

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Décembre 2022

SIGMA CERGY-PONTOISE *CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT LOGISTIQUE ET DE DEUX BÂTIMENTS D'ACTIVITÉS*

PAE des Bellevues
95 610 ERAGNY-SUR-OISE
95 310 SAINT-OUEN-L'AUMONE

MEMOIRE EN REPONSE MRAE



19 Bis avenue Léon
Gambetta
92120 Montrouge

T+33 1 46 94 80 64

www.b27.fr
contact@b27.fr



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

Avis délégué
sur le projet de construction d'un parc industriel et
logistique à Saint-Ouen-l'Aumône et Éragny-sur-Oise (Val-
d'Oise)

N° APJIF-2022-074
en date du 01/12/2022

Pour faciliter la lecture du présent mémoire en réponse, les réponses de la société SIGMA CERGY-PONTOISE sont identifiées par des encadrés verts.

Avis détaillé

1. Présentation du projet

1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet porté par la société Sigma Cergy-Pontoise consiste en la réalisation d'un parc mixte industriel et logistique localisé sur les communes d'Eragny-sur-Oise et Saint-Ouen-l'Aumône, au sein du parc d'activités des Bellevues, dans le département du Val-d'Oise. Il occupe un terrain d'une surface de 27,3 ha sur lequel était précédemment implanté un site logistique pour la distribution de pièces détachées exploité par Renault Groupe.



Figure 1: Localisation du site par rapport aux axes routiers à proximité. Source : Étude d'impact p. 21.



Figure 2: Localisation de l'implantation du projet. Source : Étude d'impact p. 7.



Figure 3: Vue aérienne du site et de son environnement proche. Source : MRAE à partir d'une vue Géoportail.

Ce projet comprend (Résumé non technique, p. 5) :

- la démolition des treize bâtiments existants pour une surface de plancher totale de 108 408 m² ;
- la construction de trois bâtiments principaux pour une surface de plancher totale de 115 485 m² ainsi que de locaux techniques (postes de sécurité, locaux abritant les transformateurs électriques) pour une surface de 506 m².

Les trois bâtiments principaux consistent en :

- un bâtiment principal de logistique standard multi-locataire (dénommé « LOG » dans le PC) dont les activités concerneront le stockage de matières combustibles de natures diverses, de bois, papier, cartons et matières plastiques (sous forme de marchandises manufacturées et produits de grande consommation) ;
- deux bâtiments dits « clés-en-mains », destinés pour l'un à accueillir des activités industrielles et artisanales (le bâtiment dénommé « CeM1 » dans le PC) et pour l'autre à recevoir des activités de stockage et de logistique portant notamment sur des matières combustibles (le bâtiment dénommé « CeM2 » dans le PC).

La surface totale imperméabilisée s'élèvera à 112 701 m² pour les bâtiments et 86 905 m² pour les aires de stationnement et les voiries, soit 199 606 m² au total (Étude d'impact, p. 8). Les espaces verts et les bassins d'infiltration représenteront une surface de 73 463 m². L'Autorité environnementale note l'absence d'information concernant la surface originellement imperméabilisée du site et donc l'impact en matière d'artificialisation des sols du projet.

Le bâtiment principal de logistique (LOG) occupera une superficie totale de 79 830 m² (Étude d'impact, p. 8). D'une hauteur de 17,3 m, il sera divisé en seize cellules de stockage, dont les plus grandes auront une surface d'environ 8 000 m². Par ses activités, ce bâtiment relève de la réglementation des ICPE.

Le second bâtiment décrit comme « le bâtiment clé en main d'activité industrielle CeM1 » (Étude d'impact, p. 13) n'accueillera pas d'activités relevant de la réglementation des ICPE d'après la maître d'ouvrage. Conçu pour être divisé en deux cellules d'activité d'environ 6 000 m², ce bâtiment s'étend sur 16 405 m² pour une hauteur de dix mètres.

Le troisième bâtiment appelé dans l'étude d'impact « bâtiment clé en main d'activité logistique CeM2 » (p. 11) aura une hauteur de douze mètres pour et une emprise au sol de 19 485 m². Il sera divisé en deux cellules de stockage d'environ 9 000 m². Il est également concerné par la réglementation des ICPE.

Il est prévu pour ces trois bâtiments une structure poteau-poutre en béton ou une charpente mixte poteaux béton et poutres lamellé-collé. Ils devraient être chauffés par raccordement au chauffage urbain au moyen d'aérotherme à eau chaude. L'étude d'impact précise que le maître d'ouvrage « étudie actuellement la possibilité de raccorder les bâtiments au réseau intercommunal de chauffage urbain géré par la société d'exploitation CENERGY » (p. 14). L'Autorité environnementale regrette que la structure des bâtiments et leur chauffage ne soient pas définis dès l'étude d'impact étant donné l'importance de ces décisions sur l'empreinte environnementale du projet (ressources matérielles et énergétiques mobilisées, impact carbone...).



Figure 4: Vue du projet dans son environnement. Source : Étude d'impact p. 144.



Figure 5: Plan masse du projet. Source : Étude d'impact p. 5.

Le site pourra accueillir près d'un millier de salariés « qui pourront être amenés à être en activité du lundi au samedi, 52 semaines par an, en deux équipes de 8 heures. Suivant la période de l'année, » le site « pourra être amené à être en activité 24h/24 et 7j/7 » (Résumé non technique, p. 16). Le projet comporte plusieurs parkings pour les véhicules légers (988 places de stationnement) ainsi que des zones d'attente pour les poids-lourds (59 places). L'Autorité environnementale note que le nombre de places de stationnement pour véhicules légers est particulièrement élevé, d'autant que les services de transport en commun et les possibilités de favoriser les mobilités actives sont nombreuses dans le secteur. Par ailleurs, peu d'information est fournie concernant le type de revêtement de sol utilisé et la structure du parking.

Pour les activités de logistique, l'étude d'impact précise que les produits stockés seront sur racks et déplacés par des chariots élévateurs (p. 9). L'approvisionnement et l'expédition des produits s'effectueront par des poids-lourds.

Le projet est également soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau (rubrique 2.1.5.0)².

Le projet prévoit également d'équiper les trois bâtiments de panneaux photovoltaïques en toiture et d'installer à proximité immédiate du site « un point de distribution public d'énergies renouvelables (ENR), gaz naturel liquéfié, électricité et hydrogène » (p. 172). L'Autorité environnementale souligne que le gaz naturel liquéfié n'est pas une source d'énergie renouvelable, tandis que l'électricité et l'hydrogène peuvent être de nature très différente selon le procédé de transformation utilisé pour les obtenir. Actuellement, près de 94 % de l'hydrogène en France est obtenu selon un procédé utilisant des énergies fossiles, quand la production par électrolyse avec de l'électricité renouvelable ne représente que 0.04 % du total. Dans ce contexte, l'Autorité environnementale regrette que le dossier n'apporte pas plus de précision quant aux procédés d'obtention de l'hydrogène et de l'électricité, ainsi que des autres formes d'énergies évoquées avec l'adjectif « renouvelable ».

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser :
- les matériaux utilisés pour la structure des bâtiments du projet ;

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

L'objectif de SIGMA CERGY-PONTOISE est la recherche de performances environnementales et énergétiques particulièrement élevées, le choix des matériaux pour les structures des bâtiments prendra donc en compte l'impact carbone de ces derniers.

A la vue des évolutions de la réglementation, et plus globalement, des exigences environnementales, la société SIGMA CERGY-PONTOISE a pris le parti de certifier son bâtiment BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method) à un niveau EXCELLENT (excellent) : En effet, à l'heure où les enjeux environnementaux doivent être pris en compte, il apparaît essentiel de valoriser les pratiques énergétiques et l'amélioration de la performance des bâtiments grâce à différentes certifications pertinentes. La certification BREEAM est un standard de certification britannique relatif à l'évaluation environnementale des bâtiments. C'est la certification la plus répandue à l'international. La certification BREEAM est délivrée après une analyse complète et indépendante, reposant sur l'étude et l'évaluation de différentes thématiques :



A travers 10 critères de notation, la certification BREEAM permet l'étude globale de la performance énergétique des bâtiments. L'entreprise reçoit un score final pour synthétiser l'ensemble de ses performances dans les différentes thématiques :

- Non classé : pour des résultats inférieurs à 30 % ;
- Passable : supérieurs à 30 % ;
- Bon : supérieurs à 45 % ;
- Très bon : supérieurs à 55 % ;
- **Excellent : supérieurs à 70 % ; (performance visée par la société SIGMA CERGY-PONTOISE)**
- Exceptionnel : supérieurs à 85 %.

Ce cadre de certification favorise le choix de matériaux à faible impact environnemental, une analyse de cycle de vie sera réalisée sur le choix des structures du bâtiment. Les 3 bâtiments seront composés d'une structure poteau-poutre en béton ou d'une charpente mixte poteaux béton et poutres lamellé-collé. Le choix final des matériaux utilisés pour les bâtiments sera effectué au moment des études structures des bâtiments et prendra en compte l'aspect économique, mais aussi écologique grâce aux analyses de cycle de vie réalisé dans le cadre de la certification BREEAM.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser :
- le type de chauffage retenu ;

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Dans un objectif de performances environnementales et énergétiques élevées, la société SIGMA CERGY-PONTOISE étudie les solutions les moins énergivores et avec un impact carbone le plus faible possible pour pouvoir chauffer les bâtiments. Deux types de chauffage à faible impact environnemental sont pressentis pour le projet, l'utilisation du chauffage urbain et de la géothermie, que ce soit pour le chauffage des bureaux que des locaux d'entreposage et d'activité. En effet, la société SIGMA CERGY-PONTOISE étudie la possibilité de raccorder les bâtiments au réseau intercommunal de chauffage urbain géré par la société d'exploitation CENERGY, dont la centrale est située à proximité immédiate du site. Il est également envisagé l'utilisation de géothermie afin de pouvoir chauffer les différents bâtiments. La solution de chauffage retenue prendra en compte

l'impact carbone de ces dernières, l'objectif étant d'obtenir le meilleur classement au titre de la certification environnementale BREEAM (niveau EXCELLENT).

Sans prévaloir du choix définitif du type de chauffage retenu, la conception du site mais aussi celle des ouvrages respecteront les préconisations techniques (dispositions constructives) indiquées dans le cahier des charges communiqué par les représentants de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise et des différentes réglementations applicables.

(1) L'Autorité environnementale recommande de préciser :

- l'impact du projet sur l'imperméabilisation des sols par rapport à l'état initial

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

La société SIGMA CERGY-PONTOISE a étudié la réhabilitation des bâtiments existants, il a été déterminé qu'il était peu pertinent d'avoir recours à une restructuration des bâtiments pour des raisons règlementaires, techniques et économiques (non respect des normes ICPE, faible hauteur d'exploitation, absence d'isolation thermique et acoustique, gestion et rétention des eaux insuffisante, etc). Le futur exploitant du site a ainsi conçu son projet neuf afin de réduire au maximum l'imperméabilisation des sols.

En choisissant un terrain déjà urbanisé, la société SIGMA CERGY-PONTOISE a fait le choix pour son projet de réduire au maximum l'imperméabilisation des sols et de tendre vers l'objectif de zéro artificialisation nette des sols fixés par le gouvernement (ZAN).

En 2020, RENAULT GROUPE a cédé à SIGMA CERGY-PONTOISE son site comprenant des entrepôts et des bureaux d'une surface totale de 108 408 m² dont la totalité (sauf le poste de garde) est destinée à une opération de démolition-reconstruction, près de 77 094 m² de voiries et de parkings sont également imperméabilisés soit une surface totale d'emprise au sol de 185 502 m². Le terrain actuel, correspondant à l'état initial du projet, est donc imperméabilisé sur 68,7% de la surface du terrain.

Le projet de reconstruction prévoyait l'imperméabilisation des sols de 112 701 m² sur 3 bâtiments distincts et 86 905 m² pour les aires de stationnement et voirie, soit une surface totale d'emprise au sol de 199 606 m² (imperméabilisation du terrain de l'ordre de 73,7 %). A l'initiative de SIGMA CERGY-PONTOISE et à la demande de la MRAE, le pétitionnaire a pris la décision de perméabiliser les places de parking VL à construire. Il est ainsi prévu la perméabilisation de près de 429 places de parkings VL (5 362 m²) correspondant à 2% de l'emprise foncière, soit une imperméabilisation de 71,7 % de l'emprise foncière du projet au lieu des 73,7% prévus initialement.

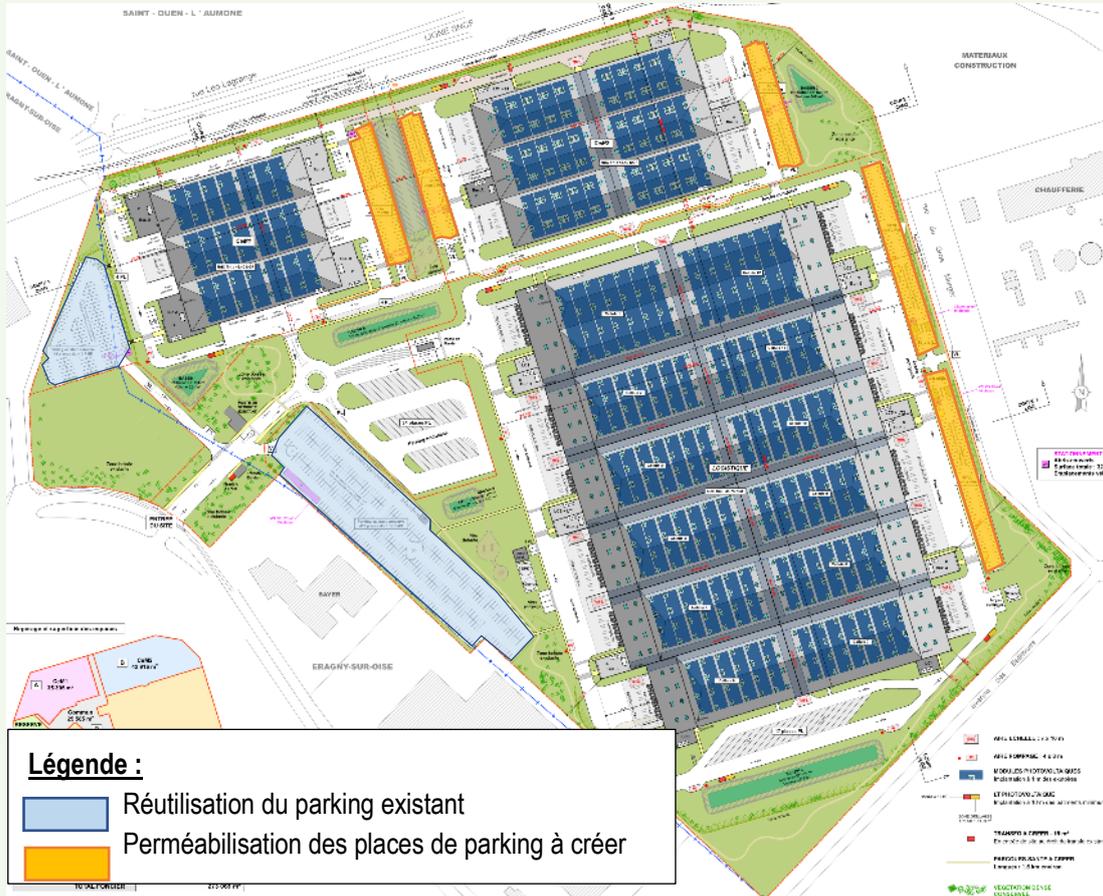
Ainsi le différentiel de surface imperméabilisée par rapport à la situation existante se limite à seulement 3%.

(2) L'Autorité environnementale recommande :

- de limiter autant que possible le nombre de places de stationnement automobile et de préciser leur organisation et les types de revêtement afin de réduire l'artificialisation des sols et de favoriser les alternatives à la voiture individuelle ;

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Le projet a été dimensionné afin de réduire au maximum l'imperméabilisation des sols, cf. ci-dessus. Il est tout d'abord prévu la réutilisation de deux poches de parkings déjà existantes sur le terrain. De plus, et comme mentionné au point précédent, le pétitionnaire a pris la décision de perméabiliser l'ensemble des places de parkings VL à construire :



Parkings VL prévus pour le projet SIGMA CERGY-PONTOISE

La perméabilisation des 429 places de parkings VL se fera grâce la mise en place de solutions drainantes permettant de retenir et de filtrer l'eau sur les parkings VL à créer. En effet il n'est pas possible d'appliquer ce type de revêtements sur le reste de la voirie (sécurité incendie liée à la portance de la voirie, passage fréquent de camions, etc.)

Concernant le nombre de places de stationnement VL prévu dans le projet, un nombre minimal est imposé par le PLU de Saint-Ouen-L'Aumône, suivant l'article UJ 2.4 STATIONNEMENT :

UJ 2.4.1 NORMES DE STATIONNEMENT

La norme de stationnement est différenciée selon la destination ou la sous-destination des constructions.

e) Industrie

- Il est exigé 1 place de stationnement pour 100 m² de surface de plancher jusqu'à 1 000 m² de surface de plancher, puis 1 place de stationnement pour 150 m² de surface de plancher pour la partie au-delà de 1 000 m².

- Il est exigé 1 place pour les véhicules poids-lourds à raison de 1 000 m² de surface de plancher. Les quais de chargement pourront être compris dans la norme exigible.

f) Entrepôts (stockage, logistique et conditionnement)

- Il est exigé 1 place de stationnement pour 150 m² de surface de plancher jusqu'à 7 000 m² de surface de plancher, puis 1 place de stationnement pour 200 m² de surface de plancher pour la partie au-delà de 7 000 m².

- Il est exigé 1 place pour les véhicules poids lourds à raison de 1 000 m² de surface de plancher. Les quais de chargement pourront être compris dans la norme exigible.

g) Bureaux

- Il est exigé 1 place de stationnement pour 55 m² de surface de plancher.

j) Stationnement vélo

Activités et industrie : a minima 1 place pour 10 employés.

(2) L'Autorité environnementale recommande :

- réviser l'étude d'impact afin de ne pas créer de confusion concernant la nature des sources énergies qui seront distribuées au public, le gaz naturel liquéfié, l'électricité et l'hydrogène n'étant pas a priori des énergies renouvelables, sauf démonstration du contraire suivant les procédés concernés

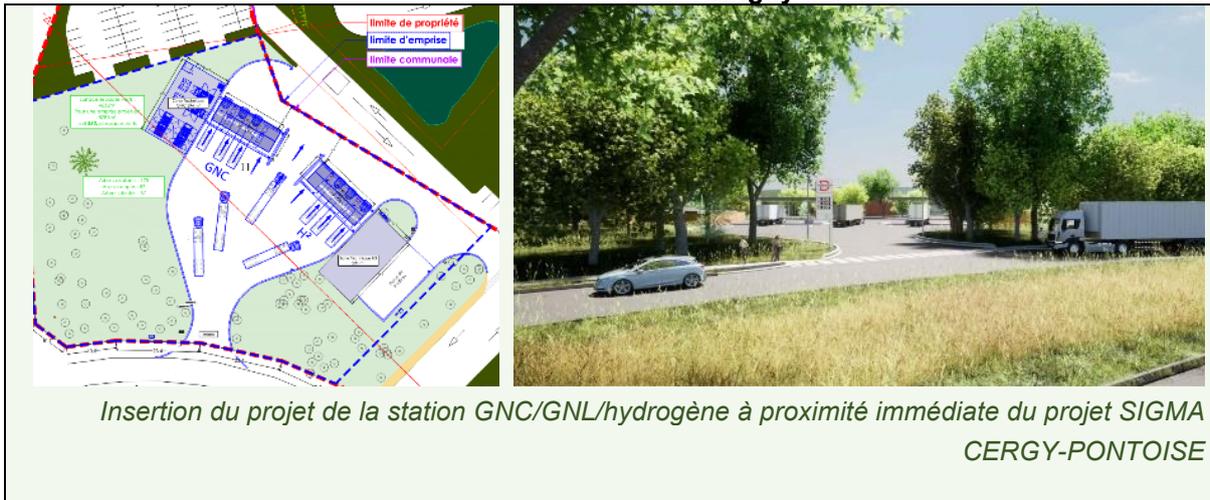
Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Le projet de la station-service de carburants alternatifs a été précisé, la description de la station a été modifiée dans l'étude d'impact :

« Par ailleurs, dans le cadre de la transition énergétique, il est prévu l'installation d'une station-service de carburants alternatifs permettant l'avitaillement de véhicules en Gaz Naturel (GNC) et/ou en Gaz naturel Liquéfié (GNL) ainsi qu'en Hydrogène (H2). Cette station nouvelles énergies à proximité immédiate du projet permettra d'accompagner la diversification énergétique du parc de véhicules roulants et d'exploitation des immeubles (véhicules de transport, chariots élévateurs) en proposant un point de distribution de gaz naturel comprimé et/ou de gaz naturel liquéfié ainsi que d'hydrogène, ouverte aux acteurs économiques publics et privés du territoire. Cette diversification de distributions énergétiques permettra de tendre vers une décarbonation de la production énergétique.

L'installation d'une station-service de carburants alternatifs, aujourd'hui inscrite dans le Plan Régional Hydrogène de l'Ile-de-France, est attendue et soutenue par les collectivités locales. Voir inventaire des projets sur la carte régionale à l'adresse <https://www.arec-idf.fr/nos-travaux/publications/lhydrogene-renouvelable-une-reponse-aux-enjeux-air-energie-climat-en-ile-de-france/> »

Le dépôt de la demande de Permis de Construire de la Station-service est prévu au 1^{er} trimestre 2023.



1.2. Modalités d'association du public en amont du projet

Le dossier ne précise pas les modalités d'association du public en amont du projet.

1.3. Principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Autorité environnementale pour ce projet sont :

- le trafic routier généré et les pollutions associées ;
- la gestion des eaux pluviales ;
- l'insertion paysagère ;
- les risques pour la sécurité des biens et des personnes liés au stockage de produits combustibles ;
- les démolitions des bâtiments existants et la gestion des déchets qui en résultent ;
- les consommations énergétiques du projet et les émissions de gaz à effet de serre associées.

2. L'évaluation environnementale

2.1. Qualité du dossier et de la démarche d'évaluation environnementale

L'étude d'impact présente de nombreux schémas et cartographies permettant d'illustrer les données associées aux enjeux et aux mesures envisagées. Des études spécifiques ont été réalisées (notice hydraulique, étude acoustique, étude de trafic, étude faune-flore, rapport géotechnique, étude de dangers) qui sont annexées à l'étude d'impact. Certains enjeux sont relativement bien étudiés (risques pour la sécurité des biens et des personnes, gestion des eaux pluviales). Concernant le résumé non technique, il est présenté dans un document séparé et reprend de manière cohérente les informations apportées dans l'étude d'impact.

Cependant, pour l'Autorité environnementale, la qualité de l'étude d'impact est inégale. Certains enjeux environnementaux ne sont quasiment pas traités (consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre) et d'autres sont insuffisamment illustrés (étude paysagère).

2.2. Articulation avec les documents de planification existants

L'étude d'impact détaille les caractéristiques du projet : implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques, emprise au sol, hauteur des constructions, qualité urbaine et architecturale, traitement paysager, stationnement et desserte par les réseaux. Elle en démontre ainsi sa compatibilité avec le plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Ouen-l'Aumône, commune sur laquelle l'ensemble des constructions sera érigé.

De même, pour les autres documents de planification existants, l'étude d'impact établit une présentation synthétique et décrit succinctement la manière dont le projet s'inscrit dans leurs objectifs. L'ensemble des constructions seront érigées sur la commune de Saint-Ouen-l'Aumône, en zone UJg de son PLU en cours de révision. Les bâtiments respectent les dispositions principales applicables à cette zone (hauteur, emprise au sol, coloris des façades, distance à la rue et aux édifices voisins...).

2.3. Justification des choix retenus et solutions alternatives

Dans une partie intitulée « *solution de substitution* » (p. 171), l'étude d'impact justifie l'implantation du projet au regard des « *atouts du site* » : foncier de très grande taille, localisation centrale, accessibilité au réseau autoroutier, etc. Ainsi, l'étude d'impact évoque « *une accessibilité immédiate au réseau autoroutier, N184 et A15, puis A115, A16, vers l'A86 puis le périphérique parisien, à seulement 25 minutes* » (p. 171). Si la proximité d'un réseau routier efficace constitue une condition nécessaire à l'implantation du projet, l'Autorité environnementale note que les autres modes de transport ne sont pas évoqués à ce stade de l'étude, et ce malgré le nombre de salariés attendus. Considérant les flux quotidiens générés par les déplacements de ces salariés, l'Autorité environnementale souligne que la justification du choix du site et l'analyse des solutions alternatives ne peuvent se faire sans intégrer la mobilité active et le réseau de transport public.

Sur la base d'un argumentaire succinct, l'étude d'impact justifie également le choix de construire des nouveaux bâtiments plutôt que de restructurer l'existant. Ainsi, l'étude d'impact explique que « *le bâtiment existant ne se prête plus aux activités logistiques actuelles et même industrielles* » (p. 171). Sont ensuite listés les éléments qui rendent une reconversion du site sans démolition impossible : hauteur des structures existantes, difficulté d'adaptation à la réglementation ICPE, une « *forme général en U avec des couloirs de passage qui*

ralentissent les flux »... Le dossier évoque en conclusion que « *tous ces éléments rendent peu pertinent économiquement une restructuration des bâtiments. Une reconstruction est donc nécessaire accompagnée d'une déconstruction de l'existant revalorisant les déchets du mieux possible.* » (p. 171). Le dossier ne détaille pas les contraintes inhérentes au bâti existant, ce qui affaiblit l'argumentaire en faveur d'une démolition et ne permet pas à l'Autorité environnementale de prendre la mesure de ces contraintes. De plus, l'évocation du seul critère économique (sans en donner la mesure) pour justifier la démolition et reconstruction est insuffisant. Une analyse comparative sur la base d'un bilan carbone et des volumes de déchets produits devrait compléter l'étude économique pour finalement justifier les choix retenus.

Par ailleurs, aucune variante liée à la configuration ou à l'implantation du projet sur le site n'est présentée. Or, pour l'Autorité environnementale, l'examen de variantes aurait éventuellement permis de conforter certains aspects de l'étude d'impact, par exemple l'intégration paysagère du projet, la gestion des eaux et le choix des matériaux de structure (voir dans l'avis les recommandations par enjeu).

(3) L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des solutions alternatives et la justification des choix retenus en tenant compte des réseaux cyclables et de transport public, de l'empreinte carbone et de la production de déchets générés, de l'implantation du projet et de son intégration paysagère.

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Un paragraphe sur les différentes variantes géographiques pour l'implantation du projet a été ajouté au chapitre 6.2 de l'étude d'impact.

Le chapitre en lien avec la description des modes de déplacement à proximité du site a été détaillé au chapitre 3.1.1 de l'étude d'impact, et au point numéro 5 du présent mémoire en réponse, notamment concernant le réseau cyclable.

La question du bilan carbone et du volume des déchets produits entre réhabilitation et démolition est évoquée au point 10 de la réponse à la MRAE.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1. Déplacements et pollutions associées

Le site n'est pas directement desservi par des transports en commun ferrés. Les deux gares les plus proches sont celles de St-Ouen-l'Aumône Liesse et St-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Église, par lesquelles transitent le RER C et les lignes H et J du Transilien. Elles sont situées à environ un kilomètre et demi (Étude d'impact, p. 21).

Le site est à proximité d'un échangeur de l'autoroute A15 et du boulevard Jacques Duclos (RN 184) (Étude d'impact, p. 21) (Figure 1). L'accès routier se fait par deux voies : principalement par l'avenue du Gros Chêne à Éragny-sur-Oise au sud-ouest du site ; et secondairement par la rue du Gros Murger, à l'est du site. Toutefois l'Autorité environnementale observe que cet accès secondaire aujourd'hui existant n'apparaît pas sur l'ensemble des documents fournis dans le dossier, introduisant un doute relatif à son maintien dans le projet. En effet, si l'on peut lire que « 24% des flux [véhicules légers] sont affectés sur l'entrée Est », certains des plans masses ne laisse pas apparaître cet accès. C'est notamment le cas du plan masse espaces verts (Figure 6). L'Autorité environnementale souligne l'importance de cet accès du fait de sa proximité à la gare St-Ouen-L'Aumône - Liesse, favorisant ainsi les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il serait dès lors indispensable que la fonctionnalité de cet accès soit assurée pendant l'ensemble des horaires d'ouverture du site pour permettre un accès direct piéton et vélo notamment depuis la gare.



Figure 6: Détail de la partie est du plan masse espaces verts. Source : Permis de construire.

alors de SNCF Réseau et d'une entreprise de fret ferroviaire (SNCF Réseau, ECR, CFL, etc.) pour la mise en place de cet embranchement ferroviaire sur cette emprise foncière.

(4) L'Autorité environnementale recommande :

- de confirmer le maintien de l'accès au site par la rue du Gros Murger, à l'est du site, pendant les horaires d'activité et d'en préciser le dessin afin de favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

L'accès par la rue du Gros Murger sera bien présent, son maintien et aménagement est bien confirmé. Le plan paysager a été corrigé et intègre l'accès depuis la rue du Gros Murger. Cet accès permettra de se rendre à la gare de Saint-Ouen-L'Aumône Liesse depuis le site ainsi que d'accéder aux parkings VL et aux abris 2 roues du bâtiment LOG. Une piste cyclable existante conduit les vélos à proximité immédiate de l'accès au site sur la rue du Gros Murger. A partir de cet accès, des pistes cyclables internes permettent l'accès des cyclistes aux abris 2 roues.

Une étude de trafic a été réalisée en tenant compte de l'état initial de la circulation. Des dispositifs de comptages ont été installés en décembre 2021 et les données de l'Insee ont été utilisées pour évaluer les types de véhicules utilisés. En situation projetée (modélisée), les hypothèses retenues par cette étude sont fondées sur une prévision de 1 000 emplois sur le site et d'une part modale pour les trajets domicile-travail de 72 % en voiture, de 18 % en transports collectifs, de 3 % à pied et de 1 % en deux-roues, sans donner plus de détail sur cette répartition (Étude d'impact, p. 36). L'Autorité environnementale note l'absence de justification de ces données et le peu d'ambition qu'elles témoignent à l'égard du développement des mobilités actives.

Le volume du flux routier projeté a été estimé en cumulé sur une journée à (Étude d'impact, p. 125) :

- 720 véhicules légers émis et reçus ;
- 165 poids lourds émis et reçus, auxquels s'ajoutent 50 poids lourds vers « le point de distribution public d'ENR, gaz naturel liquéfié, électricité et hydrogène ».

L'Autorité environnementale souligne que le nombre de places de stationnement (988) est bien supérieur au nombre de véhicules légers prévus. Les mille salariés attendus ne sont pas amenés à être présents sur le site au même moment. Cette observation conforte l'Autorité environnementale dans sa recommandation de revoir le projet en diminuant les surfaces de stationnement pour les véhicules légers (voir la seconde recommandation formulée au chapitre 1.1).

L'étude d'impact évalue les effets du trafic à court et à long terme (à horizon 2040). Elle conclut qu'aux heures de pointe le projet va générer un trafic comparable à celui lié à l'activité de l'exploitant actuel. Par ailleurs, il est indiqué que « le fonctionnement en 2-8 amènera à une génération de trafic décalée par rapport aux HPM [heures de pointe du matin] et HPS [heures de pointe du soir]. Par conséquent, l'impact du projet en termes de trafic routier sur ces périodes dimensionnantes restera très faible. » (p. 127). Ces éléments sont complétés par des analyses plus fines de l'impact des flux sur les routes d'accès au site (p. 131) et notamment des giratoires situés à proximité directe et qui selon le dossier conserveront « un bon niveau de service » (Étude d'impact, p. 134-138).

Même si l'analyse des résultats montre que les carrefours sont en mesure d'absorber à terme le trafic supplémentaire, le bureau d'études propose des solutions visant à améliorer la circulation à la sortie du projet (mise en place d'un carrefour à feux) (p. 190). Il n'est pas précisé si la maîtrise d'ouvrage suit cette proposition qui représente un enjeu sécuritaire avec également de potentiels incidences négatives sur le report modal, favorisant le recours à l'automobile du fait d'une telle solution de fluidification du trafic routier.

L'étude d'impact indique qu'une place de stationnement vélo sera créée pour dix employés (p. 197). L'Autorité environnementale rappelle que le seuil minimal d'emplacements destinés au stationnement sécurisé des vélos est fixé à 15 % de l'effectif total des salariés accueillis simultanément dans le bâtiment³. L'emplacement pour un vélo induit une surface de stationnement de 1,5 m² minimum, hors espace de dégagement, qu'il convient de couvrir et de sécuriser afin de favoriser l'usage de cette mobilité active. En l'état, le projet affiche des ambitions très en deçà de la réglementation mais aussi des attentes en la matière au vu des enjeux sanitaires et environnementaux relatifs à la mobilité du millier de salariés et des visiteurs du site.

L'Autorité environnementale note également que le dossier apporte peu d'information concernant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. Notamment, il ne mentionne pas comment le projet s'inscrit dans l'infrastructure cyclable du secteur afin d'augmenter la part des mobilités actives dans les trajets domicile-travail ou depuis les gares environnantes. De plus, l'Autorité environnementale rappelle

La gare du RER de St-Ouen-L'Aumône-Liesse ne se trouve qu'à un quart d'heure à pied de l'angle sud-est du projet. Or le plan masse ne fait pas apparaître d'accès pour les mobilités actives⁴. À défaut, un accès par l'ouest du terrain (avenue du Gros Chêne) doublerait le temps de trajet depuis cette gare, ce qui dissuaderait les déplacements à pied.

(5) L'Autorité environnementale recommande de présenter les stratégies mises en œuvre pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et de reconsidérer les accès à la parcelle, notamment en prenant en compte les déplacements en mobilités actives depuis l'est (gare RER de St-Ouen-L'Aumône-Liesse).

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Le chapitre en lien avec la description des modes de déplacement à proximité du site a été détaillé au chapitre 3.1.1 de l'étude d'impact, ce chapitre présente les ambitions du pétitionnaire sur l'usage des mobilités douces :

- « Transport :
 - *Les transports en commun*

En termes de transports en commun ferrés, plusieurs lignes sont présentes avec une proximité plus ou moins direct avec la zone d'étude. Les gares les plus proches sont les gares de St-Ouen-l'Aumône Liesse et la gare de St-Ouen-l'Aumône Quartier de l'Eglise. On y retrouve respectivement les lignes C, H et la ligne J. Les deux gares sont situées à environ 1,5 km de la zone d'étude. Enfin, les lignes A et L passe à proximités de la zone, néanmoins les gares desservies par ces lignes sont relativement éloignées du projet (environ 3 km).

Au total, les gares autour du projet sont :

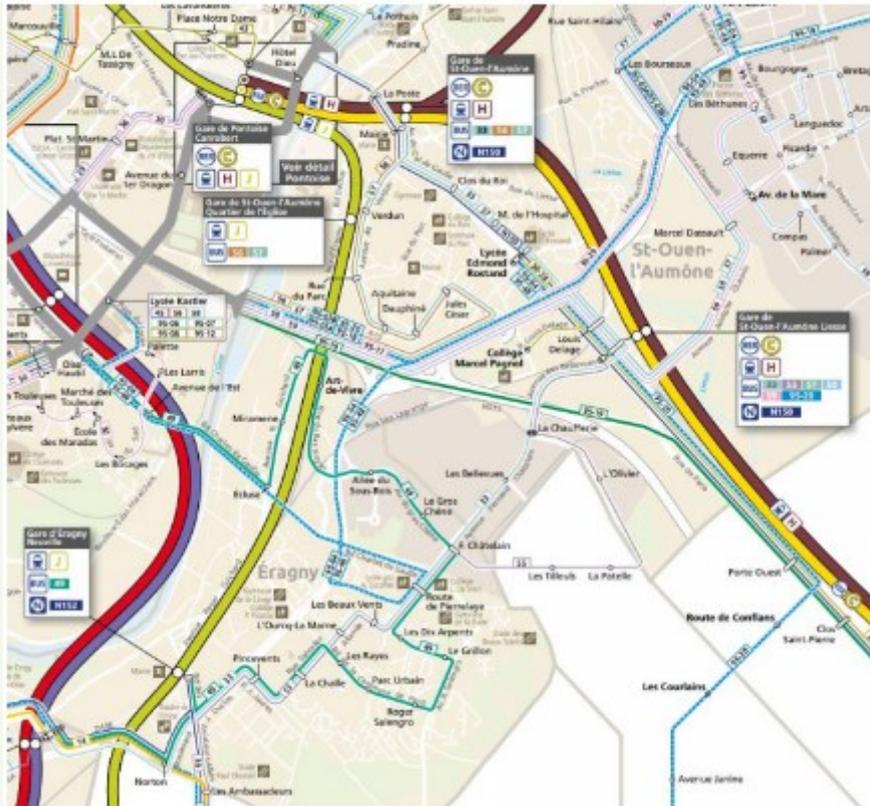
- Gare de St-Ouen-l'Aumône, Liesse
- Gare d'Eragny
- Gare de St-Ouen-l'Aumône, Quartier de l'Eglise
- Gare de Cergy (à environ 3 km du projet)
- Gare de Neuville (à environ 3 km du projet)

A un niveau plus local, on dénombre sur le secteur 3 lignes de bus :

- La ligne de bus 33 qui relie la gare de Neuville à la gare de Pontoise, en transitant par le projet ainsi que les gare de St-Ouen-l'Aumône. Cette ligne circule à raison d'un passage toutes les 15 min pour chaque sens en heure de pointe. Elle fonctionne de 5h à minuit.

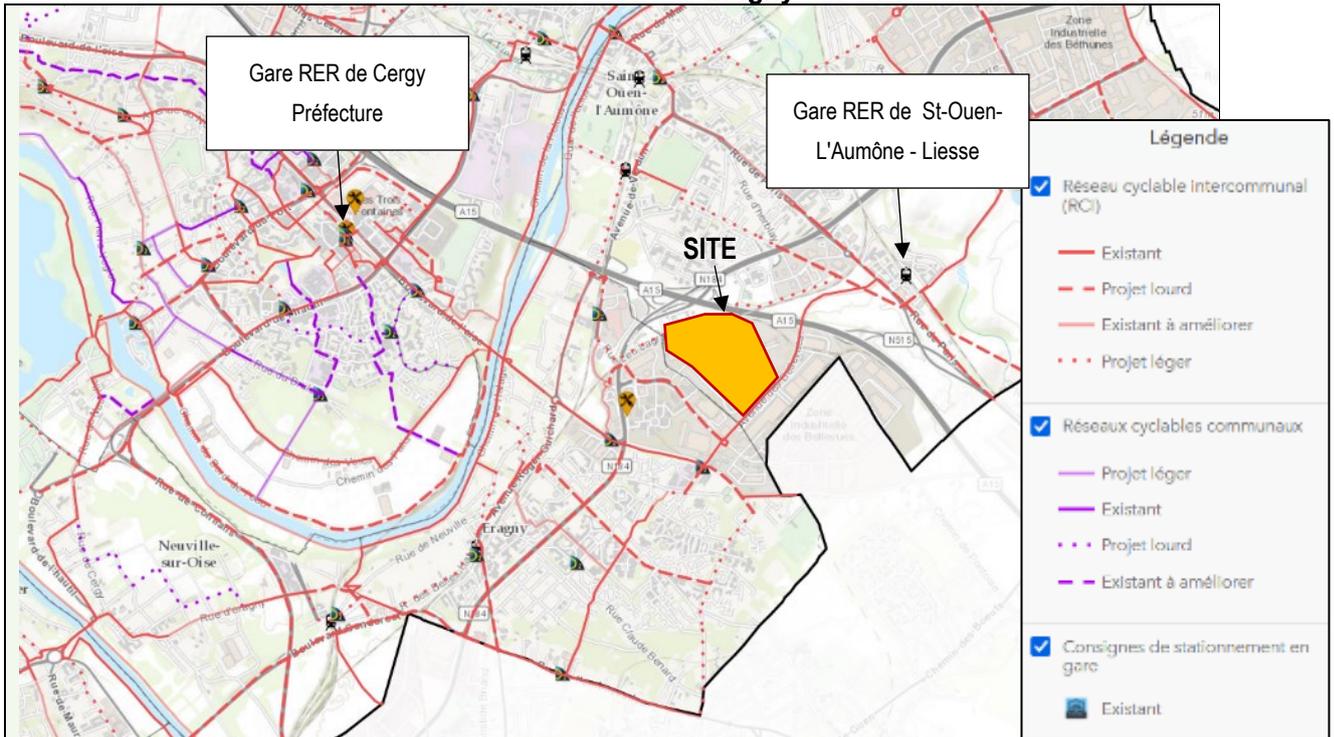
- La ligne de bus 49 qui relie la gare de Cergy Préfecture à la gare de Neuville, avec une desserte très locale dans Eragny. Cette ligne circule à raison d'un passage toutes les 15 min pour chaque sens en heure de pointe. Elle fonctionne de 5h à 22h.
- La ligne de bus 55 qui relie la gare de Liesse à la gare de Conflans-Sainte-Honorine, avec une desserte très locale dans Eragny. Cette ligne circule à raison d'un passage toutes les 15 min pour chaque sens en heure de pointe. Elle fonctionne de 6h à 20h et ne fonctionne pas le week-end.

Ci-dessous est présenté un plan des transports en commun sur le secteur autour du projet.



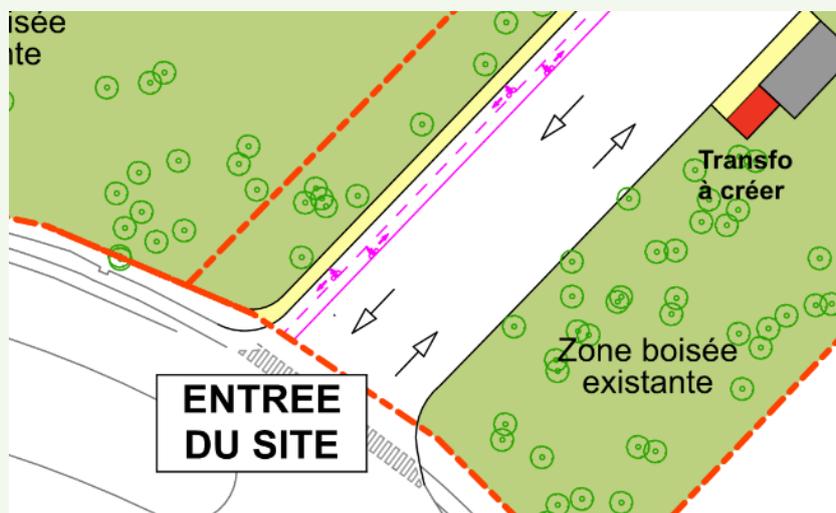
➤ **Mobilités douces :**

La proximité du site à deux gares de RER permettra aux futurs employés de bénéficier d'alternatives à la voiture individuelle, ces gares sont également facilement accessibles grâce à des pistes cyclables déjà implémentées sur l'agglomération de Cergy-Pontoise.



De plus, et afin de promouvoir le recours à la mobilité douce (vélos, trottinettes, etc.) comme mode de déplacement, deux abris deux-roues seront implantés au niveau de chaque parking et répartis à proximité des bâtiments (visibles sur le plan masse). Afin d'encourager l'usage de mobilité douce sur le site et de s'adapter à l'augmentation récente de l'usage du vélo en France ces abris deux-roues seront également électrifiés.

Des pistes cyclables seront également aménagées dans l'enceinte du projet. Ces pistes cyclables internes aux sites permettront une continuité cyclable avec les pistes cyclables de l'agglomération. Ainsi, il sera possible pour les cyclistes d'accéder directement aux abris deux roues situés à proximité immédiate des bâtiments du site. Le plan de masse du projet a été retravaillé pour y faire figurer ces différentes pistes cyclables, près de 1 km de voie cyclable ont été aménagés sur le site.



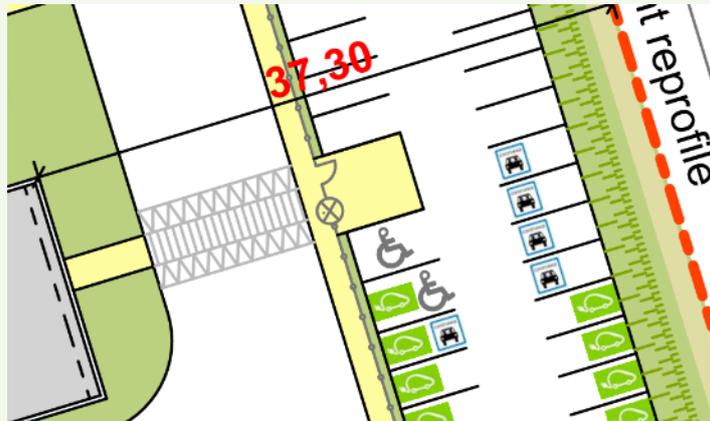
Exemple d'aménagement cyclable à l'entrée du site permettant l'accès aux abris deux roues des bâtiments CeM n°1 et CeM n°2 (plan masse)

Les deux entrées du site (Avenue du Gros Chêne et rue du Gros Murger) seront accessibles à vélo grâce à des pistes cyclables dédiées et séparées de la voirie. Les aménagements cyclables mis en place sur le site permettront ensuite un accès sécurisé aux différents abris deux roues des parkings du site.

➤ *Covoiturage*

Afin de promouvoir l'utilisation du covoiturage, des places de parking dédiées seront implantées sur le site. Dans le cadre de la certification BREEAM visant la performance environnementale, 5% de places de parkings seront dédiées aux covoiturages.

Ces places de parking sont visualisables sur le plan masse du projet :



Exemple de places de parking dédiées au covoiturage au niveau du parking du bâtiment LOG.

➤ *Plan de mobilité (PDM)*

Les plans de déplacement ou Plan de mobilité (PDM) sont un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier.

Lors de l'avancement du projet et notamment en phase de construction, l'exploitant SIGMA CERGY-PONTOISE en concertation avec les futurs industriels et logisticien du site se rapprochera des entreprises voisines pour établir une phase de réflexion sur la mise en place d'un plan de déplacement sur le site. »

■ **Pollutions sonores**

L'étude d'impact rappelle la réglementation acoustique applicable dans le cadre du projet (p. 30). Il y est précisé que « les nuisances sonores et les vibrations auront pour unique origine les moteurs des véhicules (poids lourds, véhicules légers et chariots élévateurs) ainsi que les avertisseurs de recul des chariots élévateurs » (p. 117). Il est également précisé que « les poids lourds, principale source de bruit, pourront accéder au site depuis l'autoroute A15, sans traverser de zones d'habitations ».

L'étude d'impact présente le résultat des modélisations d'une étude acoustique réalisée en 2022 (Figure 7) (p. 119 à 122). Celle-ci a pour objectif de déterminer l'impact des activités du futur site sur le voisinage. En conclusion, l'étude d'impact mentionne que « le projet respecte les différentes exigences en termes de niveaux sonores à ne pas dépasser en limite de propriété pour les périodes diurnes et nocturnes ».



Figure 7: Cartographie des niveaux sonores engendrés par l'établissement en journée, en dB(A). Source : Étude d'impact, p. 122.

Cependant, cette étude ne rend pas compte des conditions initiales du site. Du fait de la présence d'importants axes routiers, la pollution sonore sur le site atteint des niveaux particulièrement élevés (Figure 8). Cette pollution dépasse les 65 dB(A) sur l'ensemble du terrain. Si l'étude d'impact rappelle cette situation dans une carte produite par Bruitparif (p. 225), elle n'explique pas quelles mesures seront mises en place pour garantir la protection des personnes qui travailleront sur le site (bardage des engins, choix des revêtements, réduction de la vitesse sur le site, etc.).



Figure 8: Carte des pollutions sonores, en dB(A). Source : MRAe d'après une carte extraite du site BruitParif.

(6) L'Autorité environnementale recommande de préciser les mesures de protection envisagées pour limiter, si possible à la source, l'exposition aux pollutions sonores des personnes travaillant sur le site.

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Du fait de la proximité du projet avec des axes routiers importants, le site est soumis à une pollution sonore. Plusieurs dispositions seront mises en place sur le site pour assurer la protection des employés. L'ensemble des bureaux seront soumis à la réglementation environnementale RE2020, réglementation ambitieuse et exigeante ayant pour objectif l'amélioration de la performance énergétique et du confort des constructions. L'un des axes essentiels de cette réglementation réside dans la performance des isolations thermiques et acoustiques, l'ensemble des zones de stockage des différents bâtiments seront isolées par la mise en place d'isolant thermique en toiture et au niveau du bardage double peau. Du fait de leur date de construction ancienne, les bâtiments actuels, avant démolition, offrent une faible isolation acoustique, les bâtiments projetés par le pétitionnaire offriront une excellente isolation permettant ainsi une de réduire la pollution sonore pour les usagers. Le pétitionnaire a également tenu à préserver l'écrin de verdure sur le pourtour du site dans le cadre de l'opération de démolition-reconstruction afin de réduire l'impact sonore issu des axes routiers.

De plus, le pétitionnaire s'engagera dans une certification WELL, standard de construction se basant sur la santé et le bien-être des employés. A travers ses 3 niveaux de certification, la certification WELL permet de garantir un niveau de confort pour les usagers du site, y compris acoustique. A titre d'exemple, il est prévu la mise en place de ventilation double flux dans les bureaux permettant d'éviter la propagation des nuisances extérieures par les entrées d'air dans les bureaux.

■ Pollution atmosphérique

La qualité de l'air du territoire est décrite sur la base des données Airparif. Elle est présentée comme respectant les limites de qualité pour le benzène, le dioxyde d'azote, les particules⁵ PM10 et PM2,5. L'ozone dépasse ponctuellement l'objectif de qualité (p. 63).

Les sources d'émissions atmosphériques identifiées sont « les échappements des véhicules transitant sur le site » et « le dégagement d'hydrogène des locaux de charge des batteries » (p. 103). Le volume d'hydrogène rejeté en façade des bâtiments est évalué à 1,15 m³ par batterie d'élévateur, sans impact pour la qualité de l'air (p. 104).

Les différents documents traitant de la pollution de l'air (étude d'impact et résumé non technique notamment) situent les relevés au regard des valeurs limites retenues par la réglementation. Or, il importe également de tenir compte des effets de santé de ces pollutions. L'Organisation mondiale de la santé a actualisé en 2021 les valeurs au-delà desquelles, il a été documenté que la pollution affecte la santé humaine. Ainsi pour le Noé, le dossier précise que la valeur moyenne annuelle autour du site est de 20 µg/m³, celle retenue par l'OMS comme valeur de déclenchement d'un impact sanitaire est 10 µg/m³. Concernant les PM10, la valeur moyenne autour du site est de 18 µg/m³, pour l'OMS l'impact existe à partir de 15 µg/m³, concernant les PM2,5, la valeur moyenne annuelle autour du site est de 10 µg/m³, pour l'OMS, la valeur d'impact est 5 µg/m³.

Des mesures communes pour limiter les pollutions sonores et atmosphériques sont listées (p. 180) : le respect des normes anti-pollution pour les poids lourds, la limitation de la vitesse des véhicules sur site et l'arrêt des moteurs des véhicules pendant les phases de chargement-déchargement. Des mesures de suivi des niveaux sonores et de la qualité de l'air sont envisagées en phase d'exploitation mais leurs modalités de mise en œuvre ne sont pas détaillées.

(7) L'Autorité environnementale recommande d'apporter d'une part des compléments sur les modalités de suivi visant à vérifier l'efficacité des mesures de réduction des pollutions sonores et atmosphériques, d'autre part de faire figurer dans l'étude d'impact et son résumé non technique les valeurs retenues par l'OMS pour la pollution

atmosphérique et les nuisances sonores au-delà desquelles des effets de santé sont documentés.

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Concernant la pollution sonore, l'exploitant fera réaliser périodiquement et à ses frais une mesure des niveaux d'émission sonore du site par un organisme qualifié aux emplacements les plus représentatifs du site. Ces mesures permettront de s'assurer que les émissions sonores des installations ne soient pas à l'origine d'une émergence supérieure aux valeurs admises dans l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif au stockage de produits combustibles. Ces mesures permettront également de s'assurer que l'ensemble des mesures mises en place pour réduire la pollution sonore du site soient efficaces et de les ajuster au besoin. Pour rappel, sur le site les nuisances sonores et les vibrations auront pour unique origine les moteurs des véhicules (poids lourds, véhicules légers et chariots élévateurs) ainsi que les avertisseurs de recul des chariots élévateurs. Aucun équipement générateur de vibration ne sera présent. Les poids lourds, principale source de bruit, pourront accéder au site depuis l'autoroute A15, sans traverser de zones d'habitations. La vitesse des PL sera limitée sur le site et les moteurs seront à l'arrêt pendant les phases de chargement et déchargement. Les chariots élévateurs se déplaceront à l'intérieur de l'établissement. Les émissions sonores diffusées à l'intérieur de l'établissement ne seront pas perçues de l'extérieur du bâtiment.

Le projet sera certifié par deux certifications en lien avec la qualité de l'air, la certification BREEAM pour la qualité environnementale du projet, et la certification WELL pour le bien être des employés au travail. Dans le cadre de ces deux certifications, des mesures seront mises en place pour surveiller la qualité de l'air et réduire la pollution atmosphérique, que ce soit en phase chantier ou pendant l'exploitation du site :

- Rédaction d'un plan qualité d'air intérieur dès la phase chantier pour limiter la présence de poussière pendant la construction du bâtiment,
- Dimensionnement des filtres de la Centrale de Traitement d'Air (CTA) en fonction de la qualité d'air extérieur et intérieur pour réduire au maximum la pollution atmosphérique du site,
- Implantation de la CTA de sorte que les amenées d'air neuf et les rejets d'air vicié soient disant d'au moins 10 mètres,
- Surventilation des bâtiments deux semaines avant la réception du chantier pour évacuer l'ensemble des polluants potentiellement présents,
- Des matériaux utilisés pour les bureaux seront classés COV A+, garantissant une faible émission de Composés Organiques Volatils pouvant nuire à la santé ce qui permet de garantir une meilleure qualité de l'air intérieur,

Dans une démarche d'innovation et de recherche du confort des employés, il est également envisagé par la société SIGMA CERGY-PONTOISE la mise en place de capteurs de qualité d'air ambiante à l'intérieur des bâtiments afin de surveiller la qualité de l'air et de moduler l'apport d'air selon les éventuels pics de pollution.

L'étude d'impact a été modifiée pour y ajouter les valeurs de références retenues par l'OMS pour la pollution atmosphérique (chapitre 3.2.10).

3.2. Le rejet des eaux pluviales

L'étude d'impact décrit brièvement les caractéristiques hydrologique et hydrogéologique autour du site et présente une visualisation sur carte du projet par rapport au réseau hydrographique (p. 59). Il est indiqué que « l'écoulement se fait vers le sud pour un déversement dans la Seine après un parcours d'environ 4 km ». Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection de captage d'eau potable (p. 61). D'après le plan de zonage réglementaire du plan de prévention du risque (PPRI) Vallée de l'Oise, le site du projet n'est pas concerné par le risque inondation (zone de crues) (p. 25). Par ailleurs, l'étude d'impact indique (p. 89) qu'il n'y aura pas d'usage d'eau industrielle et qu'il n'est pas prévu d'augmentation des personnels par rapport à l'activité de logistique précédente (environ mille personnes).

Concernant le rejet des eaux pluviales, le projet est soumis à autorisation au titre de la législation sur l'eau (rubrique 2.1.5.0). L'étude d'impact mentionne que le réseau du site « sera de type séparatif : les eaux pluviales de toitures seront collectées indépendamment des eaux pluviales de voiries » (p. 90). Les eaux pluviales de toitures seront dirigées vers des bassins d'infiltration. Les eaux de voiries (parking PL) seront dirigées vers un bassin d'infiltration précédé d'un séparateur d'hydrocarbures. Les eaux de voiries du parking existant (parking véhicules légers) seront infiltrées après phytoremédiation. Les eaux des voiries (voies de desserte et espaces végétalisés) ainsi que les eaux d'extinction d'incendie seront dirigées vers un bassin étanche, suivi d'un séparateur d'hydrocarbures, d'une vanne d'obturation puis d'un massif filtrant (la fermeture de la vanne sera asservie à l'alarme incendie et les eaux polluées évacuées par une société spécialisée). Un schéma de synthèse illustre la gestion des eaux pluviales (Figure 9).



Figure 9: Schéma synthétisant la gestion des eaux pluviales. Source : Étude d'impact (p. 91).

L'étude d'impact signale qu'un bureau d'étude a été missionné afin de valider le mode de gestion des eaux pluviales (p. 91). Les calculs des dimensionnements des différents bassins de rétention sont détaillés avec pour hypothèse retenue une pluie d'occurrence vicennale au regard des règles édictées dans le guide technique D9⁶ pour la gestion des eaux d'extinction d'incendie (p. 91 à 98).

Les moyens de surveillance des ouvrages et d'intervention en cas de pollution accidentelle ainsi que les dispositifs de traitement des eaux pluviales (séparateurs d'hydrocarbures) sont bien précisés. Ces dispositifs de gestion et traitement des eaux des eaux pluviales sont intégrés dans le champ des mesures de réduction prises pour limiter l'impact sur le milieu naturel (p. 179).

3.3. L'insertion paysagère

La description de l'aspect architectural des bâtiments est très succincte (p. 141). Il est indiqué que les trois bâtiments seront réalisés avec un bardage métallique de différentes natures et coloris contrastés dans une gamme de bruns et de gris. L'Autorité environnementale note que l'étude d'impact ne propose pas de photomontage rendant compte de l'aspect des bâtiments. Bien que l'étude d'impact signale que « *l'intégration paysagère devra s'occuper des vues lointaines vers le site (A15 et futur quartier de Liesse) mais également des vues rapprochées (notamment depuis l'avenue des Bellevues)* », un seul photomontage montre l'insertion du projet dans son paysage (Figure 4). Cette image n'est pas suffisante pour donner à voir l'inscription du projet dans son contexte, d'autant que la prise de vue est surplombante (vue aérienne) et ne rend pas compte des perspectives offertes aux habitants de ce territoire. D'autres vue figurent dans le dossier du permis de construire, mais adoptent également des points de vue surplombants.

De plus, l'étude d'impact ne présente pas de solution architecturale alternative, que ce soit en termes de nombre de bâtiments détruits et construits, de teinte du bardage ou de traitement des lisières. Il est simplement expliqué que « *la volumétrie découle de la destination et de la fonctionnalité des activités : elle se traduit par une horizontalité des formes qui s'étirent le long des voies de circulation interne* » (p. 141). Quant aux façades, elles affirmeraient « *une volonté de sobriété* » (p. 141).

Tant au niveau des mesures pour limiter l'impact sur le paysage (p. 191), que sur la description des quatre objectifs de qualité paysagère (p. 146), les solutions apportées vis-à-vis des vues lointaines et des perceptions proches reposent uniquement sur la présence d'une ceinture verte arborée et la plantation de bosquets.

L'insertion paysagère ne peut se réduire à la dissimulation des constructions par la couleur ou la végétation. Elle doit d'abord reposer sur les volumes, les dimensions, les matériaux et l'orientation des édifices, sur l'organisation du nivellement du terrain et la composition des éléments végétaux, en lien avec les caractéristiques du site.

(8) L'Autorité environnementale recommande de présenter davantage de vues du projet, en adoptant des points de vue depuis les espaces extérieurs à hauteur d'yeux, dans et autour du site, pour permettre d'appréhender la relation entre les bâtiments et le paysage et ainsi mesurer son impact visuel depuis les différents points où il sera perçu, et, le cas échéant, de reconsidérer la composition du projet sur le site pour en améliorer l'insertion paysagère.

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Le dossier a été complété dans ce sens. Un nouveau document traitant l'impact visuel des bâtiments sur l'environnement proche a été ajouté dans les éléments graphiques. Ce document permet de présenter différentes vues du projet vis-à-vis du contexte paysager :



Exemple de vue du projet depuis l'autoroute A15 direction Paris

3.4. Les risques pour la sécurité des biens et des personnes

Les activités projetées nécessitent d'évaluer les risques pour la sécurité des biens et des personnes, et notamment ceux liés à un incendie (effets thermiques, toxiques et d'opacité) survenant dans une ou plusieurs cellules de stockage de matières combustibles. À cet effet, une étude de dangers est jointe au dossier. Celle-ci identifie le périmètre de l'étude de dangers qui porte sur les bâtiments accueillant les activités classées au titre de la nomenclature des ICPE (bâtiment LOG et CEM2). L'environnement du site y est également décrit afin d'identifier les enjeux cibles autour du projet (bâtiments industriels/tertiaires au sud et à l'est et les axes de circulation de l'A15 et le boulevard Jacques Duclos).

Les potentiels de dangers internes sont identifiés sur la base des produits et procédés prévus sur le site. Cette analyse recense les typologies de produits susceptibles d'être stockés sur site. La destination finale de l'entrepôt n'étant pas déterminée, les catégories de produits indiquées sont larges (produits combustibles, produits dangereux toxiques, inflammables, écotoxiques...). Sur les procédés utilisés, l'exploitant identifie les risques associés au local de charge de batteries, aux panneaux photovoltaïques et aux groupes motopompes de l'extinction incendie. Un tableau résume des phénomènes dangereux associés aux potentiels de dangers internes (Étude de dangers, p. 40). Les potentiels de dangers externes sont identifiés en se basant sur les risques anthropiques et naturels. Il est à noter que ce projet est situé à proximité d'une canalisation de transport de gaz naturel. Sur les risques naturels, le site est dans une zone potentiellement sujette à inondation de cave mais n'est pas concerné par le PPRI Vallée de l'Oise.

Sur la base de l'identification des potentiels de dangers, l'analyse préliminaire des risques (Étude de dangers, p. 82) a mis en évidence que les phénomènes dangereux à étudier sont :

- l'incendie d'une cellule de stockage (P3) ;
- l'incendie de la cellule de stockage d'aérosols (P4) ;
- l'incendie de la cellule de stockage de liquides inflammables (P5).

La méthodologie employée pour la réalisation de l'étude des risques est bien détaillée. Le bureau d'études a utilisé l'outil Flumilog pour modéliser les flux thermiques des phénomènes dangereux P3, P4 et P5. En l'absence de connaissance précise des matières combustibles qui seront stockées sur la plateforme, il est précisé que des hypothèses majorantes ont été utilisées. Ces modélisations permettent de constater que, quelles que soient la cellule étudiée et la typologie de produits stockés, en cas d'incendie, les flux thermiques ne sortent pas des limites de propriété hormis pour le flux de 3 kW/m² qui affecte le nord du site sur une surface de 400 m².

Par ailleurs, l'étude détaillée des risques présente une analyse des effets toxiques et des effets sur la visibilité des fumées (Étude de dangers, p. 107). La conclusion de l'étude de dispersion des fumées toxiques indique qu'« en cas de sinistre généralisé, les éléments toxiques susceptibles d'être emportés dans les fumées vont se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevées du site » (Étude de dangers, p. 115).

L'étude de dangers précise les moyens d'extinction incendie mis en œuvre et les mesures organisationnelles qui seront appliquées sur le site. À ce titre, des engins de lutte contre l'incendie (extincteurs et robinets d'incendie armés) seront déployés et le personnel formé à leur utilisation. Une extinction automatique, servant également pour la détection incendie est aussi prévue conformément aux dispositions réglementaires. Les calculs des besoins en eau d'extinction sont bien détaillés et s'appuient sur le document technique D9.

Le maître d'ouvrage joint au dossier un document intitulé « Avis SDIS » en réponse aux recommandations formulées par le service départemental d'incendie et de secours (SDIS) du Val d'Oise dans son courrier du 2 septembre 2022. Les compléments apportés dans ce document n'ont pas été intégrés à l'étude de dangers. Le SDIS mentionne un besoin d'apport d'eau pour la défense incendie du bâtiment logistique de 540 m³/h pendant 2 heures. L'étude d'impact précise (p.230) : « si le réseau public n'est pas capable d'assurer ce débit, il sera placé des stockages d'eau (silos) de part et d'autre du bâtiment de logistique ». Une note de calcul du dimensionnement du bassin de rétention est produite p. 101 montrant qu'un volume de 2 879 m³ serait disponible en cas de besoin. Pour la bonne information du public, il est nécessaire de préciser la disponibilité réelle du réseau public d'adduction d'eau et la situation du bassin de rétention dans le cas d'une sécheresse caractérisée comme l'île-de-France en connaît de plus en plus avec le dérèglement climatique.

Par ailleurs, l'étude de dangers n'apporte pas de réponse sur l'observation du SDIS 95 relative à la nécessité d'étudier l'impact du flux thermique au nord du site.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'intégrer dans l'étude de dangers les réponses aux recommandations émises par le SDIS 95 dans son courrier du 2 septembre 2022 ;

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

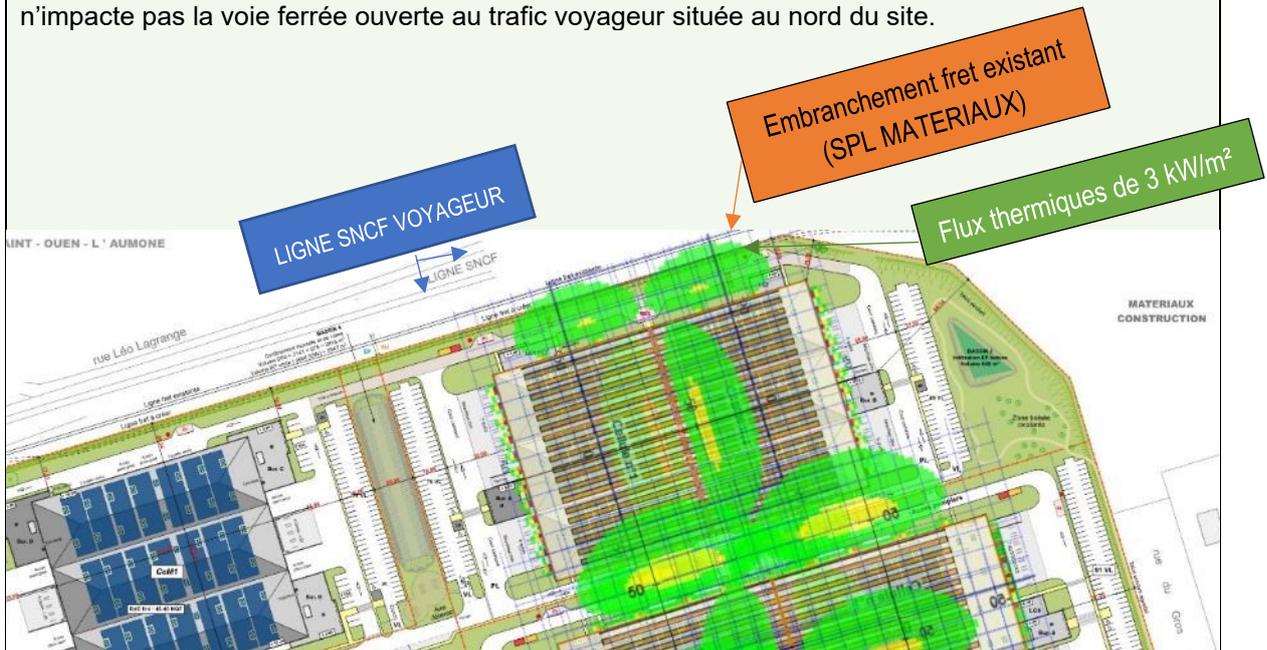
Dans un courrier du 2 décembre 2022, le SDIS a émis un nouvel avis complémentaire. L'ensemble des remarques du SDIS (avis du 2 septembre 2022 et avis complémentaire du 2 décembre 2022) a été pris en compte dans l'étude de dangers et l'étude d'impact. Les réponses du pétitionnaire sont disponibles dans le dossier « AVIS ».

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- d'étudier l'impact éventuel du flux thermique vis-à-vis de l'environnement concerné au nord du site compte tenu de la présence d'une voie ferrée et d'axes routiers

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

En cas d'incendie d'une cellule de produits combustibles courants, le flux thermique de 5 kW/m² reste contenu dans les limites de propriété. Le flux thermique de 3 kW/m² issu de la modélisation d'un incendie dans une cellule de produits classés sous la rubrique 1510 impacte le nord du site sur une surface de 400 m². Ces terrains sont actuellement non aménagés et peu fréquentés, ils correspondent aux abords d'une ligne de transport de fret ferroviaire peu utilisée. Conformément à l'article 2 de l'annexe 2 de l'arrêté ministériel du 11 avril 2017 relatif aux prescriptions générales applicables aux entrepôts couverts, le flux thermique de 3 kW/m² impactant les 400 m² de surface n'impacte pas la voie ferrée ouverte au trafic voyageur située au nord du site.



Flux thermiques de 3kW/m² (dangers sur vie humaine) identifiés en cas d'incendie du bâtiment CeM N°2

En cas d'incendie, les fumées provoquées par ce dernier pourront impacter la circulation routière et ferroviaire. Une consigne en lien avec la perturbation de la circulation à proximité de l'établissement sera mise en place dans le PDI et communiqué au service du SDIS, de l'entité en charge du réseau ferré et celle du réseau routier.

(9) L'Autorité environnementale recommande :

- préciser la disponibilité réelle du réseau public d'adduction d'eau et la situation du bassin de rétention dans le cas d'une sécheresse caractérisée comme l'île-de-France en connaît de plus en plus avec le dérèglement climatique

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

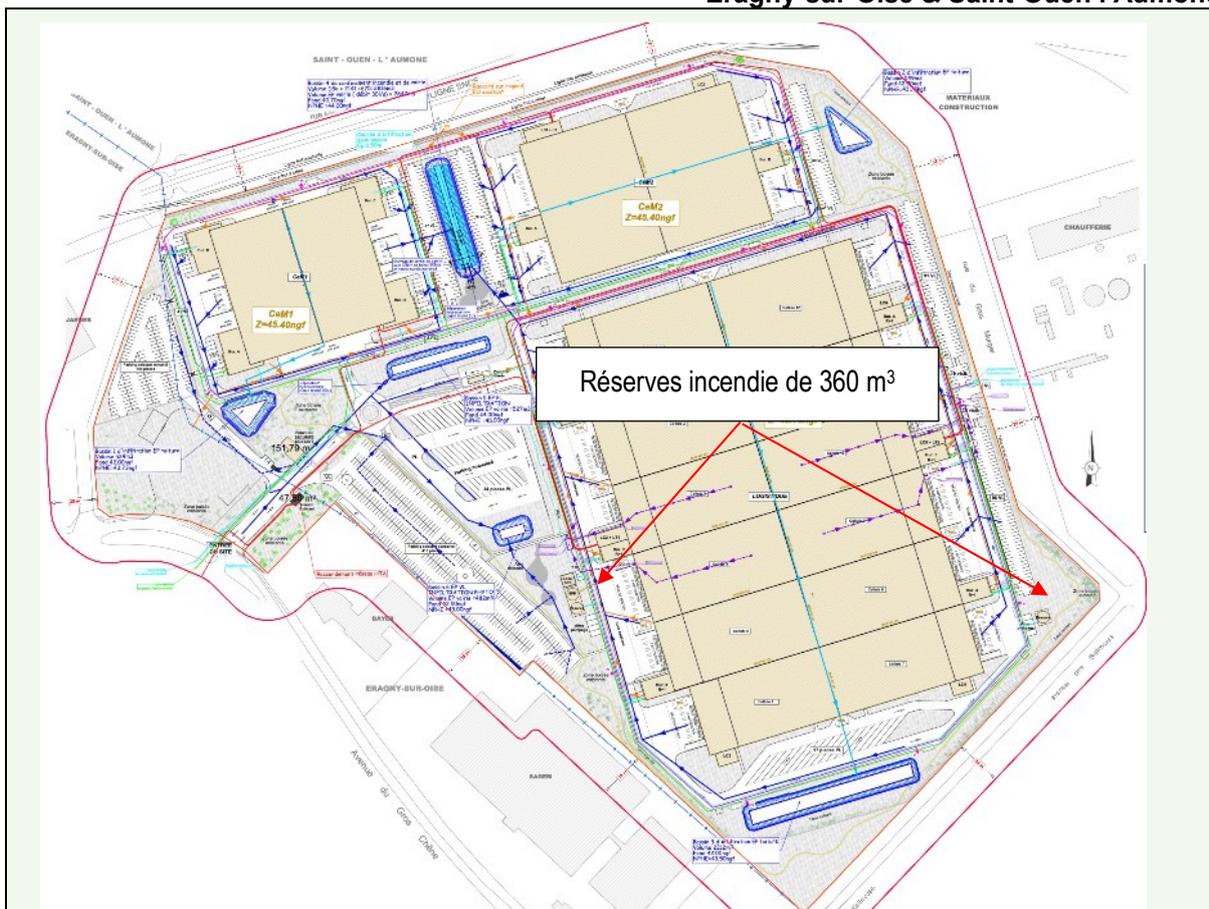
Des essais en simultanés ont été réalisés sur le réseau d'adduction d'eau du site, les résultats montrent que le débit simultané du site n'est pas suffisant pour atteindre les 540 m³/h pendant deux heures :

Relevés essai en simultané :

N° du poteau	Localisation	Marque	DN	Pression à débit nul (0%) Pression (bar)	Débit maxi relevé (100%)		Débit relevé à la pression de 1 bar	Conformité à débit maxi (100%)
					Débit (m ³ /h)	Pression (bar)		
779	entrée quai de chargement numéro 1	bayer	DN100 (type B)	6.1	204	1.2	218	oui
778	quai de chargement numéro 20	bayer	DN100 (type B)	5.9	251	0.5	252	oui

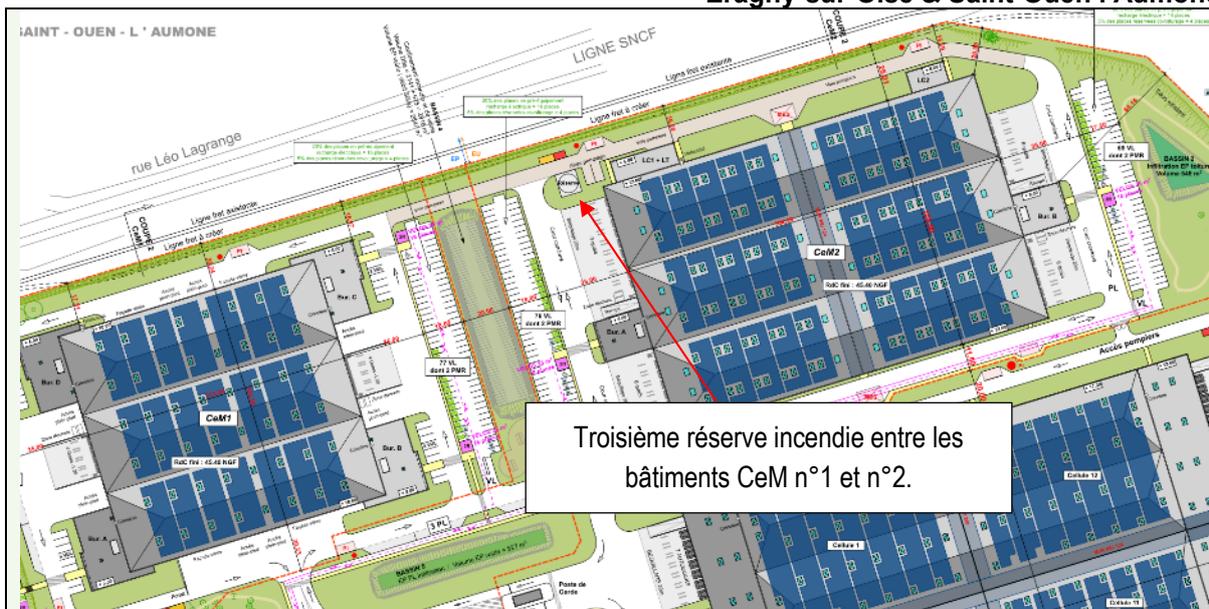
Relevés essai en simultané (société AXIMA le 12/08/2022)

En considérant des marges de sécurité et afin d'avoir au moins 1/3 des besoins en eau disponibles sur le réseau du site, nous avons considéré que le débit disponible sur le site est de 180 m³/h. Deux réserves ont été ajoutées sur le site, le plan des réseaux précise l'emplacement de ces réserves :



Chaque réserve en eau répartie de part et d'autre du bâtiment LOG sera d'un volume de 360 m³.
Chaque réserve sera équipée de 4 aires de mise en station des engins (8 m x 4 m) positionnée perpendiculairement à la réserve. Ces deux réserves de 360 m³ ainsi que le débit disponible sur le site permettront d'assurer un besoin en eau de 540 m³/h sur l'ensemble du site.

Suite à un avis complémentaire du SDIS, une troisième réserve pompier de 360 m³ a été ajoutée entre les bâtiments CeM n°1 et CeM n°2, en effet, les deux réserves initiales à proximité du bâtiment LOG étaient trop éloignées des deux bâtiments au Nord :



Troisième réserve incendie entre les bâtiments CeM n°1 et n°2.

Cette réserve incendie est visualisable sur le plan masse du projet.

Les réserves incendie seront des réserves en inox (similaires à une cuve sprinkler) et couvertes, ainsi le risque d'évaporation en cas de sécheresse est faible.

3.5. L'impact environnemental du chantier

L'étude d'impact aborde les impacts potentiels de la phase chantier. Ainsi, elle évoque « le dérangement visuel et auditif de la faune fréquentant le site et ses environs par la présence d'engins ainsi que le bruit généré par le chantier » (p. 106) et précise que « les deux principaux gisements de matériaux de démolition (béton et acier) seront recyclés in ou extra situ » (p. 124). Ainsi, 20.000 tonnes de béton seront concassées pour être réutilisées en sous-couche de voirie. La quantité devant être évacuée du site n'est pas précisée. Concernant les aciers, métaux, enrobés et déchets d'équipement électrique et électronique (DEEE), ils « seront envoyés en filière de recyclage spécifique ». Enfin, les terrassements seront limités autant que possible en installant les bâtiments et voiries « au plus proche du terrain naturel afin de limiter les mouvements de terre » (p. 124). Au total, « entre 75% et 90% des déchets issus de la phase de démolition seront revalorisés » (p. 124) tandis qu'une la maîtrise d'ouvrage « prévoit également une part de réemploi en économie circulaire ».

Si ces objectifs permettent de limiter l'impact du chantier, l'Autorité environnementale note toutefois que les estimations des quantités de déchets sont partielles et incomplètes tandis que les mesures prises pour assurer la bonne mise en œuvre de ces ambitions ne sont pas développées.

Par ailleurs, les incidences sur la faune (notamment les oiseaux, p. 107) et la flore sont appréhendés mais l'évaluation de l'impact estimé modéré ne fait pas l'objet d'une justification convaincante. Par exemple, l'étude d'impact discute les incidences sur les mammifères en relevant la présence du Campagnol des champs et du Lapin de Garenne. Sous prétexte que ces mammifères « ne présentent pas d'enjeu car aucune espèce protégée et aucune espèce patrimoniale n'ont été relevées », le dossier conclut que « le projet n'aura aucune incidence directe sur ces espèces » (p. 107). Plus globalement, l'Autorité environnementale souligne l'absence de mesures clairement définies pour limiter les pollutions sonores et lumineuses et les atteintes aux écosystèmes engendrées par la mise en chantier du projet.

Le dossier ne comprend pas non plus de bilan carbone prenant en compte la gestion des déchets issus des démolitions ainsi que des opérations d'aménagement et de constructions programmées.

(10) L'Autorité environnementale recommande :

- de préciser les impacts de la phase chantier sur la faune et la flore présentes sur le site et de présenter des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation ;

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Les mesures prévues par le pétitionnaire pour limiter les incidences sur la faune et la flore sont précisées dans le paragraphe 8.5.2 de l'étude d'impact.

Concernant les mesures ERC en phase chantier, il est notamment prévu la mesure R03 : la rédaction d'un Plan d'Assurance Environnement et signature bipartie : guide chantier. Ce plan permet de prendre en compte les enjeux dans le déroulement des activités de chantier. Le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) imposera aux entreprises candidates lors de l'appel d'offres pour la réalisation des travaux de présenter un Plan d'Assurance Environnement (PAE) détaillant les éléments suivants :

- Les mesures de prévention : propreté du matériel, révision fréquente du matériel ; - Les mesures de prévention et d'intervention en cas d'accident : procédures adaptées aux enjeux et substances utilisées ;
- Les procédures de mise en œuvre des travaux selon le respect des milieux naturels environnants.
- Le cahier des charges environnement devra être intégré au cahier des charges techniques de chaque entreprise prestataire. Chaque procédure du PAE fera l'objet en phase chantier d'une validation par le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et le coordinateur environnement.
- Le choix du prestataire retenu intégrera une forte composante environnementale, sur la base du cahier des charges environnement et de la capacité des entreprises à satisfaire aux exigences du maître d'œuvre. Le Coordonnateur environnemental aura pour mission de vérifier et d'évaluer la cohérence des offres formulées au regard du critère environnemental.

La charte « Chantier respectueux de l'environnement » sera mise en œuvre, cette charte a été ajoutée en annexe n°6 de l'étude d'impact. L'enjeu d'un chantier respectueux de l'environnement est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains, des ouvriers et de l'environnement.

Cette charte expose les différentes mesures permettant de minimiser les impacts des travaux sur l'environnement général.

Cette charte correspond à des engagements pris par l'entreprise dans une optique de mise en place de mesures de réduction des nuisances liées au chantier.

Elle devra être signée par tous les intervenants du chantier.

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles des travaux publics, les objectifs d'un chantier respectueux de l'environnement sont de :

- Limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- Limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- Limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;

Limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

Concernant la pollution lumineuse, il est vrai que les éclairages, s'ils sont mal conçus peuvent être à l'origine d'une pollution lumineuse.

La pollution lumineuse est un excès de lumière qui est projetée ou reflétée vers le ciel. Cette lumière provient aussi bien de l'éclairage des routes, des commerces et des maisons que de l'éclairage des fermes et des monuments historiques. Concernant l'impact sur la faune de l'éclairage nocturne, on sait que la pollution lumineuse a des effets négatifs significatifs sur la faune et la flore :

- Les insectes sont attirés par les sources lumineuses, jusqu'à une distance de plus de 500 m. On calcule qu'en saison estivale, il meurt environ 150 insectes par nuit sur chaque lampe routière. La mort de dizaines de milliards d'insectes à cause des systèmes d'éclairage mal conçus entraîne non seulement des problèmes liés à la biodiversité des insectes, mais provoque même des problèmes indirects à tout l'écosystème, que ce soit aux plantes et aux autres animaux.

Pour des raisons de sécurité il est indispensable que les moyens d'accès au bâtiment soient éclairés à toute heure de la nuit. En effet, si un incendie se déclenche de nuit, les sapeurs-pompiers doivent pouvoir circuler autour du bâtiment et y accéder de façon rapide et sûre.

C'est la raison pour laquelle les voies de circulation des engins de secours, les cheminements piétons et le parking véhicules légers seront éclairés en permanence.

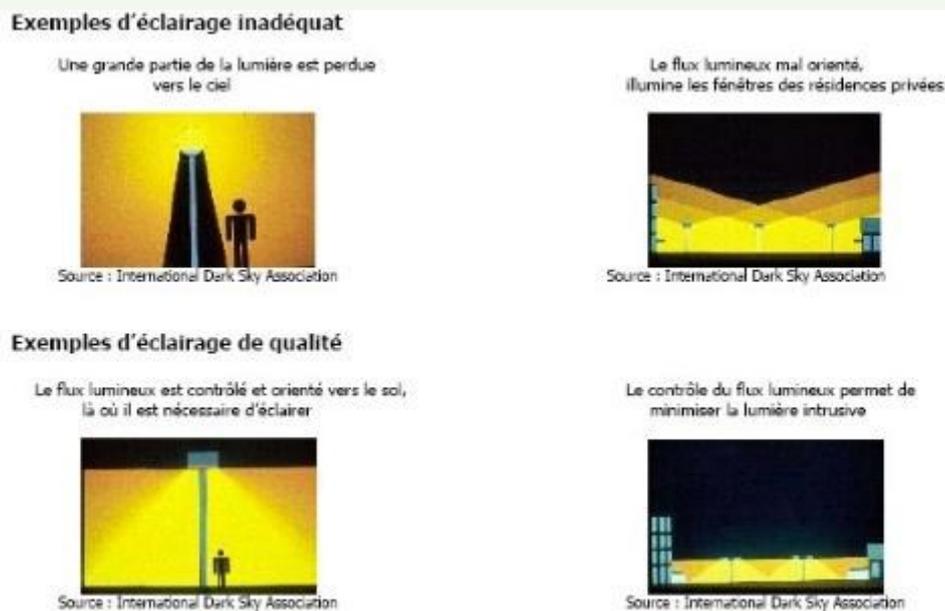
Un éclairage approprié, doit :

- assurer une bonne visibilité;
- offrir un environnement sécuritaire;
- produire une lumière douce et contrôlée qui n'est ni intrusive, ni éblouissante;
- permettre l'observation de la Voie lactée.

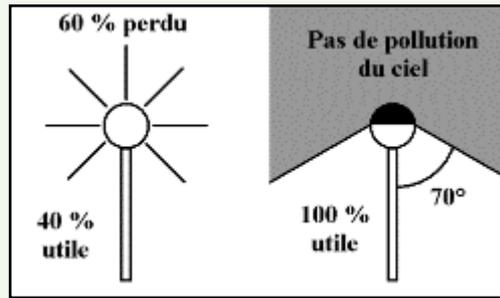
La pollution lumineuse peut être réduite de façon conséquente en optimisant les dispositifs d'éclairage de façon à réduire au maximum les fuites d'éclairage :

Ces fuites se produisent lorsque la lumière ne va pas là où on en a besoin.

Le schéma ci-dessous illustre l'importance de la conception des dispositifs d'éclairage dans la diminution de la pollution lumineuse.



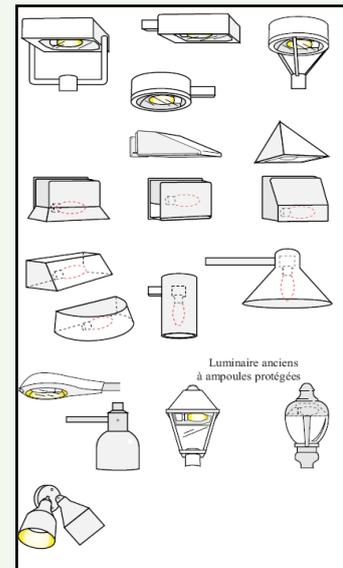
Un éclairage adéquat permet de limiter les émissions lumineuses vers le ciel. Ces éclairages permettent en outre de limiter les pertes d'énergie :



A gauche, un mauvais éclairage : la lumière émise vers le haut est un gaspillage d'énergie et empêche l'observation du ciel étoilé; la lumière émise près de l'horizontale éblouit les automobilistes et les piétons. A droite, un éclairage mieux conçu.

Les dispositifs d'éclairage qui seront installés sur le site et destinés à éclairer les voies de circulations des engins de secours, ainsi que ceux destinés à éclairer les parkings véhicules légers et les voies de cheminement piéton seront choisis suivant les recommandations de l'Association Nationale pour la Protection du Ciel Nocturne (ANPCN). Les installations privilégieront la lumière canalisée plutôt s'un éclairage en halo, des projecteurs dirigés vers le sol ainsi que des lampadaires avec des ampoules parfaitement protégées.

L'installation de dispositifs d'éclairage conçus pour limiter la dispersion lumineuse vers le ciel permettra de limiter très fortement la pollution lumineuse et donc l'impact du site sur la faune nocturne.



Dispositifs d'éclairage recommandés par l'ANPCN

(10) L'Autorité environnementale recommande :

- d'inventorier précisément les déchets générés par la démolition des bâtiments existants et de leur voirie et d'estimer l'impact environnemental induit par la gestion de ces matériaux, notamment au regard du potentiel d'émission de gaz à effet de serre

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Les travaux de démolition sont engagés dans les objectifs environnementaux du projet. La charte de chantier à faible impact environnemental a été ajoutée en annexe n°6 de l'étude d'impact. Cette charte reprend les différentes mesures prises pour la réutilisation des agrégats in-situ. Une première estimation issue de cette charte a permis d'évaluer que 38 700 t de 0/80 et 17 700 t en 0/31,5 d'agrégats seront disponibles pour une réutilisation sur site.

De plus, un audit de pré-démolition et un diagnostic ressources ont permis d'identifier :

- Les matériaux et équipements présents
- Les volumes prévisionnels de déchets
- Le potentiel de réemploi
- La valeur nationale et locale des matériaux
- Les recommandations sur les différentes familles de tri

Les matériaux ou équipements peuvent présenter un potentiel de réemploi intéressant en fonction de leur état, de la complexité de dépose et de la demande en réemploi. Les éléments identifiés dans le diagnostic ressources seront réemployés au maximum suivant les opportunités. Un suivi mensuel est en cours pour valoriser le réemploi dans le bilan de chantier et confirmer les objectifs environnementaux.

Les agrégats issus des bétons ou enrobés des bâtiments existants seront réutilisés sur site pour limiter l'apport de matériaux. Des analyses permettront de confirmer l'absence de contamination et les caractéristiques mécaniques suffisantes pour l'usage défini. Ils seront stockés et utilisés pour la plateforme des futurs bâtiments par exemple.

Après réemploi et réutilisation, le projet vise un taux de valorisation des déchets de démolition supérieur à 75% en masse. La traçabilité des déchets sera centralisée pour assurer un suivi global de la gestion.

3.6. Les consommations énergétiques et émissions de gaz à effet de serre

Les informations concernant le chauffage des zones d'entreposage qui sera assuré par des aérothermes à eau chaude circulant sous la toiture et sur l'isolation des bâtiments sont succinctes (Étude d'impact, p. 173). Bien qu'étant un enjeu majeur, les consommations énergétiques du projet ne sont pas évaluées (chauffage du bâtiment, fonctionnement du local de charge, des chariots élévateurs, éclairage, déplacements des employés, transport de marchandises y compris hors du site). Cette observation concerne également les potentielles émissions de gaz à effet de serre (GES), qui ne font pas non plus l'objet d'une évaluation.

L'étude d'impact indique qu'« une solution de production locale d'électricité photovoltaïque avec l'implantation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments » a été étudiée (p. 104). Cependant aucune précision n'est fournie quant à cette installation (nombre de panneaux photovoltaïques, production d'électricité prévisionnelle, etc.).

Aucun bilan carbone et énergétique n'a été effectué, bien que les plateformes logistiques de ce type soient particulièrement consommatrices d'énergie, notamment fossile, en raison du trafic routier qu'elles induisent.

(11) L'Autorité environnementale recommande de :

- réaliser un bilan carbone et énergétique du projet qui prennent en compte les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre directes et indirectes du projet (chauffage, fonctionnement des équipements, déplacements des employés et transport de marchandises, y compris hors du site) ;
- décrire l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture, les mesures de prévention du risque incendie qu'ils peuvent générer et proposer un bilan prévisionnel de la production d'électricité

Réponse SIGMA-CERGY-PONTOISE :

Concernant le bilan carbone de l'opération, comme prescrit par l'ADEME via les Bilans GES et la méthode Bilan Carbone®, à cette étape du projet, il est difficile d'établir un bilan des émissions fiables liées au projet (et donc de les quantifier). Cependant une préanalyse de cycle de vie a déjà été lancée par anticipation, cette dernière permet de fixer les objectifs d'émissions carbone pour le projet et de viser la construction de bâtiments bas-carbone :

- Bureaux : 140 kgCO₂/m² pour la partie énergie réglementaire (cvc, éclairage, ascenseur, ecs) et 600 kgCO₂/m² pour la construction.
- Entrepôt objectif à 500 kgCO₂/m².

De même, à ce stade du projet, il n'est pas possible de quantifier la consommation d'énergie du bâtiment logistique et des deux bâtiments d'activité objet du présent projet.

Néanmoins, les trois bâtiments respecteront les prescriptions applicables aux bâtiments neufs en termes d'efficacité énergétique. En particulier, les bureaux et locaux sociaux seront réalisés conformément à la RE2020. Les bâtiments présenteront une bonne isolation thermique permettant d'optimiser le chauffage et la climatisation (le projet est inscrit dans une démarche BREEAM).

En réalité, les cellules de stockage et d'activité sont très peu chauffées (maintien hors gel pour les systèmes sprinkler). Les activités logistiques sont principalement consommatrices d'énergie électrique. Cette énergie est employée pour l'éclairage des locaux et la charge des batteries permettant l'utilisation des chariots élévateurs.

La société SIGMA CERGY PONTTOISE veillera à privilégier au maximum l'éclairage naturel en implantant dans les bâtiments à usage d'activité ou à usage logistique une surface de lanterneaux d'éclairage de plus de 2% afin de privilégier l'éclairage naturel durant la journée.

La disposition de ces lanterneaux, au centre des allées de circulation, permettra de bénéficier au maximum de la lumière naturelle. Pendant les périodes d'obscurité, les commandes d'éclairage activeront 3 secteurs : les zones de quai, les zones de stockage et les zones sans éclairage naturel de part et d'autre des murs coupe-feu. En effet, pour des raisons de sécurité incendie, la réglementation interdit l'emploi de lanterneaux dans les espaces à proximité des murs coupe-feu. Ces bonnes pratiques de conception permettront de rationaliser l'emploi des ressources électriques. De plus, l'éclairage sera à LED avec détecteurs crépusculaires.

Dans un souci de diminution des impacts carbone du chantier de construction, l'analyse du cycle de vie des matériaux sera poursuivie dans le cadre la démarche environnementale de la société SIGMA CERGY PONTTOISE. Cette analyse permettra de choisir les matériaux ayant le moins d'impact sur l'environnement et étant le moins émissif en carbone.

Enfin, le projet prévoit l'implantation de panneaux photovoltaïques sur la surface solarisable des toitures des trois bâtiments (environ 40 % de la surface de couverture des bâtiments). A ce stade du projet, aucun bilan prévisionnel de production énergétique n'est réalisable. Ces bilans seront réalisés lorsque le pétitionnaire se rapprochera de bureaux d'études spécialisées dans l'énergie photovoltaïque.

La surface couverte par les panneaux solaires ira donc bien au-delà de l'obligation réglementaire applicable à ce projet. Pour mémoire, conformément à l'arrêté du 5 février 2020 pris en application de l'article L. 111-18-1 du code de l'urbanisme, et compte tenu du classement du site au titre de plusieurs rubriques de produits dangereux, le bâtiment logistique objet du présent dossier pourrait être dispensé de l'obligation d'équiper sa toiture de panneaux photovoltaïques.

Comme indiqué dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, le pétitionnaire SIGMA CERGY-PONTOISE a décidé de faire de l'exploitation de centrales photovoltaïques un nouveau métier et un axe de développement, à ce titre, le pétitionnaire restera propriétaire et exploitant des centrales photovoltaïques.

Ces équipements de production d'électricité utilisant l'énergie solaire photovoltaïque seront implantés suivant les conditions prévues à l'article 29 de l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

Les équipements de production d'électricité utilisant l'énergie solaire photovoltaïque seront implantés suivant les conditions prévues à l'article 29 de l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

En particulier, la société SIGMA CERGY-PONTOISE tiendra à la disposition de l'inspection des installations classées les documents suivants :

- la fiche technique des panneaux ou films photovoltaïques fournie par le constructeur ;
- une fiche comportant les données utiles en cas d'incendie ainsi que les préconisations en matière de lutte contre l'incendie ;
- les documents attestant que les panneaux photovoltaïques répondent à des exigences essentielles de sécurité garantissant la sécurité de leur fonctionnement. Les attestations de conformité des panneaux photovoltaïques aux normes énoncées au point 14.3 des guides UTE C 15-712 version de juillet 2013, délivrées par un organisme certificateur accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou par un organisme signataire de l'accord multilatéral pris dans le cadre de la Coordination européenne des organismes d'accréditation (European Cooperation for Accreditation ou EA), permettent de répondre à cette exigence ;
- les documents justifiant que l'entreprise chargée de la mise en place de l'unité de production photovoltaïque au sein d'une installation classée pour la protection de l'environnement possède les compétences techniques et organisationnelles nécessaires. L'attestation de qualification ou de certification de service de l'entreprise réalisant ces travaux, délivrée par un organisme certificateur accrédité par le Comité français d'accréditation (COFRAC) ou par un organisme signataire de l'accord multilatéral pris dans le cadre de la Coordination européenne des organismes d'accréditation (European Cooperation for Accreditation ou EA), permet de répondre à cette exigence ;
- le plan de surveillance des installations à risques, pendant la phase des travaux d'implantation de l'unité de production photovoltaïque ;
- les plans du site ou, le cas échéant, les plans des bâtiments, auvents ou ombrières, destinés à faciliter l'intervention des services d'incendie et de secours et signalant la présence d'équipements photovoltaïques ;
- une note d'analyse justifiant :
 - le comportement mécanique de la toiture ou des structures modifiées par l'implantation de panneaux ou films photovoltaïques ;
 - la bonne fixation et la résistance à l'arrachement des panneaux ou films photovoltaïques aux effets des intempéries ;
 - l'impact de la présence de l'unité de production photovoltaïque en matière d'encombrement supplémentaire dans les zones susceptibles d'être atteintes par un nuage inflammable et identifiées dans l'étude de dangers, ainsi qu'en matière de projection d'éléments la constituant pour les phénomènes d'explosion identifiés dans l'étude de dangers ;
 - la maîtrise du risque de propagation vers toute installation connexe lors de la combustion prévisible des panneaux en l'absence d'une intervention humaine sécurisée ;
- les justificatifs démontrant le respect des dispositions prévues aux articles 31,32 et 37 du présent arrêté.