

Tableau réponse au courrier de non recevabilité du 09 octobre 2018 – Dossier LINKCITY

Page	Remarque	Avancement
	<b>Présentation</b>	
16	La nature de l'activité liée au auvent n'est pas claire. Il vous appartient de préciser le type de marchandises concernées et la nature du stockage (permanent, temporaire, etc.). Il conviendra de préciser également en quoi cette activité complète l'activité à l'intérieur de la zone fermée de l'entrepôt.	L'auvent servira principalement au stockage de palettes. Des débords de marchandises pourront également être stockés sur cette aire.
18	Deux volumes de palettes différents apparaissent, en fonction des rubriques. Il faut préciser l'origine de ce choix.	Problématique de blocage logiciel. Les précisions ont été apportées.
18	Préciser la nature du classement au regard de la rubrique 2910.	Précision ajoutée
	<b>Etude d'impact</b>	
28	L'aléa moyen concernant le retrait/gonflement des sols a été pris en compte par la réalisation d'études de sols dont il n'est rien dit des résultats. Il conviendra de joindre ces résultats (ou leur synthèse) en annexe du dossier.	Les études sol réalisées sont jointes en annexe n°22. Référence ajoutée au chapitre 3.1.3.
76	Le nombre de places de parking correspond au nombre total de salariés sur site. Ce choix doit être argumenté, alors même que l'aménagement de la ZAC prévoit une desserte par les transports publics, que le pétitionnaire souhaite favoriser le covoiturage et que le site fonctionnera 24/24, ce qui rend peu probable la présence simultanée de l'ensemble des salariés.	La dernière étude CDVIA de décembre 2018 (voir annexe n°10) démontre que pour 200 employés, 155 véhicules sont à prévoir. A cela sont ajoutés les visiteurs et autres intervenants techniques sur le bâtiment. Sont également pris en compte les éventuels recrutements ponctuels pour répondre aux pics d'activité que peuvent connaître les bâtiments logistiques en périodes de fêtes ou de soldes.
84	L'incidence du projet au point LD2, proche de l'entrepôt et d'habitation, n'est pas précisée. Il est demandé de joindre les résultats des études ORFEA en annexe et préciser si ces études prennent en compte les voies de circulation à l'intérieur du site, le quai de déchargement côté habitation ainsi que le parking poids lourd situé à proximité. Si ce n'est pas le cas, il faut évaluer l'impact acoustique du site en exploitation en ce point et conclure sur la nécessité éventuelle et la nature (le cas échéant) de mesures ERC. L'intérêt du parking poids lourd en cet endroit doit être précisé. Un plan de circulation sur site doit également être fourni.	Etude ORFEA jointe en annexe n°5. Une étude d'impact acoustique prévisionnelle a été réalisée par la société Diakustic. Cette étude conclue que les niveaux sonores attendus en limite de propriété et en limite d'habitation (côté Sud) sont conformes. La nécessité de la mise en place du merlon est confirmée par cette étude. Chapitre 4.7 complété.
88	Un passage à deux fois deux voies de la rue T. Edison est recommandé, et le passage à deux fois deux voies de la RD4 est prévu au dossier de la ZAC. Le doublement de la rue T. Edison était-il prévu dans le dossier de la ZAC ? Si ce n'est pas le cas, l'exploitant a-t'il entamé des démarches à ce sujet ? Qu'en est-il si le premier passage n'est pas validé par la commune ou la communauté de commune, et si le second devait prendre du retard, en termes de mesures ERC ?	Les travaux concernant la mise à 2*2 voies de la RD4 sont réalisés y compris les aménagements de giratoire. Une étude trafic de l'impact du projet sur le giratoire a été réalisée par la société CDVIA en décembre 2018. Cette étude indique que le giratoire sera potentiellement en surcharge le samedi. Or, le site ne fonctionnera qu'occasionnellement ce jour. Le chapitre 4.9 a été refondu ainsi que l'étude sanitaire en annexe n°10. Les différentes études CDVIA ont été ajoutées à l'annexe n°10.

109	Il est demandé de préciser les distances d'éloignement du bâtiment pour chacune des lignes haute tension. Précisez notamment la distance de ces lignes par rapport aux aires de mise en station des moyens aériens les plus proches (sur la façade Nord du bâtiment).	Précisions apportées au chapitre 5.2 et plans joints en annexe n°2
119	Le paragraphe 7.5.1 doit être complété.	Paragraphe complété, notamment avec la référence à l'obligation de respect de la démarche Chantier Propre.
119	La zone de stockage des déchets, et les équipements afférents n'apparaissent sur aucun plan. Il faut ajouter à minima la zone de stockage des déchets.	La zone de stockage des déchets est indiquée sur le plan des flux de circulation présenté en annexe n°2. La zone de stockage se situe en partie Sud-est du bâtiment. Précision ajoutée au chapitre 7.6.2.
<b>Etude des dangers</b>		
	Il conviendra de détailler les calculs permettant les affirmations chiffrées telles que : "la densité de stockage [...] qui permettra le stockage sur 6 niveaux" ou "en équivalent palettes complètes (??), le nombre de palettes [...] sera donc de l'ordre de 66 000." Préciser les hypothèses de calcul.	Précisions apportées au chapitre 3.1.
	Il convient de justifier la demande de dérogation concernant la surface des cellules pour la rubrique 1511.	La demande de dérogation concernant la surface maximum des cellules classables en 1511 a pour objectif de faciliter l'exploitation du bâtiment, et de mettre en cohérence la taille des cellules du bâtiment. Le principal risque lié au stockage 1511 étant le risque incendie, des simulations de flux thermiques ont été réalisées. Ils montrent que les risques ne sont pas augmentés. Dans cette configuration, le stockage de denrées alimentaires classables sous la rubrique 1511 dans des cellules de 12 000 m <sup>2</sup> , n'engendre pas d'augmentation du risque. Chapitre 3.2 complété.
12	Il convient de justifier la demande de dérogation pour les façades extérieures des locaux de charge et leur couverture. Il faut préciser pourquoi le risque n'est pas aggravé.	Précisions apportées au chapitre 4.1.
30	Il convient d'expliquer pourquoi, lorsque la fonction F8 est assurée, les effets toxiques et de visibilité disparaissent ? Prévoir d'autres fonctions contre les effets missiles. Vous préciserez si l'emploi de grilles de protection sont envisageables, par exemple.	Dans le cas de l'incendie d'une cellule de stockage d'aérosols, les effets toxiques et de visibilité sont largement réduits du fait de la typologie particulière de produits que sont les aérosols. En revanche, en cas de propagation aux cellules adjacentes, ces effets sont de nouveau présents avec la combustion de produits combustibles classiques. Précisions apportées pour les effets missiles au chapitre 3.4.
50	La largeur et la longueur des cellules 1 à 4 données ici ne permettent pas de retomber sur les superficies de cellules données précédemment (on obtient 12 057 m <sup>2</sup> pour les cellules 1 à 3 et 6 068 m <sup>2</sup> pour la cellule 4). Expliquer cet écart.	Ces écarts sont dus principalement aux arrondies, aux différentes compatibilités logicielles et à l'évolution du projet lors de sa rédaction. En tout état de cause, les simulations de flux thermiques étant réalisées sur une surface supérieure à celle envisagée, les simulations sont majorantes. Il ne peut donc y avoir remise en cause des résultats obtenus.

<p>1) Les durées d'incendie de chaque cellule sont relativement longs, et souvent supérieurs à 120 minutes. Les conclusions et mesures ERC n'abordent jamais ce sujet, qui nous semble central, dans la mesure où cette situation engendrerait quasi-systématiquement la ruine en chaîne de l'ensemble du bâtiment, en cas de départ de feu non maîtrisé rapidement. Par ailleurs, les volumes des réserves d'eau en cas d'incendie sont calibrés pour une durée d'intervention de deux heures.</p> <p>Or l'article 1er de l'arrêté du 11 avril 2017 précise les objectifs généraux de cet arrêté, à savoir : la mise en sécurité des personnes présentes à l'intérieur des entrepôts, la protection de l'environnement, la maîtrise des effets létaux ou irréversibles sur les tiers, <u>la prévention des incendies et de leur propagation à l'intégralité des bâtiments</u> ou aux bâtiments voisins, et la bonne sécurité et les bonnes conditions d'intervention des services de secours.</p> <p>En ce sens, le projet présenté n'est pas conforme à l'arrêté ministériel du 11/04/2017 et ne pourra être autorisé en l'état.</p>	<p>Le paragraphe 6.1.2 de l'étude des dangers a été complété comme suit :</p> <p>• <b>Compartimentage coupe-feu 2 h</b>  La tenue au feu des éléments de toiture étant de l'ordre d'une demi-heure, la couverture va rapidement tomber. La chute de la toiture gêne la progression de l'incendie et abaisse son intensité en entravant l'arrivée d'air dans les foyers de combustion.</p> <p>Une analyse du TNO (Nederlandse Organisatie voor Toegepast Natuurwetenschappelijk Onderzoek (TNO), en français : Organisation néerlandaise pour la recherche scientifique appliquée) sur un dossier entrepôt indiquait que « même dans le cas d'un incendie d'une durée supérieure à 2 h, la chute de la toiture réduit l'intensité du feu par rapport à un incendie dans un compartiment fermé qui est simulé par la courbe ISO. Il est donc probable que le mur séparatif reste debout pendant beaucoup plus de 2 h ».</p> <p>L'appellation REI120, 240... correspond à un référentiel d'essais et non à une durée de tenue en cas d'incendie.</p> <p>En effet, un mur coupe-feu est un mur qui remplit ses fonctions pendant au moins le temps prescrit quand il est exposé aux conditions d'un feu dit standard, c'est-à-dire un feu dont la température suit la courbe ISO 834. Or les modélisations ont montré que le développement d'un feu réel n'est jamais identique à celui de l'incendie conventionnel défini par la courbe ISO 834 où la température augmente indéfiniment dans le temps.</p> <p>L'essai normalisé consiste à soumettre à une flamme directe appliquée perpendiculairement de type chalumeau. Cet essai est très majorant par rapport aux conditions d'un feu réel qui même s'il a une durée nettement plus importante ne représente jamais une sollicitation de ce type pendant deux heures (pour un mur REI120). Dans la réalité du fait des phénomènes physiques en présence (pas de flamme directe, apports d'eau par le sprinkler et les pompiers...) les murs REI120 tiennent des dizaines d'heures sans dommage sérieux. Il suffit de regarder les photos d'incendies d'entrepôts, même dans le cas de pneumatiques avec un feu d'une vingtaine d'heures les murs REI120 sont en parfait état.</p> <p>Pour exemple, l'incendie du bâtiment logistique Allô Pneu à Valence le 24 août 2018. Lors de cet incendie de stockage de pneumatiques, les murs coupe-feu 2h et 4h ont tous tenus. Le compte-rendu est joint en annexe n°12.</p>
--	---

		<p>Les portes sont également au minimum coupe-feu de degré 2 h et leur fermeture (compartimentage de la cellule) sera asservie au déclenchement de l'installation d'extinction automatique d'incendie (installation sprinkler).</p> <p>Selon les normes NFS 61-937 -1,2 et 3, le temps de fermeture de ces portes est de 30 secondes environ, délai permettant une fermeture des portes avant que le feu ne puisse se propager à la cellule adjacente.</p>
	<p>2) Dans les simulations concernant plusieurs cellules, ni l'auvent, ni la présence de liquides inflammables ou d'aérosols en cellule 4 n'ont été envisagés. Compléter ces simulations ou expliquer les raisons de ce choix.</p>	<p>Les simulations pour l'incendie de 3 cellules avec la cellule de liquides inflammables ont été ajoutées (chapitres 8.8 à 8.10). Il n'est pas possible de faire de même avec l'auvent et la cellule de stockage aérosols</p>
	<p>3) Concernant l'alimentation des hydrants et de la boucle ceinturant l'établissement, il convient de faire réaliser des essais pour connaître les débits et pressions nominaux, dans les différents scénarios d'utilisation.</p>	<p>Les réseaux de la ZAC n'étant pas encore existant, il n'est pas possible d'effectuer des tests de débits. Cependant, la convention de maillage présentée en annexe n°9 indique que le réseau pourra délivrer 180 m³/h. Précision apportée au chapitre 5.5.8</p>
36	<p>4) La réserve d'eau est à proximité immédiate du bâtiment. Il vous appartient d'argumenter cette proximité, au regard du risque d'atteinte de cette réserve en cas d'incendie, et le cas échéant, proposer une solution alternative.</p>	<p>Il n'y a pas de flux thermiques en partie Sud. Précision apportée au chapitre 5.5.8.</p>
94	<p>Vous expliquerez le choix des hypothèses, et notamment l'hypothèse de 50 % de plastiques (versus des hypothèses par rubriques par exemple, comme dans le cas de l'étude thermique). Le cas échéant, les hypothèses des modélisations de la dispersion de gaz toxiques en cas d'incendie doivent être revues au regard des produits susceptibles d'être entreposés. Il convient notamment d'étudier la dispersion de gaz toxiques en cas d'incendie généralisé à trois cellules de stockage relevant de la rubrique 2662.</p>	<p>Pour les modélisations des flux thermiques nous n'avons pas d'autre choix que d'utiliser les palettes types du logiciel FLUMILOG dont la palette type 2662.</p> <p>Pour cette palette type, le rapport final DRA-09-90977-14553A version 1 - Description de la méthode de calcul des effets thermiques produits par un feu d'entrepôt mis en ligne par FLUMILOG explique en page 40 que :</p> <p>Pour les rubriques 2662 – 2663, par défaut, une masse de 25 kg de bois de palette est incluse. A ceci s'ajoute la masse du PE (avec un minimum de 50% du poids total de l'échantillon) complétée aléatoirement par d'autres produits possibles (combustibles ou non).</p> <p>On constate donc que le logiciel ne modélise pas de palettes constituées à 100% de plastique, ce qui ne serait pas cohérent avec la réalité : on trouve toujours des palettes bois, du carton d'emballage, etc... dans les stockages.</p> <p>Nous avons choisi pour être majorants de modéliser une palette constituée d'environ 90% de plastiques (palette 2663 = palette de 750 kg constituée de 350 kg polyéthylène, de 140 kg de PVC, 210 kg de caoutchouc et de 50 kg de bois). Cette palette est une palette volontairement majorante qui a pour objectif de sécuriser la modélisation des flux thermiques et ne correspond pas à la réalité de ce qui peut être rencontré dans la réalité.</p>

		<p>Pour la modélisation des fumées nous avons retenus une palette constituée de 60% de plastiques et de 40% de cellulose.</p> <p>Cette répartition nous semble très majorante et peut, à notre sens, être inscrite dans l'arrêté d'autorisation d'exploiter de l'établissement.</p> <p>En tout état de cause, nous avons réalisé une modélisation de la dispersion des fumées toxiques pour un incendie de pneumatiques qui nous semble être la plus majorante (annexe n°20).</p>
	<b>ARS</b>	
	<p>Il est joint l'avis de l'agence régionale de santé. Il est demandé de tenir compte de l'ensemble des remarques, particulièrement en ce qui concerne l'exposition au bruit des riverains. Comme indiqué au point 1-4 de la présente annexe, la démarche 'Éviter, Réduire, Compenser' doit être menée si des impacts sont identifiés ce qui semble être le cas ici. Une autre configuration de l'entrepôt (par ex : autre aménagement des parkings, quais sur une seule face du bâtiment, etc.) doit être proposée dans le cadre de cette démarche qui vise à minimiser les impacts sonores de l'activité prévue sur les populations riveraines.</p>	<p>Une étude d'impact acoustique prévisionnelle a été réalisée par la société Diakustic. Cette étude conclue que les niveaux sonores attendus en limite de propriété et en limite d'habitation (côté Sud) sont conformes. La nécessité de la mise en place du merlon est confirmée par cette étude.</p> <p>Chapitre 4.7 complété.</p>
	<b>Divers</b>	
	<p>Le projet est situé sur une zone agricole. Dans le cas où le terrain aurait été exploité dans les trois dernières années, il doit faire l'objet d'une démarche de compensation agricole, auprès de la préfecture du Val d'Oise, conformément au décret n°2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime.</p>	<p>Ce point concerne les projets dont l'étude d'impact a été transmise à l'autorité environnementale à compter du 01/12/2016. Dans le cas présent, La SEMAVO a obtenu une DUP le 29/09/2010. La ZAC ne relève donc pas d'une démarche de compensation agricole.</p>
	<b>Sommaire général</b>	
	Mettre à jour la partie 5 - Étude des dangers	Mise à jour.
	<b>Présentation</b>	
10	Faire apparaître sur le plan l'ensemble des murs et écrans thermiques 2h (notamment au niveau des bureaux et locaux de charge)	Murs ajoutés
18	Il faut préciser les dangers liés au stockage des liquides inflammables et des aérosols.	Ajout étude des dangers chapitre 3.3 et 3.4.
	<b>Etude d'impact</b>	

8	Vous devez intégrer l'impact de la chaudière aux rejets atmosphériques	Impact intégré dans le tableau du chapitre 1.3.
10	L'imperméabilisation est présentée comme un impact positif au regard du risque de pollution de la nappe. Modifier cet élément, une imperméabilisation ayant par ailleurs plusieurs impacts négatifs, directs ou indirects.	Elément modifié au chapitre 2.1.1.
17	Catastrophe économique, cette terminologie mériterait d'être plus nuancée.	Terminologie modifiée au chapitre 2.2.6.
84-87	Ajouter les déchets verts (qui sont bien mentionnés par la suite, p119 par exemple).	Ajout effectué au chapitre 4.8.4.
110	Le pétitionnaire a la possibilité de s'engager sur une valeur cible en termes d'efficacité énergétique, en kWh/m².	Le pétitionnaire ne souhaite pas d'engager sur une valeur cible.
114	Distinguer plus clairement ou regrouper les paragraphes 7.3.2 et 7.3.3.	Modification effectuée.
<b>Etude des dangers</b>		
	Concernant les moyens sapeurs-pompiers et les délais d'acheminement pour rejoindre le site, préciser : « en cas de demande de secours, le SDIS 95 dépêchera sur les lieux du sinistre, en fonction de la sollicitation opérationnelle du moment, les moyens adaptés disponibles les plus proches. A ce titre, les délais d'acheminement pourraient être plus importants. »	Paragraphe ajouté au chapitre 10.1.2
<b>Annexe n°4</b>		
	Remarque générale : s'assurer que l'ensemble des éléments présents en annexe, notamment les demandes de dérogation, apparaissent bien dans le corps du dossier	Les demandes ont été ajoutées au corps du rapport (chapitre 3.3 et 4.1).
<b>Avis ARS</b>		
<b>Evaluation des risques sanitaires</b>		
	Deux études ont été menées : une ERS qualitative au sein de l'étude d'impact ; une ERS quantitative, spécifique au trafic routier, en annexe. Bien que leurs méthodologies respectent les 4 étapes définies par l'INERIS, aucune cohérence entre ces 2 études n'est assurée.	L'étude quantitative a été supprimée conformément à la circulaire du 9 août 2013 relative à la démarche de prévention et de gestion des risques sanitaires des installations classées soumises à autorisation. Seule une étude qualitative a donc été réalisée. Chapitre 4.11 refondu ainsi que l'annexe n°2.
	Concernant, le paragraphe de l'étude d'impact (EI, p.98), l'étape d'identification des dangers retient les rejets atmosphériques (trafic routier et chaufferie) ainsi que les nuisances sonores. L'étape d'évaluation de l'exposition des populations rappelle la présence des premières habitations (limitrophes au sud). L'étude identifie également les employés, ce qui n'est conforme à la méthodologie d'évaluation des risques. De plus, le choix des valeurs toxicologiques de référence (VTR) ne fait pas référence à la note d'information n° DGS/EA1/DGPR/2014/307 du 31/10/14	

	<p>relative aux modalités de sélection des substances chimiques et de choix des valeurs toxicologiques de référence. L'étape de caractérisation du risque, non chiffrée, conclue à un « impact limité sur la qualité de l'air environnant ».</p>	
	<p>Concernant l'ERS annexée, dite « Etude de trafic » de juillet 2018, des estimations par polluants des émissions générées par le trafic actuel et futur ont été calculées (PL et VL) sur les différents axes routiers et sur le site (logiciel IMPACT ADEME 2.0). Cependant, ces concentrations ne sont pas utilisées dans la suite de l'étude et le pétitionnaire poursuit avec des données issues d'un rapport de l'ANSES de 2012 (concentrations moyennes en milieu urbain français). Les données d'entrée n'étant pas pertinentes, les résultats de l'étude sont difficilement interprétables.</p>	
<b>Concernant les nuisances sonores</b>		
	<p>Comme l'indique le dossier, une partie du projet est dans le secteur d'influence de deux infrastructures terrestres bruyantes : RD301 et A16, classées en catégorie 2 (250 m de périmètre de part et d'autre). Le pétitionnaire précise que le site, ne comportant pas d'habitations, ne sera pas soumis aux recommandations d'isolement acoustique.</p>	Sans objet
	<p>Une étude acoustique initiale a été menée en 2018. Quatre points de mesures ont été réalisés en période diurne et nocturne (tous en limite de propriété dont un à proximité de la zone d'habitation au sud-est). Le point 4, à l'ouest et en bordure de la RD301 et de l'A16, présente les niveaux sonores les plus élevés en périodes diurne et nocturne (58,5 dB(A) et 52 dB(A)). Le point 1, au sud et à proximité de la zone d'habitation, est considéré par le pétitionnaire comme la ZER et révèle des niveaux de 49,5 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit.</p>	Sans objet
	<p>Le dossier ne propose pas d'estimation de l'impact sonore futur. Or, cette étude est nécessaire dans ce dossier pour estimer l'impact du projet en limites de propriété et au niveau des ZER, ainsi que pour proposer d'éventuelles mesures de réduction. Compte tenu de la proximité des habitations au sud-est et du fait de l'activité du site qui fonctionnera de jour et de nuit, cette réflexion doit être réalisée en amont du projet.</p>	<p>Une étude d'impact acoustique prévisionnelle a été réalisée par la société Diakustic. Cette étude conclue que les niveaux sonores attendus en limite de propriété et en limite d'habitation (côté Sud) sont conformes. La nécessité de la mise en place du merlon est confirmée par cette étude. Chapitre 4.7 complété.</p>

	<p>De plus, des quais de déchargements seront implantés au sud-est, ainsi que des voies de circulations de PL et un parking PL. Une réflexion sur les principes de bonne implantation des différents types d'équipements semble nécessaire afin d'éviter les zones de conflits « secteurs bruyants/secteurs calmes ».</p>	
<b>Concernant le trafic et la qualité de l'air</b>		
	<p>Le projet sera accessible depuis un rond-point aménagé sur la RD4 qui permet d'accéder directement à l'autoroute A16 via la RD501, sans traverser de zones d'habitations. J'ai bien pris note que dans le cadre de la réalisation de la ZAC du Chemin Herbu, un élargissement en 2x2 voies est prévu pour la RD4.</p>	<p>L'élargissement de la RD4 a été réalisé.</p>
	<p>Des données de comptage des véhicules sont fournies pour les axes routiers limitrophes au projet. Le trafic routier induit par le projet est estimé à 360 mouvements de poids-lourds (PL) et 400 mouvements de véhicules légers (VL) par jour. Le dossier indique que le projet aura un impact sur la RD4 avec une augmentation de l'ordre de 4% sur le trafic. Toutefois, il est indiqué que la RD4 présente un trafic moyen journalier de 14 400 véhicules dont 11% de PL (soit 1 584 PL/j) (EI, p.32). Cela représente donc une augmentation de l'ordre 5% sur le trafic global de la RD4 (760 mouvements (PL+VL) induits par le projet) et d'environ 22% de PL sur la RD4. Ces précisions auraient dû être apportées dans l'étude car elles permettent de caractériser l'impact de l'activité sur le trafic des PL.</p>	<p>La dernière étude CDVIA de décembre 2018 (voir annexe n°10) démontre que pour 200 employés, 155 véhicules sont à prévoir. Cette étude a également repris et précisé la répartition des différents véhicules sur les axes. Le nombre de véhicules légers empruntant à présent la RD4 est de 103, soit une augmentation de 0,7 % (les poids-lourds n'empruntent pas cet axe). L'estimation (EI, p.32) de 4 % d'augmentation prenait, à tort, l'ensemble du trafic. Chapitre 4.7 modifié.</p>
	<p>Sauf erreur de ma part, le circuit interne des PL n'est pas précisé dans le dossier, Ce point est regrettable et semble nécessaire, d'autant plus que les premières habitations sont limitrophes au sud-est du projet (cf. paragraphe « Concernant les nuisances sonores »).</p>	<p>Plan inséré en annexe n°2 et intégré pour partie dans l'étude d'impact Chap.4.7.</p>
	<p>Concernant la qualité de l'air, le pétitionnaire propose un état initial (bilan des émissions annuelles et indice Citeair de 2016 sur Persan, données de deux stations Airparif à proximité du site). Le dossier indique que des dépassements des objectifs de qualité de l'air à proximité des grands axes de circulation sont fréquents.</p>	<p>Sans objet</p>
	<p>Les rejets atmosphériques de l'activité identifiés sont les gaz d'échappements des véhicules, les gaz de combustion de l'installation de chauffage, ainsi que la production d'hydrogène des locaux de charge des batteries. Les impacts respectifs sont jugés faibles ou inexistantes (EI, p.77).</p>	<p>Les moteurs des PL seront arrêtés en phase de chargement/déchargement, et lorsqu'ils seront en stationnement. La présence de zones de chargement/déchargement et de parking n'aura pas d'impact particulier sur la qualité de l'air des habitations les plus proches.</p>



	<p>A noter que les rejets atmosphériques supplémentaires du fait de l'augmentation du trafic routier sont considérés dans une évaluation des risques sanitaires (cf. paragraphe suivant). Toutefois, le projet s'implantant en limite d'une zone pavillonnaire (au sud-est), avec des zones de déchargement et un parking PL prévus au sud-est, cette implantation semble défavorable à la qualité de l'air au niveau des habitations existantes.</p>	
EI p97	<p>Concernant l'aménagement paysager, une attention particulière devra être apportée afin d'éviter de planter des essences susceptibles de provoquer des réactions allergiques.</p> <p>Une liste d'arbres à caractère allergisant est disponible sur le site internet du réseau national de surveillance agrobiologique (<a href="http://www.rnsa.asso.fr">www.rnsa.asso.fr</a>) ainsi qu'un guide d'information du RNSA « végétation en ville » sur le site <a href="http://www.vegetation-en-ville.org">www.vegetation-en-ville.org</a></p>	<p>Une note informative a été ajoutée en annexe n°6 et intégrée à l'EI et une référence a été ajoutée au chapitre 4.10.2.</p> <p>En tout état de cause, le projet respectera le cahier des prescriptions architecturales, environnementales et paysagères et qui traite des questions des essences paysagères imposées par l'aménageur, issue de l'étude faune flore et des prescriptions de l'écologie.</p>
<b>Concernant la phase chantier (impacts temporaires)</b>		
	<p>La durée des travaux n'est pas estimée. Une charte « chantier faibles nuisances » sera mise en œuvre. Des mesures de réduction des nuisances sont listées (eau, sol, air).</p>	<p>Le chantier aura une durée d'environ 1 an.</p> <p>Respect de la charte Chantier Propre.</p>
	<p>Compte tenu des premières habitations limitrophes au projet, j'attire plus particulièrement votre attention sur le respect de la réglementation applicable au bruit de chantier de travaux publics ou privés (Code de la santé publique art. R.1334- 36 et arrêté préfectoral du 28/04/2009 de lutte contre les bruits de voisinage du Val- d'Oise, article 4).</p>	<p>Une attention particulière sera portée sur les nuisances sonores, particulièrement en phase chantier, avec notamment le respect de la charte Chantier Propre.</p>
<b>Concernant la qualité du sol</b>		
	<p>Le site du projet est un terrain agricole en jachère. Un diagnostic initial de pollution a été réalisé par le bureau d'études TESORA en 2013. L'étude historique indique que le terrain n'est pas recensé dans les bases de données BASOL et BASIAS Le dossier conclut que « compte tenu des données obtenues lors de cette étude, aucune pollution des sols n'est suspectée sur site. ».</p> <p>Cette étude doit malgré tout être annexée au dossier afin de rendre accessibles les données techniques complémentaires (données chiffrées, emplacement des prélèvements).</p>	<p>Etudes sol présentées en annexe n°22.</p>
<b>Concernant protection de la ressource en eau et la gestion des eaux</b>		

	Le projet ne se situe pas dans une zone de périmètre de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.	Sans objet
	Le site sera raccordé au réseau d'alimentation public d'eau potable et la consommation est estimée à 10 m <sup>3</sup> /jour. Pour rappel, lors du projet de création d'une zone commerciale (février 2017), sous forme de retail-park, au nord-est de la ZAC du Chemin Herbu, une limitation de l'alimentation en eau potable via le réseau public avait été soulignée, notamment pour la défense incendie. Une attention doit être portée sur ce point.	Cette limitation était exacte car la convention entre les 2 syndicats n'était pas signée. Aujourd'hui ce n'est plus le cas.
	Les eaux usées seront rejetées dans le réseau communal existant. Les eaux pluviales des voiries seront rejetées dans un bassin étanche (environ 2 000 m <sup>3</sup> ), puis traitées par un séparateur d'hydrocarbures pour être ensuite rejetées à un débit régulé dans le bassin d'infiltration de la ZAC. Les eaux de toitures seront tamponnées dans un bassin d'orage dédié non étanche (environ 1 700 m <sup>3</sup> )	Sans objet
	Les eaux d'incendie seront retenues par les quais, les réseaux et le bassin étanche. Une vanne de barrage sera implantée en aval du bassin étanche.	Sans objet