

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Lisses, le 23 JAN. 2011

Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Energie
d'Ile de France

Unité territoriale de l'Essonne

1, Avenue du Général de Gaulle
91090 – LISSES

<http://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Téléphone : 01.69.11.19.19

Télécopie : 01.69.11.19.20

Affaire suivie par Sylvain Drouin

Courriel : sylvain.drouin@developpement-durable.gouv.fr

N° : A/A2010-3087
D/D2011 000168
J:\ACTIONS ICPE\EVRY\Coudray Montceaux\PANHARD DEVELOPPEMENT Bat C -
n°6514434\2010.11.23-Demande d'autorisation\PANHARD DEVELOPPEMENT BAT
C-2010.11.23-Avis AE.odt
Réf. : Dossier de demande d'autorisation d'exploiter du 23 novembre 2010
Code : AVIS
Objet : Installations classées – Demande d'autorisation d'exploiter des activités d'entrepôt
Demandeur : Société PANHARD DÉVELOPPEMENT

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

1. Présentation du demandeur, de son projet et du contexte de la demande

La présente demande d'autorisation d'exploiter concerne la création d'une troisième plate forme logistique dans la ZAC des Haies Blanches au COUDRAY-MONTCEAUX (Essonne). Le projet prévoit la construction d'un bâtiment d'environ 29 810 m² sur un terrain de 69 874 m². L'aménageur de la ZAC, PANHARD DÉVELOPPEMENT, est déjà obtenu deux autorisations d'exploiter délivrées le 30/10/2009 pour un bâtiment A déjà construit (récépissé de changement d'exploitant du 13/09/210 au bénéfice de ND LOGISTICS) et un bâtiment B en cours de développement.

Le bâtiment C sera conçu et équipé pour un usage de stockage, d'activités de gestion de commandes et de bureautique. L'exploitant annonce la création de 160 emplois répartis entre le personnel administratif et d'encadrement (40 salariés) et les deux équipes de manutentionnaires (2 équipes de 60 personnes) intervenant sur site du lundi au vendredi, de 5h00 à 22h00. Le site sera surveillé par un gardien pendant les heures d'ouverture et placé sous vidéosurveillance hors périodes ouvrables.

Le site comprendra six cellules de stockage, avec des surfaces unitaires variant entre de 4 214 m² et 4 600 m². La hauteur au faîtage sera de 13,7 m portant le volume total d'entrepôt à 366 009 m³. Le pétitionnaire destine les installations à la location pour le stockage de produits manufacturés du type produits alimentaires hors frais, électroménagers, prêt-à-porter, papeterie, ameublement, jouets, CD/DVD, intermédiaires de fabrication, moquettes, etc. Ces produits relèvent des

rubriques 1510, 1530, 1532, 2662 et 2663 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le site disposera de deux locaux de charge pour les batteries des chariots élévateurs et d'une installation chaufferie de 1,2 MW de puissance, alimentée au gaz naturelle, pour chauffer la partie entrepôts.

2. Étude d'impact

2.1 État initial

Le terrain visé est une ancienne terre agricole actuellement en friche. Il bordé à l'est et au sud par des champs agricoles, au nord et à l'ouest par des terrains actuellement vierges, emprise du futur bâtiment B. Les premières habitations sont distantes de 450 m du site. Les activités les plus proches sont la plate forme logistique A située à 250 m au nord-ouest et une carrière implantée à 200 m au sud.

Les établissements recevant du public recensés sont un stand de tir et une base d'aéromodélisme implantés à environ 500 m au sud du site ainsi qu'une école maternelle de la commune de Mennecy située à 1 km au nord-ouest.

Les plateformes logistiques de la ZAC des Haies Blanches seront desservies par l'avenue de Tournenfil, actuellement en cours d'aménagement. Autrement, les principaux axes routiers à proximité sont la RN 191 au nord-ouest et l'autoroute A6 au nord/nord-est. Notons qu'une partie de l'emprise sud du site est soumise à servitude au bénéfice du Conseil Général de l'Essonne dans le cadre d'un projet de construction d'une déviation de la route nationale RN 191. L'axe ferroviaire le plus proche est la ligne SNCF « Paris-Corbeil-Essonnes-Melun » à environ 1,7 km à l'est qui dessert la gare du Coudray-Montceaux, implantée à 1,4 km au nord-est.

Le site est en dehors de tout périmètre de protection d'un captage pour l'alimentation en eau potable. Le forage le plus proche est l'ouvrage n°02574X0103 de Morsang sur Seine (1,7 km au nord-est). Le terrain n'est inclus dans aucune ZNIEFF (distant de 1 km au sud de la ZNIEFF type 1 dite « Zone humide de l'Ormoy »), ZICO, ZPPAUP, zone NATURA 2000 ou réserve naturelle. L'étude écologique faune/flore mentionne une espèce rare de plante vascularisée (*Petrosefinum segetum*) reconnue en un point de la ZAC des Haies Blanches. Ce point est hors du périmètre d'emprise du projet objet du présent avis.

Les cours d'eau les plus proches sont l'Essonne (1 km au nord) et la Seine (1,5 km à l'est). Le dossier traite très succinctement de la compatibilité du projet avec les objectifs qualité fixés par le SDAGE Seine Normandie pour les eaux souterraines.

L'étude d'impact rend compte de manière claire et détaillée de l'état initial du milieu. Seule la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine Normandie sur l'enjeu de l'imperméabilisation des terrains en zone urbaine n'est pas abordé. Sans préjuger des suites données par la procédure de consultation sur ce point, le projet semble toutefois compatible eu égard au dimensionnement du débit de fuite des eaux pluviales renseigné par le pétitionnaire dans le dossier.

2.2 Évaluation des impacts

Au regard de l'état initial de la zone visée, des activités afférentes au fonctionnement général d'une plate forme logistique et des spécificités du présent projet, les principaux enjeux identifiés concernent la gestion des eaux, les impacts de l'activité sur la qualité de l'air et les consommations énergétiques.

Les problématiques d'impact de l'activité du site sur la qualité des eaux de rejet se rapportent principalement à la gestion des eaux pluviales de ruissellement des voiries et des eaux incendies potentiellement polluées.

Les problématiques de gestion des impacts de l'activité sur la qualité de l'air se rapportent aux gaz d'échappements libérés par les poids lourds en transit et par les véhicules des salariés. Il concerne également les rejets de combustion de l'installation chaufferie. Le trafic généré par l'activité de la

plate forme logistique (environ 300 poids lourds par jour) représente une hausse de 2,6 % du trafic poids lourds de l'autoroute A6 et de 38 % de celui de la route nationale RN191.

La problématique de gestion des consommations énergétiques concerne prioritairement la rationalisation des consommations électriques induites par l'éclairage du site et dans une moindre mesure par la recharge des batteries des chariots de manutention.

Au regard de l'analyse proposée de l'état initial du milieu, l'étude identifie de manière exhaustive l'ensemble des impacts potentiels du site et de ses activités. L'étude cible de manière pertinente sur les impacts qui ressortent comme les principaux enjeux du projet compte tenu de la nature des installations et des activités projetées .

2.3 Mesures d'évitement, de suppression, de réduction, de compensation

Afin d'éviter ou de restreindre l'impact de l'activité du site sur son environnement, les mesures de gestion des eaux de rejet suivantes sont prévues par le pétitionnaire :

1. Traitement par passage dans un séparateur à hydrocarbures des eaux pluviales collectées au droit des voiries poids lourds (aires de manœuvre, de stationnement et quais de déchargement),
2. Mise en place de 4 bassins paysagés (capacité totale de rétention des eaux pluviales sur site de de 3 760 m³) garantissant un débit de fuite de 1 l/s/ha pour un volume d'eaux pluviales équivalent à une pluie d'orage d'intensité équivalent à celui enregistré avec une durée de retour de 100 ans.
3. Rétention des eaux incendies au niveau des quais de déchargement et des cellules de stockage (capacité totale de rétention de 1 415 m³) mise en œuvre grâce à une vanne d'isolement manuelle et automatique (déclenchement asservi à celui du système sprinklage) .

Pour supprimer ou limiter l'impact de l'activité de logistique sur la qualité de l'air, les mesures suivantes sont actées par le pétitionnaire :

1. Limitation de la vitesse de circulation sur le site et obligation pour les poids lourds à l'arrêt de couper leur moteur.
2. Entretien des véhicules et engagements sur la conformité des poids lourds avec les réglementations anti-pollution en vigueur.
3. Limitation de l'usage de l'installation de chaufferie aux seules période de froid,
4. Entretien des équipements afin de garantir la préservation des performances de l'installation.

Afin de rationaliser la consommation d'énergie électrique du site, les mesures suivantes sont formalisées par le pétitionnaire :

1. Limitation des éclairages extérieurs aux seules voiries du site et rationalisation de leur utilisation.
2. Optimisation des entrepôts afin de privilégier l'éclairage naturel.

Les mesures pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet sur son milieu apparaissent globalement cohérentes et en adéquation avec les enjeux précédemment identifiés. La validation des mesures proposées demande à être complétée sur :

- la prise en compte de la charge potentielle des eaux de ruissellement des voiries véhicules légers eu égard au volume de trafic journalier renseigné par le pétitionnaire (210 véhicules légers par jour).
- la prise en compte des solutions de production énergétique autonome dans la réduction de l'empreinte environnementale de la plateforme logistique eu égard à sa problématique de consommation électrique.

2.4 Conclusions

Sans préjugées des suites données par la consultation, l'étude d'impact remise par le pétitionnaire semble globalement complète et conforme au niveau attendu pour ce type de projet d'installation classée. L'étude de l'état initial rend compte de manière pragmatique des principaux enjeux de l'environnement du site. Les mesures de maîtrise de l'impact du site et de ses activités semblent cohérentes et proportionnées par rapport aux enjeux identifiés.

Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, les points suivants mériteraient d'être étudiés durant la phase d'instruction:

- la compatibilité du projet avec les instruments de planification en vigueur pour la préservation des propriétés des bassins hydrographiques (SDAGE et SAGE).
- la mise en œuvre d'une installation de traitement convenablement dimensionnée pour le réseau de collecte des eaux ruissellement des voiries véhicules légers.
- une évaluation technico-économique des solutions de valorisation des surfaces planes du site à des fins de production énergétique.

3. Étude de dangers

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

Au regard des caractéristiques des activités projetées, trois potentiels de dangers ont été retenus:

- Incendie partiel ou étendu de l'entrepôt de stockage et dispersions atmosphériques des produits de combustion associés à cet événement.
- Incendie de l'aire de stockage palettes.
- Explosion de l'installation chaufferie à la suite d'une perte de confinement du gaz naturel.

Les scénarii jugés majorants par le pétitionnaire ont fait l'objet d'une modélisation afin d'estimer les conséquences de la concrétisation des dangers en suivant les effets thermiques (pour les scénarii incendie d'une cellule, incendie d'une cellule et propagation aux autres cellules, incendie de l'air de stockage palettes), toxiques (pour le scénario incendie d'une cellule) et surpression (pour le scénario explosion du local chaufferie). Les méthodes de calculs appliquées sont conformes aux modèles usuellement utilisés. Notons que le modèle utilisé pour évaluer les distances d'effet des flux thermiques induit des artefacts sur certains scénarii.

L'étude de dangers tient compte du mode de fonctionnement du site et des produits potentiellement présents. A ce titre, elle apparaît proportionnée. Elle expose clairement les scénarii dangereux susceptibles de survenir en se basant sur une liste pertinente de retour d'expériences d'accidents.

L'étude présente une justification du choix des méthodes retenues pour modéliser les conséquences de la concrétisation des dangers. Les hypothèses et choix des données d'entrée sélectionnées pour les calculs des flux thermiques, toxiques et surpressions sont jugées suffisamment pénalisant pour justifier du caractère majorant des modélisations.

En revanche, la non prise en compte du risque incendie d'un des locaux de charge batteries mériterait d'être mieux formalisée par le pétitionnaire eu égard à la demande de dérogation à l'article 2 de l'arrêté du 29/05/2000. Par ailleurs, les résultats des modélisations des flux thermiques appelleraient à commentaires, en relation avec les limites d'application des modèles. Enfin, l'absence d'examen de l'opacité des fumées d'incendie appelleraient à justification eu égard à la présence d'axes de circulation identifiés dans les enjeux. Il est constaté toutefois que, sans qu'il n'y ait de liens techniques, les flux toxiques des fumées incendie n'impactent pas ces infrastructures.

3.2 Réduction du risque

Le choix technique et économique d'utilisation du gaz naturel pour chauffer les entrepôts est justifié.

Au regard des risques identifiés, les dispositions constructives et mesures organisationnelles mises en place pour réduire la probabilité d'occurrence et la gravité des événements sont :

- Division de l'entrepôt en cellules séparées par des murs et portes coupe feu de degré 2 heures (sauf mur inter-cellule REI 240 entre les cellules 3 et 4)
- Cantons et des dômes de désenfumage implantés en toiture de cellules
- Installation de sprinklage automatique et RIA
- Détecteur de gaz dans le local chaufferie couplé à des électrovannes et pressostat d'arrêt de l'alimentation combustible
- Dispositif de contrôle de flamme asservi à l'alimentation combustible
- Ventilation du local chaufferie

- Dispositions préventives, techniques et/ou organisationnelles tel que la formation du personnel au risques associés aux installations, le contrôle périodique des installations...

Ces dispositions de réduction du risque sont suffisantes pour maintenir les flux thermiques et surpressions, à l'origine de dégâts corporels et matériels significatifs, à l'intérieur de l'enceinte du site, indépendamment du scénario retenu. Seul l'incendie généralisé de plusieurs cellules est susceptible d'induire des flux de 5 kW/m² (seuil des effets létaux sur l'homme) et moindre à l'extérieur du site. Notons que pour ce scénario, l'emprise du terrain soumise à servitude est également impactée par cette intensité de flux. Pour autant, des facteurs d'abattement factuels rendent la probabilité d'occurrence de ce scénario très faible (cotation E sur l'échelle réglementaire).

3.3 Conclusions

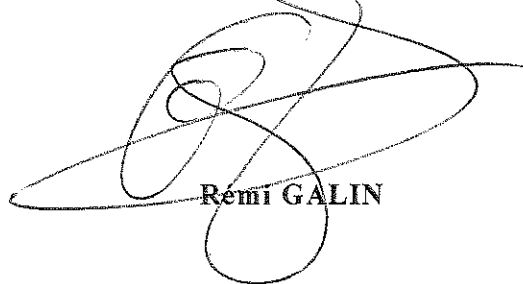
L'étude de dangers aborde clairement les phénomènes dangereux potentiellement générés par le site et ses activités. Elle traite les différents risques de manière proportionnée. La méthodologie appliquée est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées.

En conclusion, malgré quelques lacunes dans les scénarii retenus, dans la modélisation de certains effets et un défaut de discussion des limites des modèles utilisés, cette étude est suffisamment détaillée pour que l'inspection des installations classées puisse apprécier tous les dangers du projet pour l'environnement et estimer s'ils sont maîtrisés ou susceptibles de l'être par des prescriptions appropriées. De plus, le site est localisé dans un environnement peu sensible.

4. Conclusion générale

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter remis par la société PANHARD DÉVELOPPEMENT pour un entrepôt sur le territoire de la commune du COUDRAY-MONTCEAUX est jugé suffisamment développé en relation avec l'importance de l'installation projetée pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier au cours de la procédure de consultation les caractéristiques du projet d'exploitation de l'installation, sur son site, dans son environnement.

Pour le Préfet de Région Ile-de-France
et par délégation,
Pour le directeur empêché,
Le chef de l'Unité Territoriale de l'Essonne



Remi GALIN

