h à 12h et de 14h à 22h, l'autre partie travaillera en journée (horaires entre 7h et 19h). Ce rythme sera observé du lundi au vendredi, le samedi pourra éventuellement être travaillé, en fonction des périodes de l'année. Le dossier indique que le personnel pourra se rendre sur le site en transports en commun. L'autorité environnementale précise que cela ne sera possible que si les horaires de travail du personnel le permettent. En outre, l'entreprise déclare favoriser le covoiturage, ce qui est pertinent, cependant les modalités pratiques de cette incitation ne sont pas évoquées dans le présent dossier. Un plan de déplacement d'entreprise pourrait être élaboré.

Par ailleurs, le développement de la pratique du vélo est peu abordé. Le réseau cyclable alentour ne relève certes pas du champ d'action de la présente étude d'impact, toutefois, à l'instar du covoiturage, des dispositions internes peuvent inciter à l'utilisation de ce mode de déplacement.

L'impact du trafic routier généré par l'activité est estimé à 1 000 mouvements par jour (600 pour les véhicules légers et 400 pour les poids-lourds), contre 6 400 mouvements par jour générés par l'activité du site PSA en 2011. Le dossier indique que l'impact sur les trafics routiers et sur la qualité de l'air n'est pas négatif, les volumes de trafics prévisionnels étant inférieurs à ceux rencontrés sur le site auparavant.

Si cette affirmation est vraie à court et moyen terme, l'autorité environnementale rappelle que le devenir des 150 hectares restant du site n'est pas connu à ce jour.

Les rejets atmosphériques liés au projet seront principalement issus de la combustion des gaz d'échappement des véhicules accédant au site (poids-lourds et véhicules légers) et de la chaudière à gaz. Cette dernière ne fonctionnant que pendant la période froide, devra répondre aux normes en vigueur afin de présenter un bon rendement énergétique et les bureaux devront respecter la réglementation thermique RT 2012.

A ce titre, le dossier présente le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) d'Île-de-France et indique que le projet répond aux recommandations n°13 « favoriser la sobriété, l'efficacité énergétique et l'essor des énergies renouvelables locales ayant un faible impact sur la qualité de l'air » et n°14 « poursuivre les actions visant à une diminution des émissions de composés organiques volatils et de particules fines et ultrafines ». Sur ce point, le dossier annonce que le projet respectera la réglementation thermique des bâtiments RT 2012 ainsi que les normes en vigueur pour les nouveaux équipements, sans en préciser les modalités de mise en œuvre. Le dossier n'aborde par le recours aux énergies renouvelables.

Les mesures et objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Île-de-France sont également présentés. Le dossier indique sur ce point que les déplacements seront optimisés (chargement maximum des poids-lourds), les vitesses de circulation seront réduites en cas de pic de pollution et des véhicules émettant le moins possible d'oxydes d'azote et de particules fines, seront utilisés lors des livraisons au cœur de l'agglomération.

S'agissant de l'exposition de la population aux polluants atmosphériques générés par le projet (oxydes d'azote et particules fines), émis par les poids-lourds, véhicules légers et chaudières, le dossier indique page 95 qu'il n'y a pas « d'habitation ou d'élément sensible sous l'influence directe de la future exploitation ». Le dossier aurait pu toutefois noter la présence d'employés sur le site.

Le porteur de projet devra respecter les préconisations du schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Île-de-France et notamment l'objectif URBA 1.4 qui impose de prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantiers propres. Il devra également respecter la mesure d'accompagnement n°7 du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), qui prévoit de réduire les émissions de particules dues au chantier.

Enfin, l'autorité environnementale rappelle qu'un repérage des matériaux contenant de l'amiante devra être réalisé préalablement à la démolition du bâtiment de montage, conformément à l'article R.1334-19 du code de la santé publique. Si la présence d'amiante est avérée, des travaux de retrait des matériaux concernés devront être réalisés par une entreprise certifiée pour le désamiantage, conformément aux articles R.4412-94 et suivants du code du travail.

S'agissant des nuisances sonores, les sources de bruit générées par le projet sont le trafic routier des voitures et poids-lourds, les chaudières et le groupe froid installé sur une dalle béton à l'air libre. Une étude prévisionnelle de l'impact de l'activité sur l'ambiance sonore a été réalisée par Accord Acoustique en septembre 2013. D'après cette étude, les mesures prévisionnelles nocturnes ne sont pas conformes aux seuils maximum en 2 points.

Afin de limiter cette nuisance, le dossier préconise la mise en place de silencieux au niveau des entrées d'air des deux chaufferies, sources identifiées comme étant les plus nuisibles. Après insonorisation, les niveaux sonores concernés se situeront alors juste au-dessous de la limite autorisée, d'après l'étude.

Des campagnes de mesures triennales sont prévues, afin de vérifier l'adéquation de ces mesures compensatoires, ce qui est tout à fait pertinent.

Le dossier indique que l'isolation phonique des bureaux devra être soignée sans plus d'éléments de précision.

S'agissant de la réduction du risque, l'étude de danger présente des mesures spécifiques pour chacun des phénomènes dangereux apparaissant comme « non acceptables ».

Risque incendie – effets thermiques

Les bâtiments logistiques seront compartimentés par des murs REI 240 dépassant de 1 mètre en toiture et avec un retour latéral de 1 mètre en façade. Chaque ouverture à travers les murs REI 240 sera équipée de deux portes EI 120 formant une double porte. Les piétons circuleront via un sas équipé de deux portes EI 120 s'ouvrant dans les deux sens. Les murs séparatifs entre les zones de stockage et les locaux techniques seront REI 120 toute hauteur. Les locaux de charge communiqueront avec la zone de stockage au moyen de portes EI 120. Les chaufferies ne seront pas accessibles depuis la zone de stockage de même que le local sprinkler. Les bureaux seront séparés de chaque entrepôt par des murs REI 120 toute hauteur incluant des portes de communication EI 120.

L'établissement sera équipé d'un système d'extinction automatique (sprinkler) de type ESFR commun aux deux bâtiments et conforme à la norme APSAD.

Un Réseau Incendie Armé (RIA) équipé de lances sera disponible au niveau des zones de stockage. Quinze poteaux incendie seront répartis dans les parties extérieures de l'établissement. Ils seront distants de 150 mètres chacun et alimentés par le réseau interne du site PSA (réserve d'eau principale de 4 000 m³ associée à trois motopompes de 300 m³/h + en cas de défaillance secours par le réseau public qui débite 500 m³/h + réserve de secours de 1 750 m³ associée à une motopompe de 720 m³/h).

Par ailleurs des écrans thermiques REI 120 seront mis en place sur la façade sud ouest de la cellule A1, sur la façade Nord est de la cellule A7, dans le prolongement du mur séparatif entre la cellule B8 et le local de charge. Des retours coupe-feu en toiture sur une largeur de 6 mètres seront installés dans les cellules 1 des deux bâtiments. La hauteur de stockage des matières plastiques (rubriques 2662 et 2663) sera limitée à 8 mètres dans les cellules A7 et B1. Ces dispositions sont prises afin de garder les flux de 5 kW/m² dans les limites de propriété comme demandé par la réglementation et de limiter le dépassement du flux de 3 kW/m² à une zone de quelques mètres carrés à l'Ouest du site (terrain peu fréquenté).

Les bâtiments seront protégés contre la foudre (afin de réduire les sources d'ignition potentielles).

Risque incendie – effets toxiques

D'après les résultats des modélisations, les concentrations pouvant entraîner des dangers pour l'homme ne sont pas atteintes au sol mais à des altitudes variant entre 40m et 160m. Les terrains voisins ne sont pas destinés à la construction de bâtiments de grande hauteur. Par conséquent les fumées ne présenteront pas de risque pour les tiers.

La réduction du risque est assurée par les moyens et mesures détaillés au paragraphe précédent et destinés à prévenir l'occurrence de l'incendie d'une cellule.

Risque explosion

Les chaufferies seront non classées au titre des ICPE car toutes de puissance inférieure à 2 MW. Pour parer au risque d'explosion consécutive à une fuite de gaz, elles sont équipées de détecteurs de gaz et de dispositifs de coupure de l'alimentation réglementaires (électrovannes redondantes couplées aux pressostats...) ainsi que d'une vanne manuelle de coupure d'arrivée de gaz à l'extérieur du local. Les locaux seront par ailleurs ventilés en partie haute et basse. Dans le cas d'explosion d'une chaufferie, seul le rayon de surpression des 20 mbar (bris de vitres) sort des limites de l'établissement d'environ 11m.

Les terrains impactés sont limités et peu fréquentés.

Les locaux de charge seront, par ailleurs, équipés d'une ventilation mécanique couplée à la charge des batteries. Ce système de sécurité stoppera l'alimentation électrique des chargeurs en cas de panne du système de ventilation afin d'éviter le risque de formation d'un mélange explosible d'air et d'hydrogène.

Risque pollution accidentelle

Le principal risque de pollution est lié au déversement accidentel des eaux d'extinction d'incendie. Les besoins en rétention sont évalués selon l'instruction technique D9a (INESC FFSA CNPP).

Deux électrovannes de sectionnement seront disposées sur le réseau d'eaux pluviales des voiries PL en amont des deux débourbeurs séparateurs afin de retenir les eaux d'incendie dans l'établissement. Elles seront asservies au déclenchement du sprinkler, actionnables à distance, et secourues manuellement. Les besoins en rétention sont évalués à environ 1 737 m³. Le volume de rétention offert sera par conséquent au minimum de 1 737 m³. Ce volume sera assuré par le décaissé de la cellule en feu, les quais du bâtiment A (situé en contrebas du bâtiment B) et les canalisations du réseau des eaux pluviales des voiries PL.

Par ailleurs, le fluide frigorigène employé à terme sur le site, le HFC R134a, est un fluide non dangereux. Il sera employé dans des quantités de l'ordre de 400 kg. Les conséquences d'une éventuelle fuite seront ainsi limitées.

Le sol des locaux de charge et les murs sur une hauteur de 1 mètre seront recouverts d'une peinture antiacide.

La cuve de fioul du local sprinkler sera sur rétention.

Le site sera soit gardienné 24h/24h, soit équipé d'une télésurveillance assurée par une société locale capable de se déplacer sur le site en moins de 10 minutes.

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. 2111 et L. 5111 du Code de l'Environnement. Les différents potentiels de danger ont été identifiés et examinés dans l'étude et les mesures proposées pour les scénarios retenus permettent de contenir les effets irréversibles dans le périmètre de l'établissement. La justification des probabilités retenues dans l'analyse préliminaire des risques aurait toutefois mérité des explications complémentaires. Tous les phénomènes dangereux apparaissant dans les diagrammes papillon auraient également dû être systématiquement reportés dans la grille de criticité, ce qui n'a pas été le cas pour certains phénomènes dangereux « acceptables ».

5. L'analyse du 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. A ce titre, le dossier propose une synthèse de l'étude d'impact qui reprend effectivement l'ensemble des items du dossier. Bien proportionné aux enjeux du site, ce résumé non technique aurait toutefois mérité d'être davantage illustré.

Le résumé non technique de l'étude de dangers propose une synthèse de l'étude de dangers qui reprend la plupart des items du dossier. Cependant, ce résumé non technique aurait mérité d'être davantage détaillé et illustré. Par exemple la grille de criticité 5x5 aurait

pu avantageusement être utilisée pour illustrer l'impact positif des mesures de maîtrise des risques retenues par l'exploitant.

6. 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'Energie d'Ile-de-France.

Le préfet de région, autorité environnementale


Le Préfet de la Région d'Ile-de-France
Préfet de Paris
Jean DAUBIGNY