



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

Paris, le

Unité départementale du Val d'Oise

Nos réf : UD95/CRA/2017/ 451 /AT

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de la société BT IMMO GROUP

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un entrepôt logistique sur la commune de Vémars dans le département du Val d'Oise. Il intervient dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement en vigueur avant le 1^{er} mars 2017, indépendamment des autres autorisations qui pourraient être requises au titre du code de l'environnement.

La contribution de l'Agence Régionale Santé, reçue par courrier du 3 avril 2017, a été prise en compte dans le présent avis.

L'objectif du projet est d'accueillir dans ce nouveau bâtiment logistique des activités de stockage de produits manufacturés de grande consommation et des activités diverses en lien avec la logistique (préparation des commandes, packaging, manutention...) relevant du régime d'autorisation de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Les principaux enjeux du projet concernent le risque d'incendie lié au stockage de produits ainsi que les conséquences environnementales d'une perte de confinement au niveau des produits dangereux ou des eaux d'extinction d'incendie.

Les impacts environnementaux du projet seront limités du fait de la nature des activités projetées et de sa localisation dans une zone à vocation industrielle et à proximité de l'autoroute A1.

Concernant les risques technologiques, l'étude démontre que seul un incendie généralisé de 3 cellules de stockage de l'entrepôt conduirait à des effets thermiques irréversibles en dehors des limites de propriétés. Ce dépassement, limité à une surface de 1500 m² environ, est constitué de champs agricoles.

Les thématiques liées aux autres impacts environnementaux (air, eaux...) et aux autres risques accidentels ont été prises en compte de manière satisfaisante dans le projet.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

AVIS

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

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

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

1 L'évaluation environnementale

1.1 Contexte et description du projet

1.1.1 Présentation

La société BT IMMO est issu d'un groupe d'investisseurs privés dans le domaine de l'immobilier en France. Parmi leurs principales activités figure le développement des projets d'immobilier logistique en France. Le groupe totalise environ 230 000 m² de parc immobilier.

Le projet se situe sur plusieurs parcelles cumulant une surface de 128 367 m² dont 87 739 m² de constructible. L'emprise au sol des bâtiments représentera environ 40 000 m².

L'établissement emploiera environ 150 personnes sur le site qui fonctionnera en continue du lundi au samedi.

1.1.2 Implantation et description de l'environnement du projet

Le projet sera situé sur d'anciens terrains agricoles actuellement en friche et non exploités, situés dans le parc d'activités « La porte de Vémars » au nord-ouest de la commune. Le site n'a jamais accueilli d'activité industrielle, ni de décharge sauvage.

L'environnement proche du site est constitué :

- de l'autoroute A1 à proximité des limites de propriété ouest (quelques mètres)
- de la route départementale RD16 à proximité des limites de propriété est (50 m)
- de terrain agricole au nord
- du chemin du parc d'activités et des entrepôts logistiques au sud.

Les premières habitations ou établissements recevant du public (ERP) sont situés à environ 400 m de l'établissement.

À noter que l'activité projetée n'exploite pas toute la surface du terrain (présence d'une zone non constructible). Ainsi, l'autoroute A1 est en fait située à plus de 200 m du bâtiment projeté.

1.1.3 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 de plusieurs rubriques de la nomenclature des installations classées.

L'entrepôt sera compartimenté en 9 cellules susceptibles de stocker :

- des produits banals de grande consommation : produits alimentaires, électroménagers, vêtements, biens de consommation, etc. (relevant de la rubrique 1510) ;
- des marchandises à base uniquement de bois, papier, carton : papeterie, livres, meubles, emballages (relevant des rubriques 1530 et 1532) ;
- des produits composés pour tout ou partie de matières plastiques ou polymères : jouets, CD/DVD, emballages, moquettes, matelas... (relevant des rubriques 2662 et 2663).

Les cellules 7 à 9 sont susceptibles de stocker des produits liquides inflammables : parfums, peintures, produits ménagers (relevant des rubriques 1436 ou 4331). Les quantités présentées dans le dossier de ces produits n'engendrent pas de dépassement des seuils du statut SEVESO (seuil haut et bas).

2 Étude d'impact

2.1 L'analyse des enjeux environnementaux

L'état initial réalisé aborde toutes les thématiques environnementales, permettant d'avoir une vision complète du milieu environnant et des potentielles cibles.

Cet état initial s'appuie sur différents types de sources référencées en début d'étude. Pour compléter ces sources d'information, des études spécifiques au site ont été réalisées comme un diagnostic environnemental sur la qualité des sols (société KALIES – Novembre 2016) ou encore un pré-diagnostic écologique (HELICE BTPEI – Octobre 2016).

L'état initial est globalement bien documenté. Il est dommage qu'aucune conclusion ne ponctue cet état initial, notamment par la production du rapport d'investigation écologique pour la période d'été. Il ressort de cet état initial que les enjeux environnementaux sont limités du fait de l'éloignement des différentes zones sensibles (zones Natura 2000, zones humides, captage eau potable,...). Par ailleurs, la localisation du projet dans une extension de zone d'activités et à proximité immédiate de l'autoroute A1 atténue également les enjeux (zone impactée par le bruit de l'autoroute, absence d'habitations à proximité,...).

2.2 L'analyse des impacts environnementaux

2.2.1 Justification du projet retenu

Le choix d'implantation d'un entrepôt logistique de marchandises dans une zone d'activités constituant l'un des plus importants pôles logistiques d'Île-de-France est adapté et ne nécessite pas davantage de justifications que celles exposées dans l'étude. De plus, cette implantation dans cette zone répond au Schéma Directeur Régional d'Île-de-France qui classe ce secteur comme secteur d'urbanisation préférentielle.

Bien que le PLU de la commune et les conditions environnantes justifient l'implantation de ce projet sur ce site, il est dommage que la recherche d'un terrain déjà aménagé n'ait pas été abordée dans la partie portant sur les solutions de substitution. En effet, la région étant confrontée à une problématique de réduction des terres agricoles, l'économie d'au moins 67 000 m² d'aménagement urbain aurait été appréciée.

2.2.2 Évaluation des impacts du projet

Les impacts environnementaux de ce projet, présentés dans le dossier, portent sur tous les aspects associés à ce type d'activité :

- la gestion des eaux (prélèvement, rejets d'eaux usées et d'eaux pluviales),
- les rejets des émissions atmosphériques dus aux gaz d'échappement des véhicules et au gaz de combustion de la chaudière,
- les nuisances sonores des véhicules, des équipements techniques et la manutention des palettes et marchandises transitant sur site,
- la gestion des déchets,
- le trafic routier,
- l'impact paysager.

Ainsi, aucun impact majeur du projet n'a été mis en évidence à l'issue de cette évaluation. Par ailleurs, l'absence de sensibilités particulières liées à la localisation du projet, combinée à la présence de l'autoroute A1 à proximité (atténuant notamment certains impacts de l'établissement), réduit les enjeux environnementaux de l'évaluation des impacts du projet.

2.2.3 Analyse des mesures proposées par le pétitionnaire

Bien qu'aucun impact majeur n'ait été déterminé, des mesures compensatoires ou d'évitement sont présentées dans l'étude pour l'ensemble des impacts étudiés. Ces mesures correspondent pour la plupart aux respects des différentes références en vigueur (arrêté ministériel de prescriptions générales, normes internationales...).

Les mesures compensatoires allant au-delà de ces références concernent essentiellement l'intégration paysagère qui va faire l'objet d'un soin particulier selon l'étude. Le projet aurait mérité d'être plus développé sur ce point en précisant les mesures prises pour favoriser l'insertion du projet dans son environnement, la nature des aménagements choisis et les espèces végétales retenues.

3 Étude de dangers

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

Les entrepôts logistiques sont des activités très répandues en France, entraînant ainsi un important retour d'expérience et de connaissances techniques sur les dangers associés. Les éléments développés dans l'étude pour identifier ces potentiels de dangers sont suffisants et leur conclusion logique.

À l'issue de l'étude de potentiels de dangers, les phénomènes dangereux modélisés sont les suivants :

- incendie au niveau des cellules de l'entrepôt (1 cellule seule et incendie généralisé à 3 cellules),
- incendie au niveau des cellules de liquides inflammables (1 cellule seule et incendie généralisé à 3 cellules),
- feu de nappe dans la rétention déportée
- dégagement des fumées suite à un incendie
- explosion au niveau de la chaufferie

Ces modélisations effectuées selon des outils de modélisation reconnues (FLUMILOG, PHAST et abaqes) ont permis d'identifier un scénario conduisant à des effets dangereux sortant des limites de l'établissement : l'incendie généralisé de 3 cellules dont les flux thermiques avec effets irréversibles dépassent sur une bande de 100 m de largeur et de 15 m de longueur. Les terrains impactés correspondent à des terres agricoles. Les conséquences d'un tel scénario sont alors majorées à 1 personne (évaluation majorante).

Par ailleurs, il est nécessaire de souligner que les dégagements de fumées suite à l'incendie d'une cellule peuvent impacter la visibilité au niveau de l'autoroute A1 (visibilité pouvant être réduite dans un rayon de 200 m du foyer).

Les autres scénarios étudiés ne sont pas susceptibles d'engendrer des effets à l'extérieur du site.

Ainsi, il résulte de l'étude de dangers que les activités projetées ont la capacité de générer des impacts à l'extérieur du site en cas de survenue de certains accidents. Le nombre de personnes pouvant alors être impactées par des effets irréversibles a été évalué à moins d'une personne.

3.2 Réduction du risque

Les mesures de réduction du risque précisées dans l'étude de dangers portent sur les points suivants :

- l'implantation des bâtiments (respect des distances d'éloignement des cellules par rapport aux limites de propriété)
- la conception du bâtiment (résistance des murs, de la toiture....)
- le respect des règles de stockages (hauteur maximale de stockage, dispositions,)
- la mise en place de moyens de lutte contre l'incendie (dispositif de gaspillage, extincteur,...) et de prévention contre la pollution des sols (bassin de rétention déportée spécifique aux produits liquides inflammables, bassin de confinement pour les eaux d'extinction incendie....)

Les mesures détaillées dans l'étude répondent aux dispositions minimales imposées par l'arrêté ministériel en vigueur au moment du dépôt du dossier.

Concernant le scénario menant à des effets extérieurs évoqué ci-dessus (l'incendie généralisé à trois cellules), les mesures supplémentaires pour réduire les effets d'un tel scénario portent essentiellement sur l'installation de parois extérieurs REI 120 (non imposé par l'arrêté pré-cité).

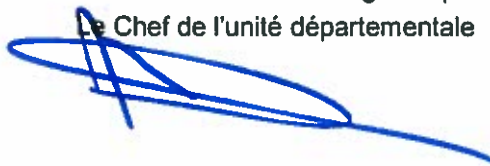
Enfin, afin de limiter les risques liés aux fumées produites en cas d'incendie des cellules, il est précisé dans l'étude que le pétitionnaire mettra en place des procédures en collaboration avec les services de secours, la commune, le conseil général et le gestionnaire de l'autoroute A1 (SANEF) pour que les mesures requises soient prises (limitation de la vitesse ou arrêt temporaire de la circulation...).

Les moyens de réduction du risque présentés dans l'étude semblent adaptés aux risques mis en évidence par l'étude de dangers.

4 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 et dans l'étude de dangers. Le résumé technique est divisé en deux parties (l'un pour l'étude d'impact, l'autre pour l'étude de dangers). Ces résumés, présents en début de chaque partie, restituent fidèlement le contenu des études.

Pour le Préfet de région, autorité environnementale,
Le directeur régional et interdépartemental de
l'Environnement et de l'Énergie empêché,
Le Chef de l'unité départementale

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the right.

Alexis RAFA