



Mission régionale d'autorité environnementale
ÎLE-DE-FRANCE

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis
de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-
France sur le projet d'aménagement de la zone d'activités
économiques ZAE ABLIS Nord 2 situé e à Ablis (78)**

N°MRAe 2020 - 1655

SYNTHÈSE

Le présent avis est émis sur le projet d'aménagement de la zone d'activité économique ZAE Ablis-Nord 2 porté par SEBAIL78 sur les communes d'Ablis et de Prunay-en-Yvelines dans le département des Yvelines (78), et sur son étude d'impact, datée de décembre 2020. Il est émis dans le cadre de l'autorisation environnementale et du permis de construire d'un bâtiment logistique dans cette ZAE. Le bâtiment d'un seul tenant comporte des bureaux, un gardiennage et un entrepôt pour le stockage de denrées alimentaires et de produits inflammables relevant de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Implanté sur un terrain de 23,4 hectares de terres agricoles, ce bâtiment destiné à accueillir une activité d'entreposage et de logistique développe une surface de plancher d'environ 86 500 m² ainsi que des voiries internes et des parkings.

L'aménagement de la ZAE Ablis-Nord 2 sur 25 ha a déjà donné lieu à un avis de la MRAe le 24 octobre 2018. Initialement, cette ZAE devait comporter un rond point donnant accès à une bretelle de la RN 20 et cinq lots à construire, dont les lots A et B présentés de manière détaillée dans l'étude d'impact de 2018. Le projet de ZAE ayant sensiblement évolué depuis, un seul lot se substituant aux cinq lots initialement prévus, il fait l'objet de nouvelles demandes d'autorisation et donc d'une étude d'impact actualisée et d'un nouvel avis de la MRAe.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet de ZAE concernent la consommation d'espaces agricoles et forestiers, le paysage, la biodiversité et les continuités écologiques, les eaux, les énergies renouvelables, le bruit, les risques industriels ainsi que le trafic routier induit et ses pollutions associées

Les principales recommandations de la MRAe sont de :

- compléter l'étude d'impact en présentant le projet de la ZAE Ablis Nord 2 dans son ensemble, en rappelant les procédures engagées en 2018, les suites données à ces procédures et l'évolution ultérieure du projet débouchant sur le présent dossier ;
- réaliser une analyse comparative de vues au sol, avant le projet, après sa mise en œuvre, puis après développement des végétaux, afin d'évaluer les effets du projet sur le paysage notamment depuis les principaux points de vue sensibles identifiés (A11, RN10 et D168) ;
- préciser les mesures en faveur de la biodiversité prévues sur les franges du projet situées entre la clôture du futur entrepôt et d'une part la RN10, et d'autre part l'autoroute A 11 ;
- présenter l'étude réalisée sur les possibilités d'utilisation d'énergies renouvelables et le dispositif de panneaux photovoltaïques retenu ;
- présenter les modalités d'accès au site pour les piétons et les cyclistes et étudier les améliorations possibles ;
- insérer dans l'étude d'impact une synthèse de l'étude de dangers de façon à apporter une information complète au public sur la prise en compte des enjeux sanitaires par le projet.

La MRAe a formulé d'autres recommandations plus ponctuelles dans l'avis détaillé ci-après.

PRÉAMBULE

La MRAe a été saisie le 16 novembre et le 1er décembre 2020 pour avis sur le projet d'aménagement de la zone d'activités économiques ZAE Ablis Nord 2 située à Ablis (78), le dossier ayant été reçu le 1er décembre 2020.

Cette saisine étant conforme au I de l'article R. 122-7 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception pour le compte de la MRAe par la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) (appui à la mission régionale d'autorité environnementale). Conformément au II de cet article, l'avis doit être rendu dans le délai de deux mois à compter du 1^{er} décembre 2020.

Conformément au IV de cet article, le directeur de l'agence régionale de santé d'Île-de-France a été consulté par courrier daté du 3 décembre 2020. Sa réponse en date du 9 décembre 2020 a été prise en compte dans le présent avis.

Vu le code de l'environnement, notamment le chapitre II du titre II du livre 1er ;

Vu le décret n°2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) ;

Vu les arrêtés du 11 août et du 6 octobre 2020 portant nomination de membres de missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable d'une part et l'arrêté du 24 août 2020 portant nomination du président de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France

Vu le règlement intérieur de la MRAe d'Île-de-France adopté le 19 novembre 2020 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 1er décembre 2020 ;

Vu la décision délibérée de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France du 28 janvier 2021 déléguant à Catherine Mir , la compétence à statuer sur le présent dossier ;

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la MRAe, sur le rapport de Jean-Jacques Lafitte coordonnateur, et après consultation des membres de la MRAe d'Île-de-France, le présent avis prend en compte les réactions et suggestions reçues.

La déléguataire citée ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Au même titre que les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête publique ou de la mise à disposition du public, le maître d'ouvrage prend en considération l'avis de l'autorité environnementale pour modifier, le cas échéant, son projet. Cet avis, qui est un avis simple, est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

Table des matières

1 L'évaluation environnementale.....	6
2 Contexte et description du projet.....	6
3 Analyse et prise en compte des enjeux et impacts environnementaux.....	13
3.1 La consommation d'espaces agricoles.....	13
3.2 Le paysage.....	14
3.3 La biodiversité et les continuités écologiques.....	17
3.4 Les eaux pluviales.....	18
3.5 L'imperméabilisation des sols et les énergies renouvelables.....	19
3.6 Les déplacements et les pollutions associées aux transports routiers.....	20
3.7 Les risques industriels.....	21
3.8 Impacts cumulés.....	25
4 Justification du projet retenu.....	26
5 Information, consultation et participation du public.....	26

AVIS DÉTAILLÉ

1 L'évaluation environnementale

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est fondé sur la directive 2011/92/ UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement. Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement.

L'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et R.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) d'Île-de-France.

Le projet de zone d'aménagement d'activité économique (ZAE Ablis Nord 2) sur les communes d'Ablis et de Prunay-en-Yvelines dans le département des Yvelines (78) est soumis à la réalisation d'une évaluation environnementale en application des dispositions de l'article R.122-2 du code de l'environnement (rubrique 1° et 39°1).

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public, le maître d'ouvrage, les collectivités concernées et l'autorité décisionnaire sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis est rendu à la demande :

- de la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires dans le cadre de l'instruction de la demande de permis de construire (PC 078 003 20 C0015) déposée par la société SEBAIL 78 le 27 août 2020,
- du préfet des Yvelines, dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation environnementale déposée par la société SEBAIL 78 le 30 août 2020.

Il porte sur la version de l'étude d'impact portant le titre « SEBAIL 78 _ Zone d'Activités Ablis – Nord 2 - Lieu-dit "Les Faures"- 78 660 ABLIS » et la mention « révision décembre 2020¹ ».

À la suite de l'enquête publique cet avis est un des éléments que les autorités compétentes prendront en considération pour prendre les décisions d'autoriser ou non le projet.

2 Contexte et description du projet

La Communauté d'agglomération Rambouillet Territoire se trouve au sud des Yvelines (78) et regroupe plusieurs communes dont les communes d'Ablis et de Prunay-en-Yvelines.

Le projet de la ZAE d'Ablis-Nord 2, porté par la société SEBAIL 78, s'inscrit dans un tissu économique déjà constitué autour de l'autoroute A11 et de la RN 10 (cf fig 2). Cette desserte, d'après l'étude d'impact, offre aux futures entreprises une localisation stratégique pour l'implantation d'activités économiques à l'entrée de la région parisienne et de l'ouest de la France.

Ce projet d'une superficie de 25 ha, implanté sur le territoire des communes d'Ablis et de Prunay-en-Yvelines, a donné lieu en 2018 à des premières demandes d'autorisation environnementale et de

1- La version de l'étude d'impact jointe à la demande d'autorisation environnementale est datée de décembre 2020. La version jointe à la demande de permis de construire, plus ancienne, est datée en septembre 2020. Il serait opportun que deux versions différentes ne soient pas produites à l'enquête publique.

permis de construire déposées par la société SEBAIL 78 et à une étude d'impact² datée de juillet 2018. La MRAe a donné le 24 octobre 2018 son avis³ sur le projet de zone d'activité tel qu'il était alors présenté⁴ et sur son étude d'impact. Il devait comprendre cinq lots, dont deux devaient accueillir des entrepôts, faisant alors l'objet de demandes d'autorisation.

Le présent dossier, présenté à l'occasion de nouvelles demandes d'autorisations, montre que le projet de la ZAE Ablis Nord II a sensiblement évolué depuis 2018, puisque désormais, il ne comporte plus qu'un seul lot, dédié à un seul entrepôt.

Le code de l'environnement⁵ prévoit que lorsqu'un projet nécessite une nouvelle autorisation, l'étude d'impact est actualisée dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation est sollicitée et en appréciant ses conséquences à l'échelle globale du projet.

L'étude d'impact qui figure dans le présent dossier ne répond que partiellement à cette obligation en se focalisant sur les impacts de l'opération de construction de l'entrepôt, sans la resituer à l'échelle du projet de ZAE (qui comprend également les accès à la zone d'activités à partir de la bretelle d'accès à la RN10), sauf pour certaines thématiques comme la biodiversité et le trafic routier. Elle doit donc être complétée avant l'enquête publique.

En particulier la présente étude d'impact ne présente pas le projet de la ZAE dans son ensemble, ne rappelle pas les procédures engagées en 2018, ni les suites alors données à ces procédures (mémoire en réponse éventuel à l'avis de la MRAe⁶, enquête publique⁷, autorisations

2 <https://www.yvelines.gouv.fr/index.php/content/download/17466/108804/file/Etude%20d%27impact%20juillet%202018.pdf>

3 http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/181024_mrae_avis_projet_zae_ablis-nord_ii_et_construction_d_entrepots_a_ablis_78_.pdf

4 Le projet comprend les accès à la zone d'activité, ceci dans le respect du code de l'environnement :

Article L. 122-1 : III Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité.

5 Article L. 122-1-1 : III Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation. Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. (;;;) Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée.

6 La MRAe recommandait alors de :

- justifier le choix de la zone retenue pour la ZAE au regard d'alternatives moins consommatrices d'espace agricole qui nécessitent d'être exposées dans l'étude d'impact,
- justifier l'implantation retenue au regard de l'offre d'entrepôts dans la communauté d'agglomération de secteur de Rambouillet Territoires,
- mieux prendre en compte les incidences du projet de giratoire sur le trafic,
- prendre en compte une estimation plus pertinente du trafic par rapport aux activités futures des deux premiers lots,
- limiter la hauteur de stockage dans toutes les cellules à 7 mètres maximum,
- réaliser une analyse des niveaux sonores lors de la phase de chantier en limite de propriété des habitations les plus proches, et en limite de propriété des entrepôts dans les trois mois après la mise en fonction des installations.

7 Le rapport, les conclusions et l'avis du commissaire enquêteur au terme de l'enquête publique ouverte du 4 février au 6 mars 2019 sur la demande d'aménagement de la ZAE d'Ablis Nord II et de construction et exploitation d'un entrepôt

éventuelles délivrés, travaux engagés), ni l'évolution ultérieure du projet débouchant sur la présente saisine.

Ces aspects ne sont développés dans la présente étude d'impact, ni dans l'état initial, ni dans les solutions de substitution étudiées, ni dans les impacts cumulés. La présente étude d'impact indique seulement (p.84) que « les opérations de défrichement du boisement ont été réalisées en période de moindre impact, à savoir durant l'hiver 2019/2020 » (p 189), que « des dossiers ICPE et des permis de construire ont déjà été déposés pour ce terrain pour plusieurs projets mais n'ont pas été réalisés » et (p 231) que « le projet d'entrepôt s'inscrit au sein du permis d'aménager de la zone Ablis Nord 2. Le terrain du projet est desservi par les voies de desserte prévues dans ce permis d'aménager. », sans présenter le contenu de ce permis, ni décrire ces voies de desserte.

Des éléments sont certes produits dans la note de présentation non technique de la demande d'autorisation (historique du terrain, p. 7 et suivantes), mais il importe, pour la MRAe, que l'étude d'impact du projet rassemble l'ensemble des informations nécessaires à la compréhension par le public du projet et de ses incidences.

Si la partie du projet hors des emprises du futur entrepôt (voies de desserte en particulier) n'a pas fait l'objet de modification, il convient de le confirmer ainsi que le maintien des mesures de réduction ou de compensations d'impacts afférentes. Si cette partie du projet a évolué, cette évolution doit être décrite et évaluée dans la présente étude d'impact actualisée.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact:

– en présentant le projet de la ZAE dans son ensemble, en rappelant les procédures engagées en 2018, les suites données à ces procédures et l'évolution ultérieure du projet débouchant sur le présent dossier ;

– de préciser si la partie du projet hors des emprises du futur entrepôt a fait l'objet de modifications, et le cas échéant de décrire et évaluer ces modifications.

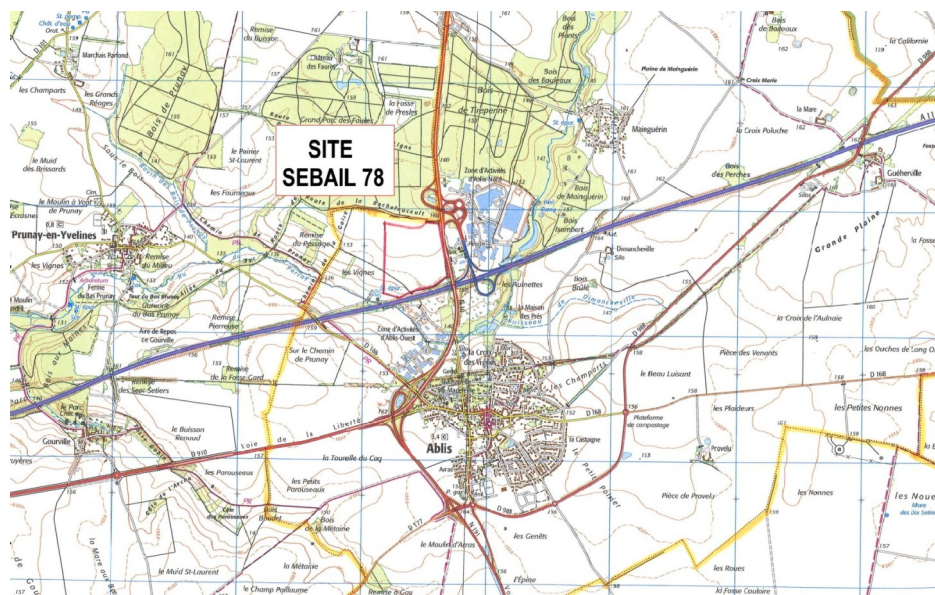


Figure 1 : Situation de l'opération sur fond IGN (source : PJ1 du dossier de demande d'autorisation environnementale)

frigorifique (lot A) et d'un entrepôt de liquides inflammables (Lot B) sont accessibles sur internet: <https://www.yvelines.gouv.fr/index.php/content/download/18649/114495/file/Rapport%20SEBAIL.pdf>

L'opération, présentée dans le nouveau dossier, consiste en la réalisation sur un terrain de 23,4 ha sur le territoire de la commune d'Ablis d'un bâtiment d'un seul tenant à usage d'entrepôt (stockage de marchandises réparti dans 14 cellules, tri, préparation/expédition de commandes) et de bureaux d'une surface plancher totale de 86 479 m² et un « pool recyclage » de superficies comprises entre 2 489 et 6 000 m².

- Les produits stockés dans les cellules d'entreposage 1 à 9 seront des produits divers (rubrique ICPE essentiellement 1510) ne présentant pas d'autres risques que leur combustibilité.
- Est prévu dans la cellule 4, le stockage de liquides inflammables (rubriques 4330 et 4331), de produits solides inflammables (rubrique 1450) et de charbon de bois (rubrique 4801).
- Dans la cellule 5 est prévu le stockage d'alcool de bouche d'origine agricole (rubrique 4755).
- Dans la cellule 7 est prévu le stockage d'aérosols (classement 4320 et 4321), de produits dangereux pour l'environnement (rubrique 4510 et 4511) et de cartouches de gaz inflammable liquéfié (rubrique 4718).
- Les cellules 10, 11, 12, 13 et 14 abriteront un stockage de denrées alimentaires sous température dirigée : température positive pour les cellules 10, 11 et 12 et température négative pour les cellules 13 et 14.
- Le « pool recyclage » sera utilisé comme installation de regroupement et de transit de déchets en provenance de points de ventes (rubriques 27xx)

L'étude d'impact indique qu'il est envisagé la présence de 300 personnes dans cet entrepôt qui sera en activité 24 heures sur 24 du dimanche 18 heures au samedi 18 heures, 52 semaines par an. Il pourra occasionnellement fonctionner 7 jours sur 7.



Figure2: situation du projet de ZAE Ablis II (pointillé orange) et de la présente opération (pointillé rouge) sur photo IGN (source : étude d'impact)

D'une superficie de 23,4 hectares, le site de l'opération est actuellement occupé par des terres agricoles (cultures céréalières). Il est bordé :

- au nord, par le massif forestier du Grand Parc des Faures ;
- à l'ouest, par des terres céréalières ;
- au sud, par l'autoroute A11 ;
- au sud-ouest, par la station d'épuration d'Ablis ;
- à l'est, par la RN 10.

Les premières habitations sont situées à environ 670 m au sud-est du site, de l'autre côté de l'autoroute sur la commune d'Ablis. Les établissements recevant du public (ERP) les plus proches sont situés à plus de 850 m.

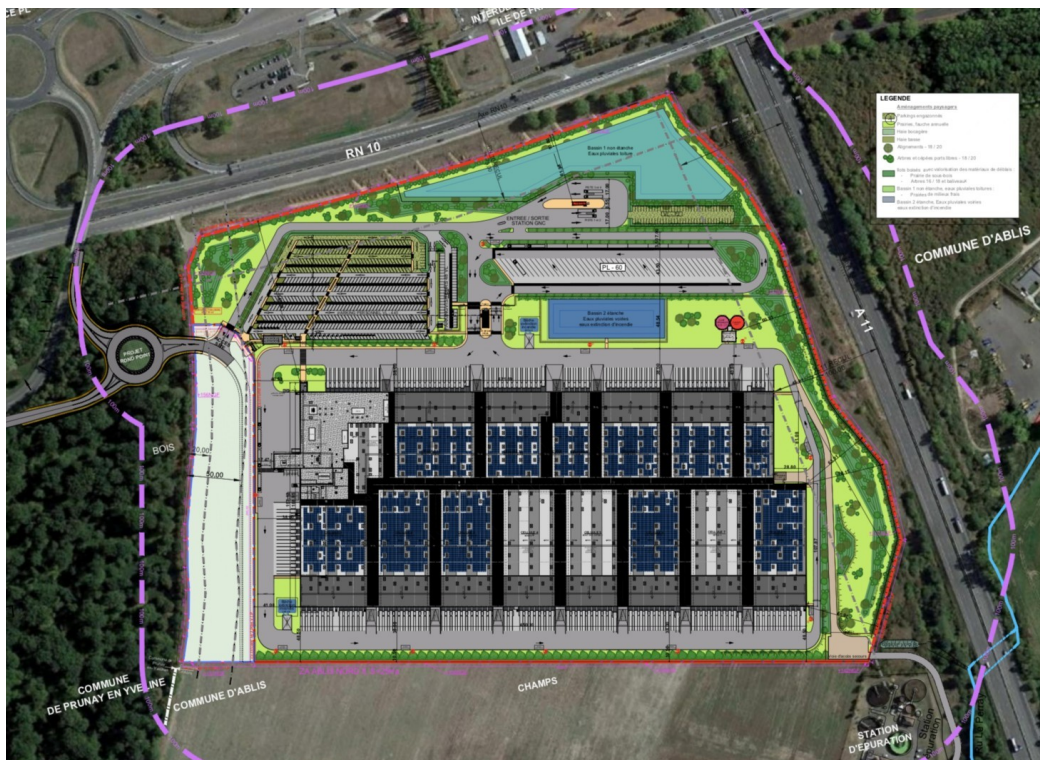


Figure 3 : Plan masse du projet (source : PJ2 du dossier de demande d'autorisation environnementale) (le nord est à gauche, en rouge : limite de l'opération)

L'emprise au sol de l'opération comprendra (p.11) :

- un bâtiment (comportant des bureaux) d'un seul tenant de 83 789 m² d'emprise au sol ;
- des surfaces imperméabilisées (voies de circulations, aires de stationnements, bassin étanche) : 77 390 m² ;
- des surfaces d'espaces verts et de chemins stabilisés 72 540 m², comportant 54 236 m² d'espaces verts de pleine terre, 9 949 m² d'un bassin non étanche d'eau pluviales et 5 462 m² de stationnement enherbé (p. 239).

Le bâtiment sera d'un seul tenant, d'une surface de plancher de 86 479 m², d'une longueur de 474 m, d'une largeur de 197 m et d'une hauteur de 15 m, répartie sur deux niveaux (p.11) :

- en rez-de-chaussée : 82 099 m² (entrepôt : 78 793 m², local de charge 2 436 m², bureaux locaux sociaux : 521 m², atelier : 273 m² ; poste de garde :76 m²) ;

- à l'étage : 4 380 m² (bureaux et locaux sociaux : 3 799 m², archives : 581 m² .

Les locaux techniques (899 m²) ne sont pas compris dans la surface de plancher du bâtiment.

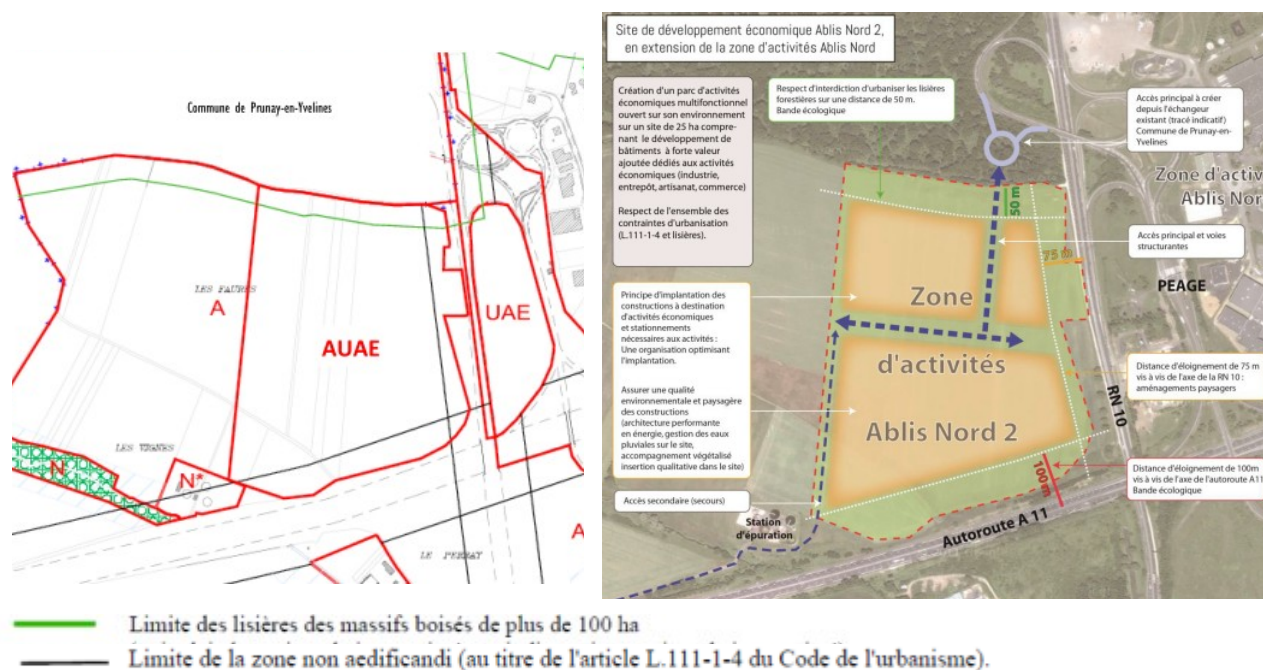
La desserte actuelle pour l'exploitation agricole est assurée par la RD 168 et le chemin rural de la Gaise. La desserte du nouvel entrepôt sera assurée au sein du projet de la ZAE Ablis Nord II par un nouveau giratoire sur une bretelle d'entrée et de sortie de la RN 10 qui, d'après les plans produits, paraît similaire à celui prévu dans le cadre du projet présenté et évalué en 2018.

Les informations disponibles sur Internet montrent que les plans locaux d'urbanisme des deux communes ont été modifiés en octobre 2017, dans le cadre d'une déclaration de projet présentée par la communauté de communes en vue de la réalisation du projet de la ZAE Ablis Nord II :

– Modification du PLU d'Ablis avec classement de l'essentiel⁸ des terrains d'emprise du projet de ZAE (initialement en zone à urbaniser AU), en zone AUAE, zone à urbaniser dédiée aux activités économiques dans le cadre d'un plan d'aménagement d'ensemble.

Le règlement de cette zone a été adapté pour permettre la réalisation des constructions alors envisagées (occupations autorisées, implantation, emprise, aspect extérieur, espaces libres...). Une OAP spécifique a été instaurée.

– Mise en compatibilité du PLU de Prunay-en-Yvelines pour l'implantation d'un rond point d'accès, avec la suppression, à son emplacement, de l'espace boisé classé .



Extrait du plan de zonage du PLU d'Ablis

Schéma de l'OAP du PLU d'Ablis

Figure 4 : Extraits du PLU d'Ablis

Ces informations ne sont que partiellement rapportées dans la présente étude d'impact. Si elle présente de manière très détaillée (p. 231 et suivantes) la conformité de l'opération projetée au règlement de la zone AUAE du PLU d'Ablis, elle ne présente pas sa compatibilité avec l'OAP dédiée au site, introduite en 2017 (cf fig 4), et qu'elle ne mentionne pas.

La MRAe recommande de présenter la compatibilité du projet d'entrepôt avec l'OAP « Site de développement économique Ablis Nord II ».

⁸ Une partie des terrains en bordure de la RN 10 semble classé en zone A, agricole.

Les activités projetées dans l'entrepôt relèvent de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Les principales rubriques concernées sont les suivantes (note de présentation non technique de la demande d'autorisation, p. 27) :

Rubrique	Désignation de l'activité	Capacité	Régime
1450-1	Stockage ou emploi de solides facilement inflammables 1. La quantité totale susceptible d'être stockée étant supérieure ou égale à 1t	10 t	Autorisation
1510-1	Entrepôts couverts (stockage de matières, produits ou substances combustibles en quantité supérieure à 500 t dans des) Le volume des entrepôts étant : Supérieur ou égale à 300 000 m ³	690 332 m ³	Autorisation
4735-1.a	Ammoniac la quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : 1. Pour les récipients de capacité unitaire supérieure à 50 kg, a) Supérieure ou égale à 1,5 t.	2 t	Autorisation
2714-1	Installation de transit, regroupement, tri ou préparation en vue de de la réutilisation de déchets non dangereux de papiers, cartons, plastiques, caoutchouc, textiles, bois à l'exclusion des activités visées aux rubriques 2710, 2711 et 2719. 1. Le volume susceptible d'être présent dans l'installation étant supérieur ou égale à 1000 m ³ .	2 700 m ³	Enregistrement
2921-a	Installation de refroidissement évaporatif par dispersion d'eau dans un flux d'air généré par ventilation mécanique ou naturelle a) La puissance thermique maximale évacuée étant supérieure à 3 000 kW.	4 500 kW	Enregistrement

Les quantités maximales stockées des différentes substances sont telles qu'aucun des seuils bas SEVESO est atteint⁹ (note de présentation non technique de la demande d'autorisation, p. 27)

Le projet relève également d'une autorisation en application des articles L.214-1 à 6 du code de l'environnement (loi sur l'eau).

Rubrique	Désignation de l'activité	Capacité de l'installation	Régime
2.1.5.0-1	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou dans le sol ou dans le sous-sol, la surface du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant supérieure ou égale à 20 ha	La surface collectée correspondant à la superficie du projet soit 23,4 ha	Autorisation
3.2.3.0-2	Plans d'eau permanents ou non dont la superficie est supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha.	Création de 2 bassins de rétention : un bassin étanche de 3 563 m ² et un bassin non étanche de 9 949 m ² pour un total de 1,4 ha	Déclaration

⁹ Le calcul de seuil doit donner un résultat inférieur à 1 : il est de 0,048 pour les dangers pour la santé, de 0,54 pour les dangers physiques et de 0,97 pour les dangers pour l'environnement (en raison principalement d'un stockage de 90 t de substances ou mélanges dangereuses pour l'environnement aquatique de catégorie aiguë 1 ou chronique 1).

3 Analyse et prise en compte des enjeux et impacts environnementaux

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour le projet de ZAE et la présente opération concernent :

- la consommation d'espaces agricoles et forestiers, (la consommation d'espaces forestiers étant uniquement le fait de l'accès à la ZAE),
- le paysage,
- la biodiversité et les continuités écologiques,
- les eaux pluviales,
- les risques industriels,
- les trafics routiers induits et les pollutions associées.

Chacun de ces enjeux fait l'objet d'un chapitre ci-après, dans lequel sont examinés à la fois l'état initial du site, les incidences potentielles du projet et les mesures visant à éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes à l'environnement ou à la santé.

Comme indiqué précédemment l'étude d'impact présentée à l'appui du présent dossier doit constituer une actualisation de l'étude d'impact du projet de ZAE produite en 2018. Or elle n'y fait pas explicitement référence, même si elle reprend et actualise certaines études notamment sur la biodiversité et les trafics.

Pour la MRAe, il est nécessaire que l'étude d'impact produite à l'enquête publique soit complétée par une présentation de l'étude d'impact initiale, précisant les éléments qui demeurent valides, notamment parmi les mesures alors retenues pour la prise en compte de l'environnement et de la santé, et ceux qui sont modifiés par la présente étude d'impact

De plus les informations (sur les risques technologiques) et illustrations (tels que le plan masse du projet reproduit dans le présent avis), importantes pour le public qui figurent dans d'autres pièces du dossier de demande d'autorisation, méritent pour la MRAe d'être reprises ou synthétisées dans l'étude d'impact (au besoin, avec des renvois à ces différentes pièces) pour qu'elle apporte au public une information complète sur le projet, en traitant de l'ensemble de ses enjeux environnementaux et sanitaires. Ces compléments lui paraissent en particulier indispensables dans le résumé non technique de l'étude d'impact

La MRAe recommande d'intégrer dans l'étude d'impact les plans figurant en annexe de la demande d'autorisation (PJ 1 et PJ 2).

3.1 La consommation d'espaces agricoles

Les enjeux environnementaux liés à la consommation d'espaces agricoles sont une imperméabilisation irréversible des sols, une perte de biodiversité et une banalisation des paysages. Il importe donc, pour la MRAe, d'éviter et, à défaut, de réduire une telle consommation.

Le projet de ZAE s'implante principalement sur un terrain actuellement utilisé pour la culture céréalière. Une étude préalable de l'impact du projet sur l'économie agricole a été réalisée en décembre 2017 et mise à jour en juillet 2020 pour tenir compte du projet actuel d'entrepôt (annexe 3 de la présente étude d'impact). Le projet de ZAE, (p. 135), impacte trois exploitations agricoles de grandes cultures sur 25,8 ha valorisés en blé tendre, colza et orge représentant entre 1,8 et 31 % de la surface agricole utile totale de ces exploitations¹⁰.

L'étude d'impact présente (p. 227) le choix de l'emplacement du projet comme une mesure de réduction de l'impact du projet sur l'économie agricole prise à l'échelle du projet de la ZA Ablis–Nord 2, car cet emplacement, situé dans la continuité de la zone d'activité d'Ablis-Nord, ne fragmente pas l'espace agricole et n'impacte pas la desserte des parcelles qui demeurent agricoles. La MRAe observe que cette continuité est relative, car la coupure spatiale que constitue la RN 10 est franchie avec le projet, même si la nouvelle ZAE bénéficie de la desserte routière vers l'autoroute A 11 de la ZAE existante.

L'étude d'impact indique, comme autre mesure prise pour réduire de l'impact du projet, la compacité recherchée pour réduire l'emprise au sol du bâti (après la prise en compte des contraintes de dégagement de 100 m de l'axe de l'autoroute, de 75 m de l'axe de la RN 10 et de 50 m du massif boisé). La MRAe note que si le bâtiment est effectivement compact et si des contraintes de localisation sont à respecter, le dimensionnement des espaces extérieurs paraît large (l'entrepôt consomme au total une superficie agricole de près de trois fois son emprise au sol).

Le devenir (retour éventuel à l'activité agricole) de la bande de terrain inconstructible situé au sein de la ZAE entre l'emprise du futur entrepôt et la forêt mérite d'être précisée. Il en va de même de la bande de terrain également inconstructible située entre l'emprise du futur entrepôt et la RN 20. Le plan masse du projet fait enfin apparaître la création au sein de la ZAE d'une voie nouvelle longeant au nord l'emprise du futur entrepôt et semblant en impasse Sa raison d'être mérite d'être indiquée.

3.2 Le paysage

Deux sites classés et un site inscrit sont identifiés par l'étude d'impact, mais leurs périmètres ne concernent pas le projet de ZAE.

De nombreux clichés photographiques permettent d'apprécier l'environnement paysager actuel de la commune d'Ablis et du site (p. 47) appartenant à deux grandes entités paysagères naturelles : d'une part le plateau agricole, et d'autre part, la vallée et ses coteaux, entre lesquelles s'insèrent les trois zones d'activités : ZA Ablis – Ouest, ZA Ablis – Nord et ZA Ablis – Nord 2. Le plateau agricole qui occupe la majorité de la commune est relativement plat, ouvert, composé de vastes espaces agricoles.

Des photographies (p. 51 – 52) montrent la grande visibilité du site depuis les axes routiers immédiats (RN 20) et plus lointains comme la RD 168 (au sud-ouest) (cf fig 5).

¹⁰ Étude réalisée en application de l'article L.112-1-3 du code rural et de la pêche maritime ; un travail avec la SAFER a permis de retrouver des surfaces pour l'exploitation agricole la plus impactée.



Vue sur le site et sur la vallée du ru du Perray depuis la route départementale 168

Figure 5 : Vue du site depuis la RD 168 (source : notice paysagère de la demande de permis de construire)

Le paysage n'est pas considéré comme un enjeu majeur par l'étude d'impact (p. 17) : « Le paysage est déjà fortement urbanisé, marqué par les bâtiments industriels et logistiques des zones avoisinantes, le projet sera alors en cohérence avec son environnement bâti et naturel. »

Pour la MRAe, le projet d'entrepôt est susceptible de modifier des vues lointaines, compte tenu :

- de sa localisation sur un plateau, où il sera visible depuis de nombreux points de vue, en particulier depuis la RD 168 où l'on perçoit peu actuellement, dans un paysage agricole et forestier, la ZAE existante qui est située de l'autre côté de la RN 10 (fig 5) ;
- du volume et de la hauteur (15 m) du bâtiment, surmonté de panneaux photovoltaïques.

Les effets du projet sur le paysage ne sont pas suffisamment évalués. L'étude d'impact présente un plan masse paysager en page 158, et deux vues futures au sol et une vue aérienne sur le projet en pages 173 à 175, mais ne comporte pas d'analyse comparant des vues du site avant le projet, après sa mise en œuvre et après développement des végétaux.

Ces analyses sont pour la MRAe nécessaires pour évaluer les effets du projet sur le paysage perçu notamment depuis l'A 11, la RN 10 et la RD 168.

L'étude d'impact indique (p. 7) que : « des aménagements paysagers seront nombreux autour du projet d'aménagement afin de limiter sa perception depuis les axes routiers adjacents ».

Elle détaille (p. 158 et suivantes) le plan masse paysager du projet avec notamment :

- des franges végétales paysagères le long de l'A 11 et de la RN 10) ;
- un alignement d'arbres sur la limite ouest le long de la zone agricole ;
- la végétalisation de la limite nord sur une largeur de 3 mètres.

Les superficies prévues des espaces paysagers sont de 21 840 m² de lisières boisées, 27 100 m² de prairies et 53 000 m² de haies.



Figure 6 : plan masse paysager (source : étude d'impact, p.58)

La notice paysagère de la demande de permis de construire précise le traitement paysager projeté.

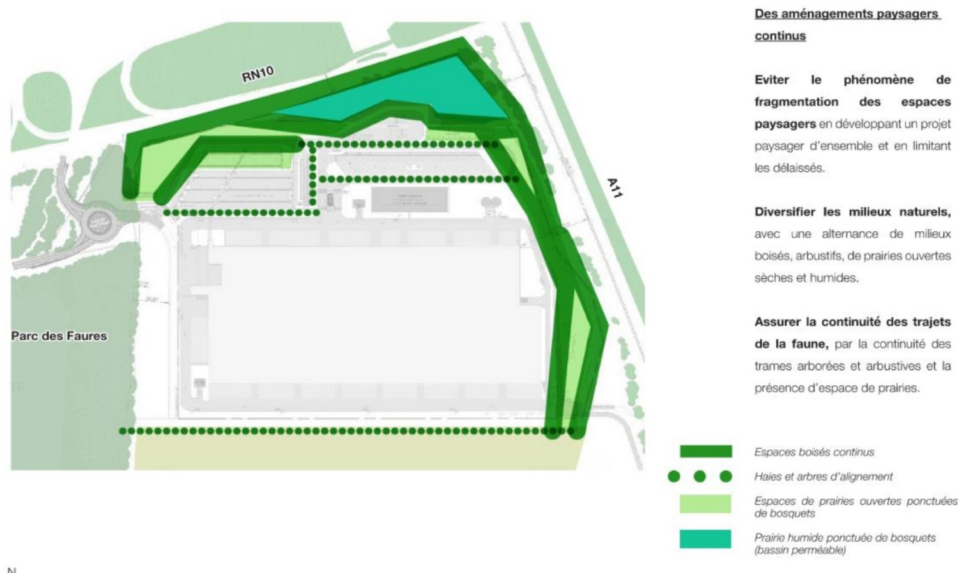


Figure 7 : intentions paysagères (source : notice paysagère de la demande de permis de construire)

La MRAe recommande de réaliser une analyse comparative de vues au sol avant le projet, après sa mise en œuvre, puis après développement des végétaux, afin d'évaluer les effets du projet sur le paysage notamment depuis les principaux points de vue identifiés (A 11, RN 10 et D 168).

3.3 La biodiversité et les continuités écologiques

L'étude d'impact indique (p. 79) que, d'après le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France, le projet est traversé par un corridor fonctionnel de prairies, de friches et dépendances vertes (sous trame verte de type herbacé). Elle souligne que les terrains étudiés, constitués principalement de cultures céréalières, ne sont pas directement concernés par cette trame verte, mais que le projet doit néanmoins prendre en compte l'existence de ce corridor écologique à travers la mise en place de mesures visant à assurer sa fonctionnalité.

Il ressort de l'étude faune/flore, datée du 30 juin 2017 et complétée en avril 2020, que plusieurs espèces protégées sont présentes sur le site du projet de ZAE : 24 espèces d'oiseaux protégées (p. 83), 10 espèces de chauves-souris protégées (p. 85) (Murin à moustaches, Murin à oreilles échancrées, Murin d'Alcathoe, Murin de Daubenton, Noctule de Leisler, Oreillard roux, Pipistrelle commune, Pipistrelle de Kuhl, Sérotine commune), le Triton palmé, le Crapaud commun (p. 96), le Lézard des murailles (p. 97), la Mante religieuse (p. 101).

Le projet de ZAE va entraîner la destruction d'habitats d'espèces protégées au nord du site (défrichage de 0,47 ha pour la création du giratoire d'accès au site). Afin de limiter l'impact des travaux sur les cycles biologiques des différentes espèces présentes à proximité de la zone d'étude, la plupart des travaux lourds (excavation, défrichage) seront réalisés, entre la mi-septembre et la fin février, préservant ainsi, les périodes de nidification et de reproduction. Le défrichage a déjà été réalisé.

Selon l'étude d'impact, une fois que les mesures d'évitement et de réduction des impacts prévues dans le dossier mises en œuvre, les impacts résiduels du projet sur ces espèces sont faibles et ne nécessitent pas la mise en place de mesures compensatoires, le bon accomplissement des cycles biologiques n'étant pas remis en cause. Aussi, aucune dérogation relative à l'interdiction de porter atteinte à des espèces protégées ou à leurs habitats (article L.411-1 du code de l'environnement) n'est à prévoir, selon l'étude d'impact, pour la réalisation de ce projet, dès lors que toutes les mesures d'évitement et de réduction exposées dans le dossier sont prises.

Ces mesures, relatives à la ZAE dans son ensemble et pour certaines mises en œuvre à l'extérieur des emprises du futur entrepôt, sont les suivantes :

- le défrichage de la zone boisée sera limité au minimum ;
- le calendrier des travaux devra respecter les périodes sensibles pour les espèces, en particulier, les oiseaux, les amphibiens et les insectes. Les travaux de défrichage seront réalisés entre septembre et fin février ;
- le maintien et la protection des lisières boisées et des haies situés en périphérie immédiate des terrains à aménager pour pérenniser des sites de reproduction pour certaines espèces d'oiseaux (p. 205) ;

Ces espaces n'étant par cartographiés, il convient de préciser s'il s'agit bien des franges du projet situées entre la clôture du futur entrepôt et d'une part la RN 10 et d'autre part le long de l'autoroute A 11 ;

- les lisières nord et sud seront préservées et renforcées (susitant la même observation) et des trames paysagères seront développées doivent permettre le déplacement des espèces sur le site : des espaces boisés seront créés dans l'emprise de l'entrepôt logistique (p. 213). Un maillage de haies basses et hautes permettra de créer un lien écologique entre le boisement des Faures au nord et le ru du Perray au sud, et d'améliorer le déplacement des espèces (p. 213). La palette arbustive utilisée sera adaptée et variée pour être favorable en particulier aux oiseaux et insectes ;
- des zones ouvertes herbacées constituées de graminées et de fleurs annuelles et vivaces seront plantées (p. 214) ;
- une douzaine d'aménagements favorables aux reptiles (habitat minéral de type pierriers) et insectes (hôtels à insectes) seront installés sur l'ensemble du site (p. 214 et 215) ;
- un « écoduc » permettant le déplacement des amphibiens, des petits mammifères terrestres et des reptiles, sous la voie d'accès au site (p. 209) ;
- huit dispositifs de passage de la petite faune seront réparties sur les clôtures de l'entrepôt au nord et au sud (p. 210).

Un schéma d'éclairage sera mis en place, permettant notamment d'assurer un éclairage au sol pour limiter les émissions lumineuses en hauteur pour réduire les incidences sur la faune nocturne (oiseaux, insectes, mammifères, chiroptères).

En phase d'exploitation, un plan de gestion écologique sur plusieurs années précisera les obligations en matière d'entretien, notamment l'interdiction de l'utilisation de produits phytosanitaires (p. 217) et la gestion différenciée des espaces verts (p. 213).

La MRAe constate que le maître d'ouvrage a pris en compte les enjeux écologiques du site et que l'étude d'impact prévoit des mesures d'évitement et de réduction du phénomène de fragmentation des milieux et des continuités.

Pour la MRAe, la mise en œuvre effective de ces mesures, y compris celles prévues à l'extérieur de l'emprise du futur entrepôt, justifie qu'elles soient reprises dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter.

La MRAe recommande de préciser les mesures en faveur de la biodiversité prévues sur les franges du projet situées entre la clôture du futur entrepôt et, d'une part la RN 10 et, d'autre part le long de l'autoroute A 11.

La MRAe recommande à l'autorité décisionnaire de prescrire la réalisation des mesures en faveur de la biodiversité énoncées dans l'étude d'impact du projet, y compris celles prévues à l'extérieur de l'emprise du futur entrepôt.

3.4 Les eaux pluviales

Une étude hydrogéologique et pédologique a été réalisée en 2017 pour la ZAE, actualisée en juin 2020 (p. 54, p. 59 et annexe 4). Une carte (p. 67) montre que les ruissellements sont globalement orientés du nord vers le sud.

Les plans de l'étude d'impact montrent l'existence au nord du projet d'une rétention en eau de 450 m² environ, alimentée par un fossé collectant les eaux de voirie de la bretelle desservant le site du projet.

L'étude d'impact rappelle que les eaux pluviales ne peuvent être rejetées dans le réseau public d'eaux pluviales qu'en cas d'impossibilité avérée d'infiltration sur la parcelle et après qu'aient été mises en œuvre des solutions susceptibles de stocker les apports pluviaux. Toutefois, sur le site du projet, les capacités d'infiltration sont faibles, liées aux horizons géologiques limoneux et argileux (p.54 et p. 59). Par ailleurs, le site est classé en zone d'aléa moyen à fort pour le risque de retrait – gonflement d'argile (p. 28).

D'après l'étude d'impact (p. 115 et p.120), les eaux pluviales de toitures (83 789 m²), peu polluées, seront tamponnées dans un bassin enherbé non étanche de 4 753 m³ (surface de 9 949 m²) avant d'être rejetées vers le ru du Perray avec un débit régulé de 1 l/s/ha (en respect des dispositions du SDAGE Seine Normandie).

Les eaux pluviales de voiries et des abords des bâtiments, potentiellement polluées, seront collectées et régulées dans un bassin étanche de 6 938 m³. Elles transiteront ensuite dans un séparateur d'hydrocarbures avant d'être rejetées dans le ru du Perray avec un débit régulé de 1 l/s/ha. Les réseaux correspondants seront munis de vannes d'isolement permettant en cas d'accident, d'arrêter la pollution avant leur rejet dans le ru du Perray.

Pour recueillir les eaux d'extinction, en cas d'incendie sur la plateforme logistique, il est prévu un volume de rétention de 2 638 m³ au sein du bassin étanche de 6 938 m³ (laissant 4 300 m³ pour la récupération des eaux d'un orage décennal sur les voiries). En cas de sinistre, les eaux stockées seront analysées. Si elles ne sont pas polluées, elles seront rejetées vers le ru du Perray. Dans le cas contraire, elles seront éliminées comme déchets dangereux par une société spécialisée.

La MRAe note, par rapport à la version précédente de l'étude d'impact, une nette amélioration de la prise en compte des ruissellements engendrés par le projet. Les mesures envisagées pour éviter réduire et compenser ces effets paraissent adaptées. Toutefois, pour une meilleure compréhension de l'agencement des deux bassins de récupération des eaux pluviales prévus, la MRAe recommande à nouveau d'insérer dans l'étude d'impact la figure 3 du présent avis.

3.5 L'imperméabilisation des sols et les énergies renouvelables

Le projet de ZAE prévoit la suppression d'espaces de pleine terre en créant près de 161 178 m² de surfaces imperméabilisées (le bâtiment de 83 789 m² et les secteurs de parking et de voirie de 77 390 m²). La MRAe note que la réalisation de 630 places de stationnement pour véhicules légers est imposée par le règlement du PLU et que « dans la mesure où cette imposition est très largement supérieure aux besoins réels du projet, tout une partie de ces places de parkings sera figurée sur des espaces verts, car elles ne seront aucunement exploitées. » (p. 238).

Le projet paysager montre effectivement que certains secteurs de parking seront végétalisés, ce qui réduit le phénomène d'imperméabilisation. Il n'est pas précisé le nombre d'emplacement concernés

L'étude d'impact traite brièvement du développement des énergies renouvelables au sein du projet de ZAE (p. 192) : « Les possibilités d'utilisation d'énergies renouvelables ont été étudiées. Notamment, la possibilité d'installer des panneaux photovoltaïques a été étudiée à la conception du bâtiment afin de permettre leur installation future. L'exploitant projette ainsi la mise en place de panneaux photovoltaïques sur la toiture de 2,56 MWc. » Un plan d'implantation est présenté.

L'étude réalisée sur les possibilités d'utilisation d'énergies renouvelables mérite pour la MRAe d'être présentée dans l'étude d'impact pour exposer les différentes formes de production et de consommation d'énergies renouvelables potentiellement mobilisables sur le site.

De plus, il convient de préciser dans l'étude d'impact comment les projets de l'exploitant se sont concrétisés et si la mise en place de ces panneaux a été décidée. Pour la bonne information du public, l'utilisation de l'électricité ainsi produite mérite d'être précisée en regard des consommations prévues dans le futur entrepôt.

La MRAe recommande de :

- **présenter l'étude réalisée sur les possibilités d'utilisation d'énergies renouvelables,**
- **présenter le dispositif de panneaux photovoltaïques retenu.**

3.6 Les déplacements et les pollutions associées aux transports routiers

L'étude d'impact (p. 25) indique que le site de la ZA Ablis – Nord 2 n'est pas encore desservi par les transports en commun, mais que deux lignes de bus passent à proximité reliant la commune d'Ablis aux agglomérations et aux gares SNCF les plus proches. La ligne 18 dessert la ZA Ablis – Nord à l'est du projet et permet de rejoindre la gare du RER C à Dourdan, ainsi que plusieurs communes à l'est du projet. La ligne 11 dessert la ZA Ablis – Ouest située au sud du projet, de l'autre côté de l'autoroute A 11, et permet de rejoindre la gare de Rambouillet à l'est et la gare d'Auneau situées à l'ouest (p. 189 – 190). Deux passages de bus sont assurés sur chacune de ces lignes dans la journée. Il est envisagé à moyen/long terme le développement de la desserte des transports en commun. Ce point mérite d'être précisé lors de l'enquête

Les modalités d'accès au site à pied, notamment à partir de ces arrêts de bus, ou à vélo ne sont pas décrites dans l'étude d'impact. Les conditions d'accès paraissent peu attractives (un seul point d'entrée pour piétons et cyclistes paraît prévu au nord de l'entrepôt, au même endroit que le point d'entrée des véhicules). Cette question mérite pour la MRAe d'être approfondie.

La MRAe recommande de présenter les modalités d'accès au site pour les piétons et les cyclistes et d'étudier les améliorations possibles.

L'entrepôt sera connecté à la bretelle d'entrée et de sortie de la RN 10 via le rond-point à créer de la ZA Ablis – Nord 2 permettant ensuite de rejoindre l'autoroute A 11 dans les deux directions sans traverser de zones d'habitation.

L'entrepôt disposera de places de parkings pour le stationnement des véhicules des employés et d'un parking pour les poids lourds. Les employés seront sensibilisés à l'utilisation du covoiturage pour limiter le nombre de véhicules individuels. Des places réservées seront créées dans le parking afin de favoriser cette pratique (p. 253)

La majeure partie des déplacements se fera en horaires décalés (p. 152). Le trafic généré par la plateforme logistique est évalué à 540 véhicules par jour, dont 257 véhicules pour les employés et 200 pour les poids lourds en dehors des heures de pointe, ainsi que 32 poids lourds et 51 véhicules d'employés aux heures de pointe.

Les résultats des études de trafic¹¹ montrent que la circulation restera fluide au niveau des giratoires existant et projeté, même avec la hausse de trafic générée par le projet (p. 152).

Concernant le bruit, une étude acoustique a été réalisée en juillet 2017 en application de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées. Les résultats montrent que les sources de bruit actuelles proviennent du trafic des infrastructures routières. L'étude précise que, pendant la phase d'exploitation, les niveaux acoustiques au droit de la zone resteront sensiblement identiques à la situation actuelle, très impactée par des niveaux de bruit ambiant déjà élevés (RN 10 et A 11)¹².

Selon l'étude d'impact, le projet en phase exploitation n'aura aucune incidence sur le contexte sonore ambiant des premières habitations située à plus de 600 mètres au sud-est du projet.

3.7 Les risques industriels

L'étude d'impact traite des risques technologiques des ICPE voisines du projet. L'établissement le plus proche se trouve à 315 m, de l'autre côté de la RN 10, L'étude d'impact (p. 29) considère qu'il n'est pas susceptible de présenter des risques pour le projet d'entrepôt. Elle traite ensuite des risques technologiques présentés par l'entrepôt pour l'eau et pour l'air.

L'étude de dangers, mentionnée dans l'étude d'impact (p.129), étudie les risques liés à l'exploitation des installations. Pour la MRAe, une information complète du public nécessite de présenter dans l'étude d'impact elle-même une synthèse de l'étude de dangers et de la reprendre dans le résumé non technique, pour permettre une bonne appréhension par le public de la prise en compte des enjeux sanitaires dans la conception du projet.

La MRAe recommande d'insérer dans l'étude d'impact une synthèse de l'étude de dangers, de façon à apporter une information complète au public sur la prise en compte des enjeux sanitaires par le projet.

Le risque industriel identifié par l'étude de danger est le risque d'incendie se développant au sein des cellules de stockage, ainsi que les effets induits en matière de propagation des fumées.

Le risque incendie en lien avec la présence de panneaux photovoltaïques implantés sur la couverture de l'entrepôt (p. 30 de l'étude de dangers) est également pris en compte dans l'étude de dangers.

Le maître d'ouvrage présente dans l'étude de dangers des mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou de limiter les distances d'effet du phénomène dangereux par la mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques appropriées.

L'étude de dangers précise (p. 7) que dans les cellules de stockage, seuls des produits emballés seront manipulés sans aucun stockage de type vrac. Les produits stockés seront placés sur des palettes rangées dans les zones d'entreposage par des chariots élévateurs. Le système informatisé de gestion du site permettra de tenir à jour un état des marchandises stockées avec leur localisation dans le bâtiment.

Le principal risque lié à ce type d'activité est l'incendie du fait de la nature des produits stockés, les produits de grande consommation ne présentant pas de danger en eux-mêmes, mais les quantités stockées (6 380 tonnes de matières combustibles dans la plus grande cellule) présentent un risque

11 Etudes recommandées par la MRAe dans son précédent avis.

12 L'étude acoustique réalisée en 2017 annexée à l'étude d'impact montre des dépassements de nuit de la limite fixée par l'arrêté du 23 janvier 1997 en limite de la ZAE le long de la RN10 .

d'incendie de grande ampleur. Compte tenu de l'implantation de l'établissement, les enjeux en cas d'accident concenent essentiellement les personnes présentes sur le site.

L'installation de refroidissement utilisera comme fluide frigorigène l'ammoniac, gaz inflammable, incolore et nocif par inhalation. Il peut être à l'origine d'explosions qui ne peuvent se produire que dans un local clos. Les condenseurs évaporatifs à l'ammoniac seront implantés sur la toiture de la salle des machines, Le froid sera ensuite distribué dans l'entrepôt par du CO₂.

Pour limiter le risque d'accumulation d'hydrogène, le local de charge des batteries sera équipé d'une ventilation mécanique forcée installée en toiture, de plus la charge des batteries sera asservie à la ventilation.

Le bâtiment ne sera pas équipé de chaudières, la récupération des calories perdues par l'installation de production de froid permettant d'assurer la production de chaleur nécessaire au chauffage de l'entrepôt par le biais d'un plancher chauffant.

Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences

La consultation de la base de données ARIA¹³ du Bureau d'analyse des risques et pollutions industrielles (DPPR/SEI/BARPI) du Ministère de l'écologie et du développement durable, a permis de fournir une liste des sinistres intervenus dans des établissements présentant des installations similaires dont des panneaux photovoltaïques et une réfrigération à l'ammoniac

L'incendie pour ce type d'entrepôt est l'évènement le plus courant souvent associé à un rejet de matières dangereuses / polluantes.

À partir de l'accidentologie, l'étude de dangers retient (p. 35) différentes sources potentielles de dommage et présente les mesures de maîtrise des risques correspondantes qui seront mises en place :

- Incendie¹⁴ d'une cellule de stockage de matières combustibles, avec le calcul des effets thermiques de l'incendie d'une cellule et de trois cellules de stockage ainsi que les effets toxiques et l'impact sur la visibilité.
- Fuite d'ammoniac dans la salle des machines, avec le calcul effets de dispersion de différents scénarios de fuite d'ammoniac.
- Explosion d'hydrogène dans le local de charge.
- Pollution de l'eau et/ou du sol liée aux risques de déversement accidentel mais aussi et surtout aux eaux d'extinction en cas d'incendie.

La simulation des phénomènes dangereux a porté notamment sur l'incendie d'une cellule de produits combustibles, celui d'une cellule de liquides inflammables et celui de la cellule de stockage des aérosols.

L'objectif des modélisations effectuées est de déterminer les distances de perception des flux thermiques de :

- 8 kW/m² pour le seuil des effets domino correspondant au seuil de dégâts grave sur les structures ;
- 5 kW/m² pour le seuil des effets létaux délimitant la zone des dangers graves pour la vie humaine ;
- 3 kW/m² pour le seuil des effets irréversibles délimitant la zone des dangers significatifs pour la vie humaine.

¹³ Base de données sur les accidents industriels.

¹⁴ L'inventaire des risques et l'accidentologie ont permis de retenir six sources d'inflammation possibles: la foudre comme risque naturel, la négligence humaine (dont imprudence fumeur), les travaux par point chaud du fait de la nécessité de faire des travaux au cours de la durée de vie du site, une étincelle électrique de par la présence d'équipements électriques sur le site, le risque lié à la manutention, compte tenu des nombreux allers-retours effectués par les caristes au cours d'une journée de travail dans l'entrepôt, les effets domino liés au local de charge et à la salle des machines.

La représentation des flux thermiques permet de constater que, quelle que soit la cellule étudiée et quelle que soit la typologie de produits stockés, en cas d'incendie d'une cellule de stockage, dans le cas le plus défavorable, aucun des trois flux ne sort des limites de propriété.

Les durées d'incendie des cellules étant inférieures à la tenue au feu des murs séparatifs, la propagation de l'incendie à plusieurs cellules n'a pas fait l'objet de simulation

La simulation des phénomènes dangereux a également porté sur les effets toxiques et sur la visibilité des fumées en cas d'incendie d'une cellule de produits combustibles (avec la modélisation de la dispersion des fumées).

L'étude de dispersion des toxiques conclut qu'en cas de sinistre généralisé dans l'une ou l'autre des cellules dédiées au stockage de produits combustibles courants, les éléments toxiques susceptibles d'être emportés dans les fumées ont toutes les chances de se disperser sans engendrer de risque significatif aux alentours ni à des distances élevées du site.

En effet, le modèle conclut que les seuils SEI¹⁵, SEL¹⁶ et SELS¹⁷ ne sont pas atteints à une hauteur de cible de 3 m et par conséquent ne seront pas atteints pour une hauteur de cible humaine à 1,8 m.

Le risque de perte de visibilité sur les axes routiers alentours a été étudié avec l'analyse de la dispersion des suies. La modélisation a montré que les suies ont toutes les chances de se disperser sans engendrer de perte de visibilité significative pour les automobilistes aux alentours ni à des distances élevées du site. Toutefois, une procédure d'alerte des différentes infrastructures de transport alentours sera rédigée lors de l'entrée en exploitation du bâtiment.

Enfin la simulation des phénomènes dangereux a porté sur la modélisation d'une fuite d'ammoniac dans la salle des machines (situation la plus pénalisante) et de sa dispersion par le système d'extraction d'urgence. Elle montre que :

- les seuils de toxicité SEI, SEL et SELS ne sont pas atteints à hauteur de cible humaine (1,8 m) ;
- le seuil SEI sort des limites d'exploitation sur une distance maximale d'environ 100 mètres mais à une hauteur de 31 m. Les terrains susceptibles d'être impactés en cas de rejet de NH₃ par le système d'extraction de la salle des machines, sont classés, au vu du PLU, en zone naturelle (non constructible à ce jour). Au vu de ce classement et de la hauteur atteinte par le nuage, aucun tiers n'est susceptible d'être impacté ;
- Les seuils des SEL et SELS restent maîtrisés au sein de l'établissement et atteignent des distances maximales de l'ordre de 12 m pour une hauteur de nuage de 20,5 m.

15 seuil des effets irréversibles, seuil au-delà duquel des lésions ou séquelles fonctionnelles persistantes apparaîtront durablement, à la suite de l'exposition au toxique

16 seuil des effets létaux : c'est le seuil au delà duquel survient la mort. (concentration létale de 1%)

17 seuil des effets létaux significatifs (concentration létale de 5%)

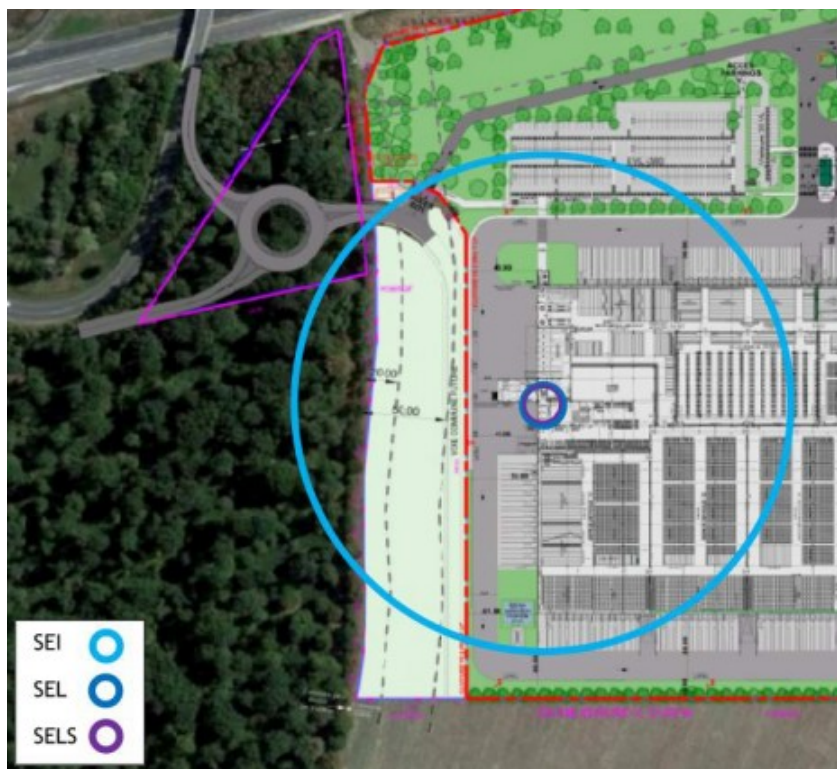


Figure 8 : Fuite dans la salle des machines – Distances maximales atteintes par des seuils des SEI, SEL et SELS (source : étude de dangers)

Mesures de prévention et de protection

L'étude de dangers analyse les mesures de prévention et de protection mises en place sur les installations et qui seront retenues comme mesures de maîtrise des risques.

Évaluation et prise en compte de la gravité et de la probabilité des accidents.

L'étude de dangers étudie ensuite les effets et la gravité des phénomènes identifiés comme les plus dangereux et de leurs effets en les classant dans la grille probabilité/gravité (nombre de personnes exposées) proposée par l'arrêté du 29 septembre 2005¹⁸ : incendie d'une cellule, incendie de trois cellules, la fuite d'ammoniac ayant été écartée de cette cotation en l'absence de risque de dépassement du seuil des effets irréversibles (SEI) ni du seuil des effets létaux (SEL) autour de l'établissement.

¹⁸ arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études des dangers des installations classées soumises à autorisation.

Gravité des conséquences sur les personnes exposées au risque (note 1)	PROBABILITE (sens croissant de E vers A)				
	E	D	C	B	A
Désastreux					
Catastrophique					
Important					
Sérieux					
Modéré		Incendie de 3 cellules de stockage	Incendie d'une cellule de stockage		

Figure 9 : Matrice Probabilité x Gravité (source : étude de dangers)

D : évènement très improbable (probabilité annuelle de 10-4 à 10-5) C : évènement improbable (de 10-3 à 10-4)

Rouge : zone de risque élevé. Jaune : zone de risque intermédiaire dans laquelle une démarche d'amélioration continue est particulièrement pertinente

L'étude de dangers conclut que la cotation montre que les événements retenus présentent une gravité modérée et que toutes les mesures ont été prises pour obtenir un niveau de risque aussi bas que possible.

3.8 Impacts cumulés

L'étude d'impact n'a identifié aucun projet voisin du site, au sens de l'article R 122-5 du code de l'environnement, à prendre en compte afin d'analyser ses effets cumulés avec ceux du projet (p. 185). Les effets cumulés du projet avec les ZAE voisines ne sont donc pas traités à ce titre .

4 Justification du projet retenu

Dans son avis exprimé en 2018 la MRAe avait recommandé de justifier le choix de la zone retenue pour la ZAE au regard d'alternatives moins consommatrices d'espaces non artificialisés nécessitant d'être exposées dans l'étude d'impact et de justifier l'implantation de nouveaux entrepôts au regard de l'offre d'entrepôts dans la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires.

Elle n'a pas eu connaissance d'un éventuel mémoire en réponse de la société SEBAIL 78. Elle note que l'étude d'impact ne présente pas de scénario utilisant un terrain déjà urbanisé et vacant ou disponible dans une zone économique existante.

La présente étude d'impact justifie (p. 188) la localisation du projet d'entrepôt sur le site d'Ablis par la proximité des axes routiers, les besoins de développement économique du territoire et sa bonne implantation par rapport à la région parisienne et à l'ouest de la France.

L'étude d'impact indique que l'emprise au sol du projet a été optimisée, mais sans présenter les différents scénarios d'implantation d'entrepôts sur le site qui ont été envisagés et écartés, assortis d'une analyse comparative portant notamment sur les enjeux environnementaux relevés (la consommation de terres agricoles, le paysage, la biodiversité et les continuités écologiques, les trafics routiers et leurs impacts).

La MRAe recommande de présenter les scénarios d'implantation d'entrepôts sur le site qui ont été envisagés.

5 Information, consultation et participation du public

Le résumé non technique fourni dans le dossier donne au lecteur non spécialiste une vision synthétique des sujets traités dans l'étude d'impact. Pour la MRAe, il doit être complété par un résumé non technique de l'étude de dangers.

Le présent avis doit être joint au dossier d'enquête publique du projet .

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet. Il sera transmis à la MRAe à l'adresse suivante : mrae-idf@developpement-durable.gouv.fr

L'avis de la MRAe est disponible sur le site Internet de la mission régionale de l'autorité environnementale d'Île-de-France et sur celui de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale,

la déléguée,



Catherine MIR