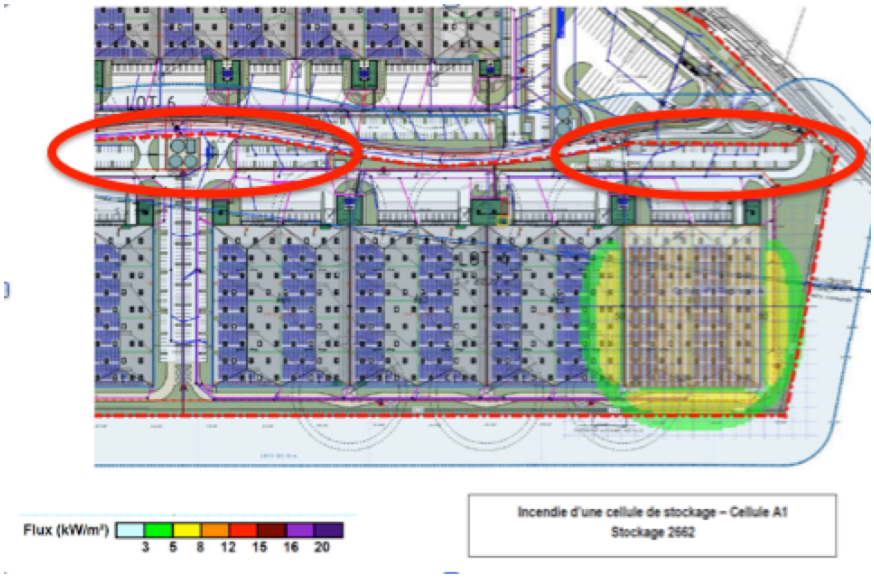
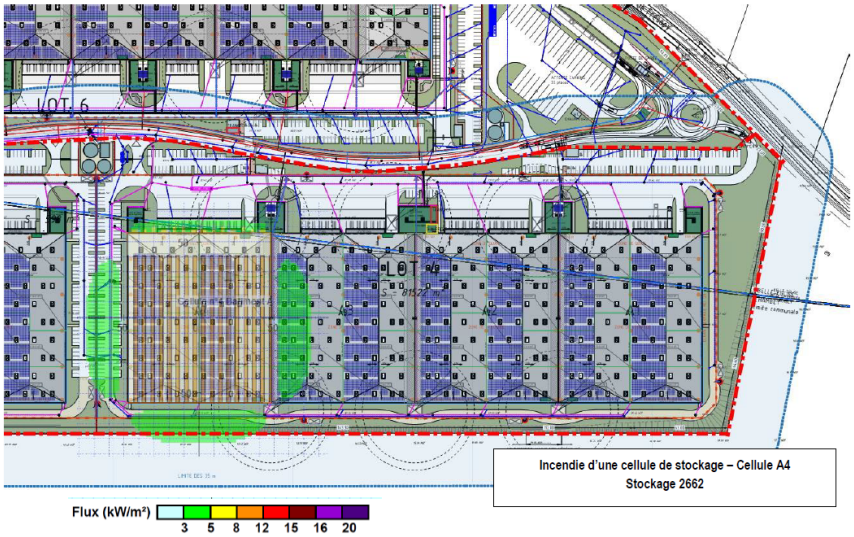
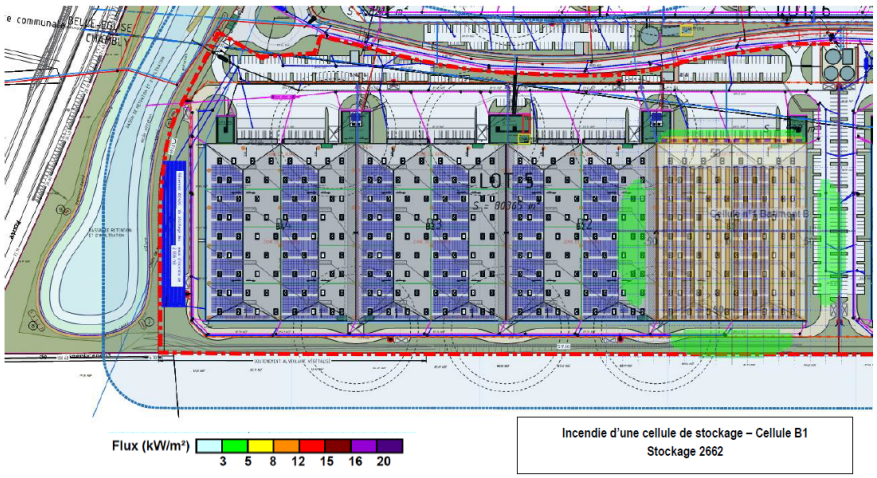
Cette évolution technologique est maintenant acquise, puisqu'à partir de 2035 le moteur thermique sera interdit, la quasi totalité des VL seront électriques.
Aussi, ne serait-il pas judicieux de prévoir dès à présent un pré-équipement sur un plus grand nombre de places de stationnement, bien sûr limité suivant le point 1 des prescriptions du SDIS, à savoir : hors zones d'effets des flux thermiques et des flux de surpression.
Réponse des pétitionnaires :
Des mesures conservatoires (fourreaux électriques) seront mise en place pour permettre l'équipement de 100% des places.

- Suivant la prescription du SDIS (supra) et l'évolution possible du dossier, est-il toujours pertinent de maintenir des places de stationnement dans les zones d'effets des flux thermiques et de surpression ? (Voir mon observation infra – Permis de construire bâtiments A et C – Parkings)
Réponse des pétitionnaires :
Pour les bâtiments A et B, les modélisations des flux thermiques permettent de constater que les poches de parking VL situées au Nord des bâtiments (de l'autre côté des cours camions ne sont pas susceptibles d'être impactées par des effets thermiques ou des effets de surpression.



En revanche, la poche de parkings VL située entre les bâtiments A et B est susceptible d'être impactée par un flux thermique de 3 kW/m².
Le flux thermique de 3 kW/m² correspond au seuil des effets irréversibles délimitant la zone des dangers significatifs pour la vie humaine. Ce flux thermique n'est pas susceptible d'enflammer ou d'endommager les véhicules légers stationnés (ce qui serait le cas avec un flux thermique de 8 kW/m²) et n'est donc pas susceptible de propager l'incendie d'un bâtiment vers le bâtiment voisin via le stationnement de véhicules légers.





Pour le bâtiment C, l'étude des dangers permet de constater sur les poches de stationnement VL ne sont pas susceptibles d'être impactées par un flux supérieur au flux de 3 kW/m²

- Pour chaque bâtiment, quel est le nombre de places concernées par cette prescription du SDIS ?
Réponse des pétitionnaires :
Sur le bâtiment A, cela représente 87 places et aucune sur le bâtiment C. Nous n'implanterons pas sur ces places de bornes suivant les recommandations du SDIS, mais maintiendrons les mesures conservatoires (Fourreaux)

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU PROJET :

> **Panneaux photovoltaïques :**

- Quelle est la finalité de l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toitures des bâtiments logistiques, autoconsommation, redistribution … ?
Réponse des pétitionnaires :
Les deux solutions sont envisageables selon le souhait et les besoins de nos clients.

- Pourquoi prévoir 30% de la surface des bâtiments couverte en panneaux photovoltaïques alors que la contribution des acteurs privés et publics pour un immobilier logistique performant, c'est à dire impliqués dans la transition énergétique, les engage à couvrir 50% de leur surface de toiture dès 2022 ?
Réponse des pétitionnaires :
Le projet à évolué sur ce point. La législation demande a minima 30% de la surface de la toiture. Nous couvrions 100% de la surface (hors cheminements, édicules, etc…),

- L'observation qui suit va à l'encontre du point précédent, va à l'encontre d'une disposition de la loi « Climat et Résilience » visant à favoriser les énergies renouvelables ; mais, bien que contradictoire, je pense qu'elle mérite réflexion.
Le dossier précise que l'ensoleillement annuel en région « Picardie » est faible, 1622 heures en moyenne, soit 18% du temps.
Devant ce constat, avant la phase de réalisation qui sera irréversible, ne serait-il pas judicieux qu'une étude démontre la pertinence de l'implantation de panneaux photovoltaïques et de ballons d'eau chaude solaires ?
Un diagnostic avec une projection à 5, voire 10 ans me paraît nécessaire, il permettrait de s'assurer de la rentabilité de l'investissement, en tenant compte de l'entretien et de la maintenance des installations, et des éventuels risques, notamment l'incendie.
Réponse des pétitionnaires :
L'emplacement conjugué à la taille de l'installation prévue en font un projet tout à fait pertinent autant énergétiquement que financièrement.
Une étude de faisabilité et une étude de marché ont bien évidemment été menées.
Elles concluent favorablement au développement du projet photovoltaïque, avec une rentabilité de l'opération tout à fait conforme au marché actuel.
Pour appuyer cette conclusion, nous pouvons noter que dans le dernier Appel d'Offre de la Commission de Régulation de l'Energie portant sur des installations photovoltaïques sur grandes toitures de bâtiments (comme la centrale photovoltaïque visée ici), 19,7% (soit 17,7 MWc) de la puissance des lauréats sont implantés en régions Ile de France, Grand Est ou Hauts de France (cf PJ Etude « Results analysis PPE2 tendre for rooftop PV – session #3 », Cabinet FINERGREEN).
Au-delà de sa rentabilité financière, ce projet constitue une plus-value environnementale forte puisque nous attendons plus de 6800 MWh de production d'électricité verte par an, ce qui équivaudrait à plus de 25% de la consommation annuelle d'électricité des habitants des communes de Belle-Eglise et Chambly réunies, pour cette seule installation (sources RET & INSEE).

- A partir d'un changement de décision qui pourrait être pris, l'augmentation de la surface de toiture végétalisée pourrait être une réponse au respect de la loi.
De plus, la mise en place d'ombrières équipées de panneaux photovoltaïques sur des places de parking VL, pourrait répondre partiellement au besoin, tout en limitant les coûts, voire les risques.
Réponse des pétitionnaires :
C'est la centrale photovoltaïque en toiture des bâtiments qui a été retenue sur ce projet.

> **Energies nouvelles** (Transition écologique – Plan Climat Air Energie Territorial) **:**

- L'électricité :
Qu'en est-il de l'évolution du PL électrique ?
Il semblerait qu'une tendance se détache pour que cette énergie soit de plus en plus appliquée, notamment aux fourgons utilitaires, voire à certains PL, selon l'autonomie.
Aussi, pourquoi ne pas prévoir quelques quais pré-aménagés pour la recharge des véhicules, pour chaque entrepôt ?
Réponse des pétitionnaires :
Cette technologie ne semble pas être la plus prometteuse. La technologie utilisant l'hydrogène semble plus adaptée et vouée à un développement industriel.

- L'hydrogène :
Anticipation du « futur immédiat » ? … Les camions équipés de moteurs à hydrogène, le défi est annoncé par de nombreux constructeurs automobiles.

. Extrait du journal « Le Point » (octobre 2020) : *« L'hydrogène (…) pour les poids lourds »*

« Le développement des véhicules à pile à combustible et hydrogène passera par les camions, selon « Hyundai, Daimler, Volvo, Toyota ». La marque coréenne « Hyundai » a loué à des transporteurs suisses sept camions « XCient Fuel Cell », des 36 tonnes capables de parcourir 400 kilomètres à pleine charge, grâce à des réservoirs pouvant stocker jusqu'à 32 kg d'hydrogène. (…) Alors que le marché des voitures particulières à hydrogène reste balbutiant, les camions pourraient ouvrir la route. La demande de camions est bien plus forte : « ça aidera à construire les infrastructures » a souligné le patron de l'opération de « Hyundai » en Suisse, lors de la présentation du camion à la presse. »
« Pour le patron de « Michelin » : « C'est la prochaine grande révolution du transport ». Le géant français du pneu a misé dessus en lançant (…) une coentreprise de piles à combustibles avec l'équipementier « Faurecia ». La pile à combustible offre une autonomie comparable à celle d'une mécanique diesel, tandis que ses réservoirs d'hydrogène peuvent être remplis en quelques minutes... à condition de trouver une station distribuant le précieux gaz. Une solution prometteuse pour les poids-lourds: les chauffeurs ont généralement des trajets prévus à l'avance, facilitant l'installation de stations devant leur entrepôt ou sur leur parcours. »

. Extrait du journal « Le Point » (octobre 2021) : *« L'Hydrogène 100% vert arrive. »*

« Nous sommes au début d'une formidable aventure qui va permettre de changer notre paradigme énergétique (…) Rouler à l'hydrogène décarboné est en passe de devenir une réalité avec le démarrage d'une première usine à BOUIN (…) Une soixantaine de projets sont lancés dans plusieurs pays (…) Cette société bénéficie, par le biais de l'Ademe, du plan de financement de 7 milliards de l'Etat pour soutenir la filière hydrogène (…) Elle pourra approvisionner des stations privatives (…) »
A partir de ce concept « prometteur » dont la finalité est envisagée à court terme, ne serait-il pas pertinent d'intégrer cette opportunité dans l'aménagement du parc logistique du « Pays de Thelle » ? L'enjeu est considérable, ce serait une vitrine pour le promoteur et un début de solution pour la transition énergétique et la lutte contre l'émission des GES.
Réponse des pétitionnaires :
Le promoteur est confiant sur la technologie de l'hydrogène pour les poids lourds et les chariots élévateurs. Le promoteur étudie la possibilité de développer des solutions d'hydrogène vert afin de proposer aux utilisateurs de déployer leurs flottes de camions et leurs engins de manutention (Chariots élévateurs) fonctionnant avec cette énergie renouvelable.
Nous étudions à cet effet un partenariat avec LHYFE et particulièrement sur ce projet.

> **Protection incendie :**

- En cas d'incendie, le volume d'eau disponible est très important. Aussi pourquoi ne pas mettre en place une motopompe sur le grand bassin de rétention des eaux pluviales pouvant alimenter le réseau de bornes incendie ?
Réponse des pétitionnaires :
L'eau des bassins à vocation à être infiltrée. Par conséquent, ils seront quasiment à sec entre deux épisodes pluvieux.

> **Evolution des emplois :**

- Si, à terme, 1500 emplois directs et 400 emplois indirects sont prévus sur l'ensemble du parc, il serait intéressant d'avoir une projection des emplois au fur et à mesure de l'évolution du parc telle qu'elle peut être envisagée à ce stade du projet.
Réponse des pétitionnaires :
Le bâtiment C représente 400 personnes, 350 pour les bâtiments A et B. Quant au parc d'activités, il abritera environ 400 employés. Ces chiffres s'entendent pour des CDI et ne prennent pas en compte le recours à l'intérim. Les emplois indirects (espaces verts, nettoyage, gardiennage etc…) augmenteront proportionnellement au développement du parc.

ARGUMENTS COMPLEMENTAIRES SUR LE CHOIX DE LA LOCALISATION DU PROJET :

- En toute logique, l'hypothèse de la conservation de l'état actuel n'est pas retenue par les pétitionnaires, dans la mesure où le projet s'inscrit dans un plan d'aménagement des 2 communes et de la Communauté de Communes.
Depuis le 22 août 2021, la loi "Climat et Résilience" inscrit la lutte contre l'artificialisation des sols comme un des grands objectifs de l'urbanisme, notamment par la maîtrise de l'étalement urbain, l'optimisation des espaces à urbaniser, la protection des espaces naturels, agricoles, forestiers, voire la renaturation des sols artificialisés (objectif 2050 ZAN : démarche Zéro Artificialisation Nette).
Devant les objectifs et les enjeux de la loi, devant les avis défavorables au projet de services extérieurs, devant l'opposition au projet d'une grande partie des contributeurs à cette enquête, au delà de critères essentiels tels que la présence d'infrastructures majeures, un bassin d'emplois suffisant, un bassin de consommation important, d'autres arguments plaident-ils en faveur du projet ?
Réponse des pétitionnaires
L'ensemble des arguments repris ci-dessus justifient à eux seuls la pertinence de l'implantation de ce projet à vocation économique.

ETUDE DE COMPENSATION AGRICOLE

> **Mesure ERC:**

- Ai-je bien compris si j'entends que la localisation des fonciers disponibles pour le maraichage se trouve sur le site du projet (mesure de réduction : 1 ha), sur le territoire de la commune d'AMBLAINVILLE et sur une autre partie du territoire de la commune de BELLE-EGLISE (mesures de compensation : 3,8 ha), soit un total de 4,8 ha ?

Réponse des pétitionnaires :
Les autres sujets que le maraichage sur site sont abandonnés suite au premier avis défavorable de la CDPENAF

Commentaire du CE :
Voir au paragraphe ci-dessous la proposition des pétitionnaires à la CDPENAF.

- Comment le pétitionnaire envisage t-il de répondre au mieux à la méthodologie qui exige que la mesure de compensation collective soit mise en place le plus rapidement possible ?

- A cet instant du projet, tenant compte de la conjoncture, le groupe ALSEI peut-il proposer une nouvelle offre sur l'accompagnement foncier, technique, financier et commercial des candidats à l'installation ?

Commentaire du CE :
Voir au paragraphe ci-dessous la proposition des pétitionnaires à la CDPENAF.

- Des candidats sont-ils d'ores et déjà recensés voire pressentis ? Si non, quelle sera la politique promotionnelle du groupe ?

Réponse des pétitionnaires
Nous avons identifié plusieurs maraichers intéressés par le projet.

> **Avis défavorable de la DDT Oise – Service de l'économie agricole, après avis de la CDPENAF :**

A la suite de cet avis, comme l'a demandé Mme la préfète de l'Oise, le pétitionnaire est-il en capacité apporter des éléments nouveaux aux mesures ERC ?

Réponse des pétitionnaires :
Le projet a été présenté lors d'une nouvelle commission, le 9 septembre 2022, dans lequel une offre financière de compensation a été proposée.

BÂTIMENT A
DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

CONCEPTION :

> **Local technique cellule A 4 :**

- La cinétique d'une explosion étant particulièrement rapide, l'étude de dangers précise : *« En ce qui concerne la gravité d'un accident de chaudière, les comptes rendus font part, de dommages matériels sur les installations et sur l'environnement proche, de victimes chez le personnel. »*

N'y a-t-il pas un risque de cohabitation entre la salle de charge, le transformateur électrique et la chaufferie, sources potentielles de danger ? Ne serait-il pas judicieux d'envisager des implantations séparées ?

Réponse des pétitionnaires :
La chaufferie de l'établissement est située dans un local dédié isolé des locaux techniques adjacent et de l'entrepôt par des murs et un plafond béton coupe-feu de degré deux heures.

> **Parkings VL :**

- Les parkings de 37 places du bâtiment A et 73 places du bâtiment C ont leurs entrées/sorties en vis à vis. Pour des raisons de sécurité routière, est-ce une bonne décision ?

Réponse des pétitionnaires :
Cette configuration présente en effet un risque potentiel, identique du reste aux entrées/sorties des parking 76 places du B et 80 du C. Nous mettrons en place un séparateur de voirie à ces deux endroits pour éviter ces zones de danger.

> **Issues de secours :**

- La position de certaines issues de secours est inadaptée par rapport aux portes de communication et de secours entre cellules. Par extension, il sera nécessaire de s'en assurer pour les autres bâtiments.

Réponse des pétitionnaires :
Ces sujets seront traités lors de la mise au point du dossier de conception des ouvrages.

BÂTIMENT C
DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

CONCEPTION :

> **Cellule 1 :**

- L'étude de danger ne semble pas tenir compte de la différence de volume entre les 2 hypothèses envisageables, à savoir : cellule subdivisée ou pas, et des conséquences éventuelles.

Réponse des pétitionnaires :
A la demande de la DREAL, l'étude des dangers a été constituée sur la base de la création des deux cellules 1A et 1B. L'inspection des installations classées ne souhaite pas intégrer deux hypothèses de divisions pour le bâtiment. L'hypothèse retenue par la DREAL et qui sera reprise dans l'arrêté préfectoral est celle de la création de deux cellules 1A et 1B. Si dans le futur, la cellule 1 n'est pas divisée, il est convenu avec l'inspection des installations classées de déposer un dossier de porter à connaissance en vue d'obtenir un arrêté préfectoral complémentaire.

> **Locaux techniques :**

- Contrairement à ce qui est indiqué dans la notice descriptive, les locaux techniques (locaux de charge, poste de transformation électrique et 2ème chaufferie (?) ne sont pas situés en limite de parcelle, côté voirie principale, mais sur la façade nord-ouest du bâtiment.

Réponse des pétitionnaires :
Il s'agit d'une erreur du plan. Il est indiqué par erreur TRANSFO et CHAUFFERIE alors que sur cette façade, parties de bâtiments en excroissance abritent les locaux de charge. Les transformateurs, locaux sprinkler et chaufferie sont bien le long de la voie centrale près de la clôture.

> **Chaufferie(s)**

- Le bâtiment dispose t-il de 1 ou de 2 chaufferies ? Le descriptif des procédés indique 1 chaufferie située en limite sud, les plans PA 9 et PC indiquent 2 chaufferies, la seconde étant en saillie de la façade nord-ouest.

Réponse des pétitionnaires :
Cf réponse précédente. Il n'y a qu'une seule chaufferie.

> **Maitrise des risques :**

- Chaque cellule est séparée par un mur coupe-feu « séparatif ».
Pourquoi les murs entre cellules 1 et 2 du bâtiment C voire entre cellules 1 A et 1 B ne sont pas REI 240 ?

Réponse des pétitionnaires :
A la demande du SDIS 60 les murs coupe-feu séparatifs ont été équipés de rideaux d'eau permettant leur arrosage en cas d'incendie. Compte tenu de la présence de cet équipement permettant de refroidir les murs et donc prolonger leur tenue au feu, il n'est pas nécessaire de prévoir en plus des murs REI240.

BÂTIMENTS A – C
DEMANDES DE PERMIS DE CONSTRUIRE

RELATION ENTRE PETITIONNAIRE ET EXPLOITANT (S) :

- La location ou l'acquisition de tout ou partie de l'entrepôt se fera-t-elle « sur plan », à partir d'un cahier des charges rédigé conjointement ; ou bien à l'issue de la construction des bâtiments, leur aménagement étant à la charge de l'exploitant après accord et contrat entre les 2 parties ; ou bien les bâtiments sont-ils construits et aménagés avant la location ou la vente ?

Réponse des pétitionnaires :
Les deux hypothèses sont possibles et dépendront de la commercialisation.

CONCEPTION :

> **Aspect extérieur des bâtiments :**

- Les différentes teintes retenues (gris anthracite, vert d'eau, terre cuite) sont conformes aux règlements des PLU de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY, mais il s'agit de faire en sorte que les bâtiments soient « très » discrets dans les paysages perçus en empruntant les RD 1001 et RD 49 (voir observation supra : paysage).

Réponse des pétitionnaires :
Les teintes retenues sont conformes à l'AOP – Thème de l'aspect extérieur / architecture. L'AOP précise la chose suivante : « Le nuancier proposé a veillé à optimiser l'insertion visuelle du projet dans son contexte paysager ».

> **Parkings :**

- Même si les mesures ERC indiquent que le revêtement des parkings VL sera perméable, il serait judicieux de déterminer « au plus juste » le nombre de places indispensables pour une activité logistique normale à partir des retours d'expériences notamment sur le travail en 1, 2 ou 3 équipes qui est un facteur déterminant, et en tenant compte de la mise en place de la ligne de transport en commun et d'un parking de co-voiturage.
La surabondance de places de parking est un facteur aggravant de l'imperméabilisation du sol, la réduction éventuelle de la surface de stationnement sera avantageusement remplacée par une augmentation de la surface des espaces verts.

Réponse des pétitionnaires :
Le programme respecte le PLU sur ce point. Il prend en compte aussi une partie de visiteurs et permet d'assurer le chevauchement entre deux équipes.

> **Application de la loi « climat et résilience » :**

- Les toitures des locaux de charge seront végétalisées ; les plans de masse indiquent que les toitures des bureaux seront également végétalisées, les dispositions des mesures ERC ne le précisent pas, qu'en est-il ?
Quelle est la surface totale des toitures végétalisées pour le bâtiment A, pour le bâtiment C

Réponse des pétitionnaires :
Les toitures des locaux de charge et des bureaux seront végétalisées. Cela représente environ 1250 m² pour le batiment A et plus de 2500 m² pour le bâtiment C.

> **Bâtiments bureaux et locaux sociaux :**

- Le plan rez-de-chaussée PC A1 renseigne sur la configuration d'une partie des bâtiments à usage de bureaux et locaux sociaux, mais il n'y a pas de plan donnant la configuration du R+1.

Réponse des pétitionnaires :
En l'absence de clients identifiés sur ces bâtiments, le R+1 est prévu en bureau open space.

- Locaux sociaux : Voir infra les points qui concernent la conformité des installations avec les prescriptions relatives à l'hygiène, la sécurité, les conditions de travail.

Réponse des pétitionnaires :
Ces locaux contiennent des sanitaires, douches, vestiaires et salle de repos/kitchenette, en conformité avec le droit du travail.

> **Accès des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :**

- Ayant noté la réservation de places de parking aux PMR, cette disposition PMR est-elle étendue à tous les accès et issues de secours des entrepôts ?

Réponse des pétitionnaires :
Oui, toutes ces dispositions sont étendues aux différents accès et sorties de secours.

- Les bureaux et les locaux sociaux étant sur 2 niveaux, le R+1 est-il accessible aux PMR ?

Réponse des pétitionnaires :
Il revient aux futurs exploitants de mettre en place ces ascenseurs. Dans La mesure où nous trouvons des bureaux aussi bien au RdC qu'à l'étage, ils ne sont pas demandés. En revanche, nous prévoyons dans la conception une trémie fusible et une fosse au RdC pour permettre l'installation future d'un ascenseur.

> **Maitrise des risques :**

- Bâtiments :

- Les plans de masse ne reprennent pas le descriptif des murs coupe-feu séparatifs qui dépasseront de 1 m la façade des bâtiments.

Réponse des pétitionnaires :
Deux procédés sont utilisés dans ce cas : Soit un dépassement de mur de 1 m de la façade du bâtiment, soit de part et d'autre du mur coupe-feu, dans l'épaisseur de la façade, un mur de 50 cm (Soit 1 m au total). C'est donc cette deuxième option qui est représentée.

- Salle de charge :

- Le comportement au feu, notamment de la toiture végétalisée, est-il adapté à la réglementation ?

Réponse des pétitionnaires :
La mise en place d'une toiture végétalisée n'est pas incompatible avec le classement au feu T30-1 (b-roof T3) imposée à ce type de locaux.
La végétalisation de la toiture réduit le risque en cas d'incendie puisque l'on supprime le revêtement d'étanchéité bitumineux.

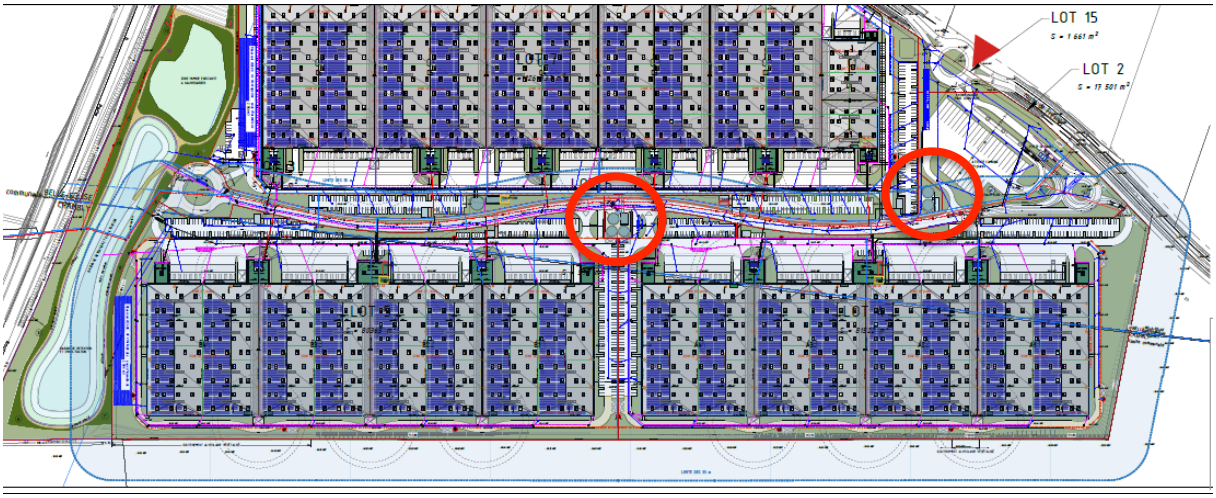
- Le pétitionnaire souhaite obtenir des adaptations sur des textes règlementaires portant sur le comportement au feu des salles de charge (murs extérieurs et toiture) ; qui les valide ?

Réponse des pétitionnaires :
L'arrêté du 29 mai 2000 qui encadre l'exploitation des locaux de charge n'est pas clair dans ses prescriptions. Dans une optique de transparence vis-à-vis du public et des services instructeurs, nous avons détaillé de façon précise les dispositions constructives envisagées pour ces locaux et avons indiqué comme des demandes d'aménagements les points sur lesquels nous avons un doute sur la manière d'interpréter le texte du 29 mai 2000. Par exemple, le texte parle de toiture incombustible, ce qui s'entendait à l'époque pour les toitures constituées d'un bac acier. Les textes réglementaires plus récents (notamment l'arrêté du 11 avril 2017 qui encadre les entrepôts) sont plus précis dans ce qui est attendu d'une toiture et parlent de l'isolant et de l'étanchéité. Les toitures de l'établissement dont celles des locaux de charge répondront aux prescriptions de l'arrêté du 11 avril 2017 qui encadre les entrepôts : elles seront réalisées à partir de bacs en acier galvanisé autoportants avec isolation en panneaux laine de roche et étanchéité multicouche (procédé élastomère auto protégé). L'ensemble de la toiture satisfera au classement au feu T30-1 (Broof T3).

- **Locaux Sprinkler :**

- Chacune des installations comporte une motopompe autonome diesel ; un stockage de fioul est donc prévu.
Le dossier n'évoque ni leur situation, ni leur description, ni leur volume, ni le danger qu'ils peuvent représenter.

Réponse des pétitionnaires :
Les groupes motopompes diesels et leur réservoir associé sont implantés dans les locaux sprinkler figurant sur les plans du projet.



Ces locaux seront isolés de l'extérieur par des murs maçonnés REI120 et une toiture béton. Le réservoir de diesel présent dans ces locaux est un réservoir aérien de 200 litres équipé d'un bac de rétention intégré en cas de fuite qui sert a réalimenter les réservoirs des moteurs après les essais hebdomadaires.

L'accès au local sprinkler est interdit à toute personne non autorisée. La porte de chaque local est équipé d'un détecteur d'ouverture relié à l'alarme de l'établissement. Aucun danger n'a été identifié dans l'étude des dangers concernant ce stockage aérien de gazoil.

BÂTIMENTS A – B
DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

> **Accès entrée/sortie des VL et PL :**

- De part et d'autre du bâtiment sprinklage, l'architecte a prévu de regrouper les entrées et sorties des VL et PL. La concentration de circulation que cela pourrait représenter à certaines heures expose à un risque d'accident de circulation.

Réponse des pétitionnaires :
Selon nous, cette configuration ne présente pas de danger.

> **Parkings VL – Accès aux bureaux et vestiaires – Sécurité du personnel :**

- Le dossier précise que les parkings VL ont un accès direct aux bureaux. Cela est vrai pour 2 des 3 parkings situés au nord, mais ne l'est pas pour le 3ème qui est situé entre les 2 bâtiments A et B.
Au delà de la détermination du nombre de places de parkings « utiles », pour la sécurité des personnes, si cela est possible, il serait judicieux de matérialiser une allée piétonne.

Réponse des pétitionnaires :
Les passages piétons seront matérialisés sur la voirie afin d'assurer la continuité des cheminements jusqu'aux bureaux.

- Pour des raisons de sécurité, ne serait-il pas judicieux de différencier, voire de séparer le parking « VL visiteurs » du parking « VL personnel ». Par extension, voir pour le bâtiment C.

Réponse des pétitionnaires :
C'est prématuré à ce stade car il s'agit d'un sujet d'exploitation qui sera traité par l'utilisateur.

> **Incompatibilité des produits entre eux :**

L'étude de dangers n'apporte aucune information sur ce point.

Réponse des pétitionnaires :
Le paragraphe 2.3.7 page 36 de l'étude de dangers du bâtiment C traite des incompatibilités entre produits. Le tableau ci-dessous est un extrait du paragraphe :

Les produits incompatibles ne seront pas stockés à proximité immédiate les uns des autres et n'auront pas de rétention commune.
Ces règles seront prises en compte dans l'organisation du stockage de l'entrepôt.

> **Gravité des risques :**

- A partir des modélisations, comment peut-on expliquer que quel que soit le périmètre de l'incendie (1 à 3 cellules), la présence humaine exposée à des effets létaux ne varie pas et est inférieure à 1 personne ?

Réponse des pétitionnaires :
Les modélisations FLUMILOG traitent la transmission de l'incendie d'une cellule aux cellules adjacentes, avec évolution dans le temps.
Les terrains impactés par le flux thermique de 5 kW/m² (effets létaux) sont des terrains non aménagés et très peu fréquentés pour lesquels la réglementation prévoit que l'on considère la présence de 1 personne par tranche de 100 hectares. Pour dépasser ce seuil d'une personne il faut donc impacter plus de 100 hectares ce qui n'est pas le cas pour ce projet.

> **Distances de perception des flux thermiques pour un stockage de produits appartenant à la rubrique 2663 :**

- Comparant les plans des cellules, notamment A1 et B1, j'observe une différence de distance ; s'explique-t-elle ?

Réponse des pétitionnaires :
Comme indiqué dans les données d'entrées paragraphe 3.1.2.3, les modélisations ont été réalisées en prenant en compte la déclivité sur le terrain. La hauteur de cible est à 8,8 m au niveau de la cellule A1 (contre 1,8 m pour la cellule B1), ce qui explique les différences de résultats

> **Incendie d'une cellule de pneumatiques – Etude sur les effets toxiques et sur la visibilité des fumées.**

- Je suis surpris que la conclusion de l'étude soit identique à celle d'un incendie de produits courants. Est-ce logique ?

Réponse des pétitionnaires :
Les modélisations ne sont pas identiques mais aboutissent à une conclusion sur l'absence d'effets irréversibles dans les deux scénarios

BÂTIMENTS C
DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

> **Description des procédés – Présentation de l'activité :**

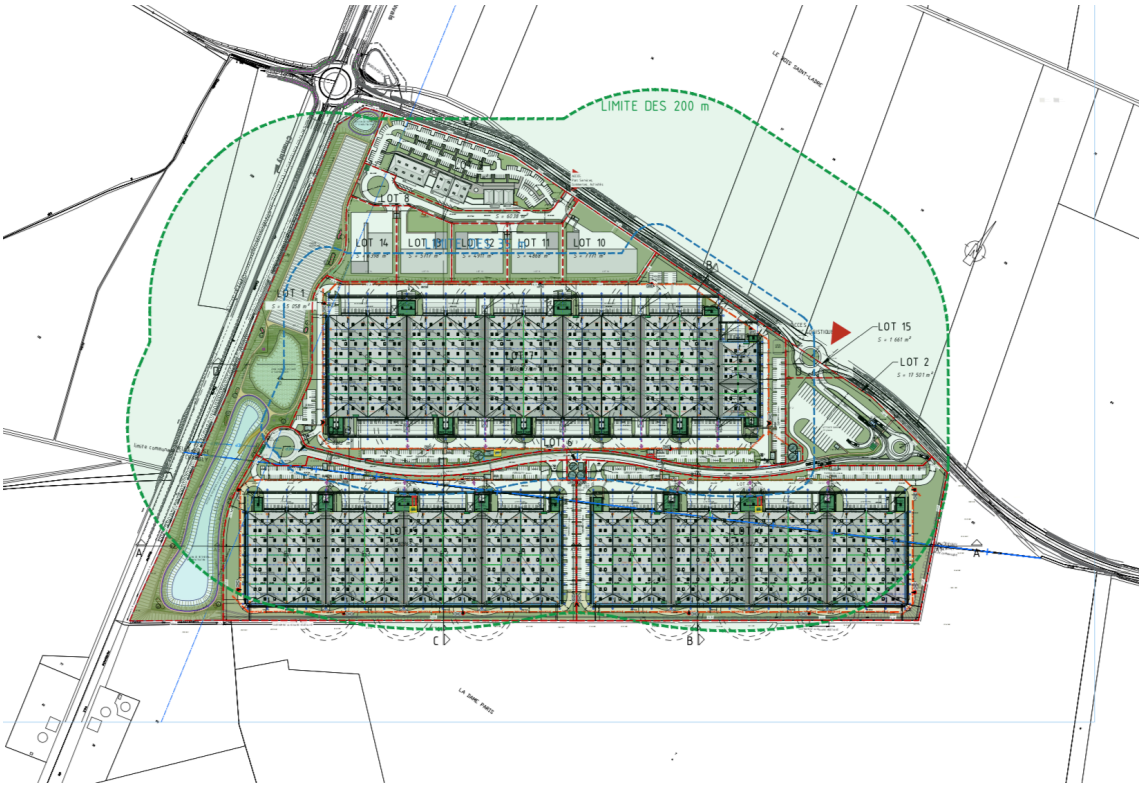
- Remarque de forme : le bâtiment n'est pas constitué de 6 cellules de 12000 m2.

> **Limites d'isolement ou d'éloignement :**

- L'entrepôt stockant des produits combustibles, mais aussi des produits inflammables, des aérosols dans les cellules 1 A et 1 B, présente des risques qui justifient de fixer réglementairement des distances d'isolement vis-à-vis des tiers ; le dossier ne présente pas les limites des 200 m.

- Rappel : Isolement ou éloignement des ICPE : « *C'est aux communes et EPCI en charge de l'élaboration des documents d'urbanisme, qu'il revient de fixer les règles relatives à l'occupation du sol autour des ICPE et d'en assurer l'application lors de la délivrance des permis de construire.*

Réponse des pétitionnaires :
Un plan présentant les terrains et affectations dans un rayon de 200 m autour du site a été joint au dossier.



> **Implantation par rapport aux voies et emprises publiques :**

- Le bâtiment est éloigné de 15 m de la RD 49, route de FRESNOY-EN-THELLE.

Pour les entrepôts susceptibles de présenter des risques d'incendie, il y a une règle qui fixe une distance d'isolement de 20 m par rapport aux tiers.
De plus, la règle 183 ter précise que les cellules spécifiques réservées au stockage des liquides inflammables doivent être aussi éloignées que possible des voies de circulation notamment routières.
L'analyse « Flumilog » démontre :

- Aucun flux ne sort du site en cas d'incendie de 1 ou 2 cellules de stockage de liquides inflammables ;

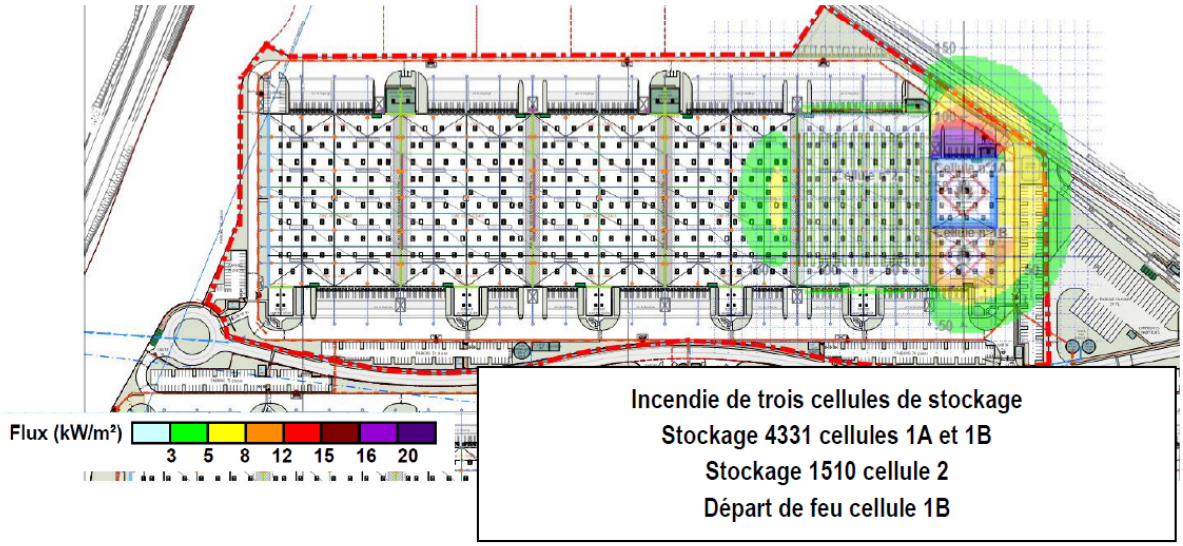
Par contre, elle démontre :

- Un incendie sur les 2 cellules réservées au stockage de liquides inflammables associé à l'incendie de la cellule 2, les flux de 5 et 3 kW/m2 (dangers graves et significatifs pour la vie humaine) sortent sur la RD 49.
- Un incendie de 1, voire 2 cellules de stockage d'aérosols, le flux de 3kW/m2 sort sur la RD 49 et sur le parking d'attente des PL.

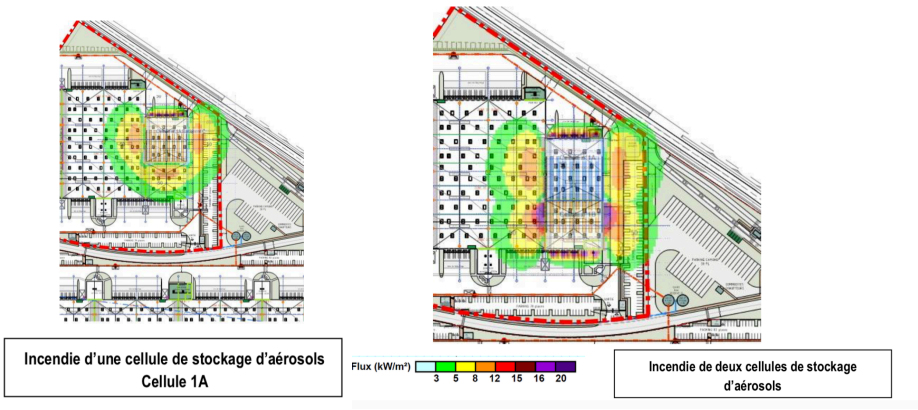
Aussi, est-il pertinent de stocker des produits inflammables ou des aérosols sur la cellule spécifique la plus proche de la RD 49 ?
A noter que ces hypothèses mettent en évidence les difficultés voire l'impossibilité d'accès des secours extérieurs par la RD 1001 et par l'accès au parc logistique.
Cette difficulté impose donc un autre accès pour les pompiers.

Réponse des pétitionnaires :
Les entrepôts sont bien à 20 m des limites de terrain. Ce sont les locaux de charge, soumis à la rubrique 2925, qui sont à 15 m, or ils doivent être à au moins 5 m des limites de terrain.
La règle 183 ter n'est plus en vigueur et a été remplacée par la rubrique 1510 qui n'a pas repris cette recommandation.
Ces types de cellules doivent être implantées à l'une ou l'autre des extrémités du bâtiment. Nous avons retenu ce côté est pour les raisons suivantes :
Seuls trois scénarios impactent la RD 49 ;

La probabilité d'un tel évènement est faible ;
La propagation de l'incendie n'est pas à considérer avant 120 mn laissant le temps aux services de secours d'arriver sur place ;
Les fluimilog ne prennent en considération ni le déclenchement des sprinkler, ni l'intervention humaine alors qu'une lance incendie abat les flux ;
Initialement, la parc côté ouest devait accueillir du public ;
Néanmoins nous avons pris bonne note de la création d'un accès pompier par la RD 49 venant de Fresnoy en Thelle.



Conclusion du CE – **RESERVE** :



Comme le montre la modélisation concernant un incendie de 1 cellule d'aérosols, dans le cas le plus défavorable, le flux de 3kW/m2 sort au nord-est du site, sur la RD 49 et à l'est sur le parking d'attente des PL. Concernant un incendie de 2 cellules d'aérosols, dans le cas le plus défavorable, le flux de 5kW/m2 sort sur la RD 49 et le flux de 3kW/m2 sort sur la RD 49 et sur le parking d'attente des PL.
Suivant la probabilité des scénarios, il est nécessaire d'analyser ce point avec le SDIS 60.

> **Local sprinkler :**

- S'agit il du même local pour l'ensemble des cellules du bâtiment, sachant que le sprinklage des cellules 1 A et 1 B sera de type foisonnement mousse ?

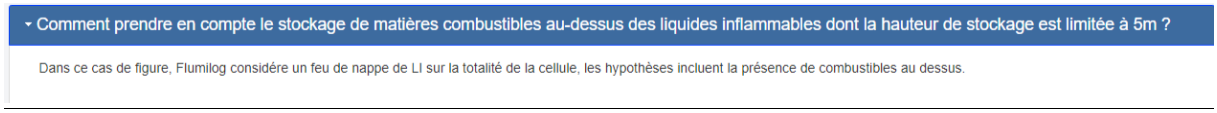
Réponse des pétitionnaires :
Le local sprinkler est commun à l'ensemble du bâtiment. L'installation de foisonnement mousse sera elle implantée directement dans les cellules 1A et 1B (réservoir d'émulseur mousse mis en place au niveau de la sous station sprinkler de ces cellules).

> **Etude de dangers des cellules 1 A et 1 B – Agencement et densité de stockage :**

- « *Les liquides inflammables ne pouvant pas être stockés à plus de 5 m de hauteur, le stockage de palettes de solides inflammables est admis au dessus.* »

- Je suis surpris qu'il soit possible de stocker des produits inflammables solides au dessus de 5 m de hauteur, jusqu'à une hauteur de 11,70 m.
- Les modélisations effectuées dans le cadre des études de dangers tiennent-elles compte de cette configuration ?

Réponse des pétitionnaires :
Il est précisé dans l'étude des dangers que seuls des solides inflammables et des marchandises combustibles courantes (donc classables sous la rubrique 1510) pourront être entreposées au dessus des liquides inflammables :
Les cellules 1A et 1B pourront accueillir un stockage de produits inflammables divers classables
sous les rubriques 1450, 4331 et 4734 de la nomenclature des ICPE.
La hauteur de stockage des liquides inflammables dans ces deux cellules sera limitée à 5 mètres.
Au-dessus, des palettes de solides inflammables ou de marchandises combustibles courantes
pourront être stockées jusqu'à 11,70 mètres.
Cette configuration du stockage ne modifie pas les quantités autorisées sur le site telles que présentées dans le tableau de nomenclature du dossier ICPE.
Le logiciel FLUMILOG, pour les modélisations d'incendie de liquides inflammables prend comme hypothèse une nappe de liquide inflammable au sol sur l'ensemble de la cellule ce qui est un scénario majorant. Le logiciel intègre dans son calcul la présence de marchandises combustibles au-dessus du stockage de liquides inflammables.
Extrait de la FAQ FLUMILOG :



- Que veut dire zone de collecte ? S'agit-il de la possibilité de prélever du liquide inflammable d'un contenant vers un autre contenant ? Dans l'affirmative, il serait intéressant d'avoir une description sommaire du dispositif et d'avoir une évaluation des risques.
Réponse des pétitionnaires :
zone de collecte : surface délimitée servant à la récupération des liquides et permettant de contrôler la propagation de la nappe ou de l'incendie en les transférant via un drainage vers des bassins de récupération (rétention déportée).

- La quantité de liquides inflammables 4331 limitée à 3000 palettes de 500 l, représente un volume total de 1500 m3.
La rétention déportée de 1250 m3 ne couvrira pas les 100% du volume entreposé comme indiqué dans le dossier.
Réponse des pétitionnaires :
La capacité maximale de stockage sur deux cellules est de 1 500 m3, mais dans chacune des cellules, la capacité maximale est de 1 250 m3.
Cette capacité de stockage maximale par cellule sera inscrite dans l'arrêté d'autorisation d'exploiter du site.

- *« Les aérosols contenant des liquides inflammables ne pouvant pas être stockés à plus de 5 m de hauteur, le stockage d'aérosols ne contenant pas de liquides inflammable est admis au dessus. »*
  . Est-il possible d'envisager des produits inflammables stockés au dessus des aérosols contenant des produits inflammables ?
  . Dans l'affirmative, les modélisations effectuées dans le cadre des études de dangers tiennent-elles compte de cette configuration ?
  Réponse des pétitionnaires :
  Les liquides inflammables seront stockés séparément des aérosols, qu'ils contiennent ou non des liquides inflammables

- L'agencement du stockage ne fait pas état de la délimitation grillagée qui évite la dispersion des bouteilles d'aérosols en cas d'incendie (risque d'éclatement).
Réponse des pétitionnaires :
Ces zones grillagées seront mises en œuvre par l'exploitant final en fonction de l'organisation de son stockage.

> **Fonctions de sécurité :**

- Remarque de forme : Le schéma « noeud papillon » qui concerne la zone de stockage des liquides inflammables n'est pas dans le dossier.
Réponse des pétitionnaires :
Elle est identique à celle d'une cellule de produits courants (phénomène dangereux = incendie)

> **Analyse des risques :**

- Le dossier ne fait pas état de l'accidentologie sur le stockage des liquides inflammables et des aérosols, comme il ne fait pas état de ces stockages dans l'identification des phénomènes dangereux du site.
Réponse des pétitionnaires :
Cette accidentologie a été étudiée et les scénarios concernant les phénomènes dangereux associés au stockage de liquides inflammables et aérosols (incendie) ont bel et bien été pris en compte et modélisés.

> **Risque d'explosion :**

- Les cellules 1A et 1B étant prévues pour stocker des produits inflammables et des aérosols, une étude ATEX est-elle prévue pour les équipements des cellules 1 A et 1 B du bâtiment et pour les moyens de manutention ?
Réponse des pétitionnaires :
Oui, une étude ATEX est prévue pour la cellule aérosols

- Effets de surpression – l'explosion d'une chaudière :
La (une) chaufferie étant implantée en limite sud du site, proche de la voie de desserte du parc logistique, je suis surpris de la conclusion : *« Les zones Z1 et Z2 ne sortent pas des limites de propriété. »*

Réponse des pétitionnaires :
Les zones Z1 et Z2 correspondent aux seuils de 50 et 140 mbar (effets irréversibles et létaux), respectivement à environ 11 et 5 mètres autour de la chaufferie. Ils ne sortent donc pas des limites de propriété.

> **Qualité : gestion de la non conformité, de la défectuosité d'un contenant :**

- Associée à la dangerosité d'un produit, la non conformité ou la défectuosité d'un conditionnement est facteur de risque.
Un emballage défectueux ou mal étiqueté est-il isolé en zone spécifique voire en zone de déchets ? Quelle sera la procédure ?
Réponse des pétitionnaires :
La procédure sera rédigée par l'exploitant, conformément aux normes en vigueur. C'est de sa responsabilité.

> **Incendie de cellules de stockage de produits combustibles :**

- Comment comprendre qu'un flux de 8 kW/m2 affectant 1 cellule ne sort pas les limites du site, et affectant 3 cellules, il ne soit pas perçu ?
Réponse des pétitionnaires :
Effectivement, dans le cas de l'incendie d'une cellule de produits courants du bâtiment C, le flux de 8 kW/m² n'est pas perçu (erreur dans la rédaction).

> **Dispositifs de sécurité :**

- « *Des moyens fixes permettant d'assurer le refroidissement des murs coupe-feu entre les cellules 1A et 1B seront mis en place (…) »* De quoi s'agit-il ? S'agit-il de rideaux d'eau ?
Réponse des pétitionnaires :
Il s'agit bien de rideaux d'eau.

> **Evaluation et prise en compte de la probabilité :**

- Les cellules 1 A et 1 B pouvant contenir des produits inflammables et/ou des aérosols , je suis surpris que l'évaluation de la probabilité d'un incendie soit identique aux bâtiments A et B.
Réponse des pétitionnaires :
Pour qu'un incendie se produise, il faut 3 éléments qui sont :
- *Le comburant (air) présent en permanence*
- *Le combustible (présent également, que ce soit de la marchandise courante ou des produits inflammables)*
- *Une source d'inflammation.*

Le combustible et le comburant sont présents en permanence sur le site, la probabilité d'occurrence d'un incendie se joue sur la source d'inflammation.
C'est pourquoi la probabilité d'occurrence d'un incendie est la même, quel que soit le type de produit stocké.
Par contre, ces incendies auront des gravités différentes en fonction du type de produit.

> **Evaluation et prise en compte de la gravité :**

- Reprenant l'hypothèse 5.2.10, celle d'un incendie de 3 cellules, courants, aérosols, inflammables, la conclusion est-elle identique si la cellule 2 contient des produits de la rubrique 2663 (pneumatiques et produits dont 50% de la masse est composée de polymères) ?
Réponse des pétitionnaires :
Pour ce scénario, nous avons pris pour la cellule 2 les hypothèses qui donnaient les flux les plus importants, à savoir le stockage 1510.
Ce point n'a que peu d'importance car les flux sont contenus dans les limites de propriété au niveau de la cellule 2

BÂTIMENTS A – B – C
DEMANDES D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Dans le cadre du plan d'action « post Lubrizol », la règlementation applicable aux stockages de matières et produits combustibles, de liquides inflammables, dans les ICPE a été fortement renforcée ; le pétitionnaire s'est-il assuré que toutes les prescriptions sont ou seront appliquées ?

> **Gestion du parc :**

- *« Les bâtiments seront sous le contrôle d'un gestionnaire technique qui veillera au respect par les locataires des termes du bail ainsi que de la réglementation. Ce gestionnaire technique sera chargé de la gestion du site, du contrôle et de la maintenance des équipements ».*
S'agit-il de la gestion de l'ensemble du parc du « Pays de Thelle » ou du seul parc logistique ?
Sa présence est-elle permanente ? Qui est le gestionnaire technique ? Son rôle, sa responsabilité, ses missions sont-elles définies sur le bail de location ?
Réponse des pétitionnaires :
Le parc sera géré de la manière suivante : Une ASL sera constituée pour la gestion des parties communes du parc logistique (Voie centrale, poste de garde etc…). A ce titre une mission technique sera confiée pour garantir le fonctionnement et la sécurité du site.
Des gestionnaires de site seront nommés pour la gestion courante des bâtiments (entretien, conformité électrique…)
Des bureaux de contrôle environnementaux seront missionnés par les propriétaires afin de contrôler régulièrement la conformité de l'exploitation et des produits stockés par rapport aux autorisations d'exploiter.
Ces missions ne justifient pas la présence d'une personne en permanence excepté au niveau du poste de garde et selon l'amplitude d'ouverture du parc.

> **Conformité des installations de stockage avec la conception des bâtiments :**

- Le mode de stockage et l'organisation des cellules sont contractuels, mais j'imagine avec une marge d'appréciation laissée à l'exploitant suivant sa propre organisation.

Comment sera assurée la conformité des installations avant le démarrage de l'activité ? Le gestionnaire sera-t-il responsable de son contrôle ?
Réponse des pétitionnaires :
La conformité sera pilotée par le promoteur et effectuée par les services de l'Etat.
Au démarrage de l'activité, les autorisations ICPE sont transférées à ou aux acquéreur(s) ou locataires selon les cas.

> **Accès aux bâtiments :**

- La description du contrôle des accès est différente entre le permis d'aménager (p. 8) et la description des procédés de la DDAE (p. 8) ; le permis d'aménager prévoit un poste de garde pour l'ensemble du parc logistique, la description des procédés de la DDAE prévoit un poste de garde pour chaque bâtiment. Qu'en est-il ?
Réponse des pétitionnaires :
Il y a un poste de garde unique à l'entrée du parc qui oriente les flux de camions vers chacun des bâtiments.

> **Accès aux chaufferies :**

- Un contrôle d'accès « réservé » au personnel habilité est-il prévu ?
Réponse des pétitionnaires :
La porte de la chaufferie est condamnée. Son accès est réservé aux personnels d'entretien et de maintenance.

> **Gestion des déchets :**

- Il s'agit d'une logistique « blanche » cadrée par des baux et/ou des contrats.
Comment le pétitionnaire peut-il affirmer que les déchets seront exclusivement de type ménagers associés à des emballages, cartons, papiers, et qu'il n'y aura pas de déchets « dangereux » ?
Reprenant l'étude de dangers, les activités de manutention et de préparation de commandes obligent à dépalettiser, ce qui implique de la manipulation et du tri d'emballages pouvant être à l'origine de détériorations, donc de déchets nécessitant une procédure spécifique de stockage, d'isolement et de suivi.
Réponse des pétitionnaires :
Les déchets générés seront essentiellement des déchets d'emballages, les déchets dangereux seront générés en moindre quantité, il pourra s'agir de boues du séparateur d'hydrocarbures, de chiffons souillés et éventuellement de batteries de chariots électriques et de produits dangereux entreposés (casse). Ces déchets seront collectés et traités par des sociétés spécialisées. Chaque exploitant aura la responsabilité de la gestion de ses déchets.

- En cas d'incendie, les emballages plastiques sont toxiques, ils opacifient les fumées et accélèrent la propagation.
Il sera donc judicieux de prévoir un stockage des déchets d'emballages plastiques et papiers en dehors des bâtiments, si possible couvert pour éviter les effets du vent.
Réponse des pétitionnaires :
La gestion des déchets est liée à l'exploitation. Il est envisageable qu'un compacteur pour les cartons soit installé au niveau des quais avec une tête sprinkler associée.

> **Optimisation de l'exploitation des cellules :**

- Les palettes en bois utilisées dans les entrepôts sont généralement consignées ; elles sont donc stockées avant réutilisation, lorsqu'elles sont abîmées elles sont mises en bennes avec les déchets d'emballages.
En attente de réutilisation, elles occupent une surface « improductive » non négligeable à l'intérieur des entrepôts.
Afin d'optimiser le volume des stockages « utiles », il serait pertinent de prévoir des surfaces extérieures aux entrepôts si possible couvertes, dédiées au stockage des palettes bois consignées ?
Réponse des pétitionnaires :
La réglementation n'impose pas de local palettes spécifiques. Elles peuvent être stockées en extérieur, comme les compacteurs à déchets, sous réserve de respecter une distance minimale de 10 m par rapport à la façade. Si les utilisateurs le souhaitent, nous envisagerons leur création.

> **Surveillance – Protection du parc, des bâtiments suite aux retours d'expériences:**

- Les actes de malveillance font partie des causes premières de risques ; la surveillance est donc de première importance.
Le poste de garde à l'entrée du parc logistique et la télésurveillance sont donc des éléments stratégiques concernant la sécurité du site 24/24, 7j/7, de plus, les clôtures sont une barrière face à l'intrusion.
Suivant la nature et la valeur des produits qui pourraient être stockés, d'autres moyens de prévention sont-ils prévus comme les rondes de surveillance, les protections immatérielles périmétriques … ?
Réponse des pétitionnaires :
L'intégralité du parc est close et pourvue d'un poste de garde. Chaque bâtiment est lui-même clos. L'utilisateur décidera et prendra en charge les modes de protection et de surveillance qu'il souhaitera mettre en place en fonction de son activité et de la valeur des produits stockés.

> **Exploitation :**

- L'étude de dangers indique l'utilisation éventuelle de réfrigérateurs voire d'installations frigorifiques.
Parle-t-on de réfrigérateurs ou de chambres froides ? Quel pourrait être le volume de stockage possible ? Qu'en est-il ?
Réponse des pétitionnaires :
On pourrait avoir des chambres froides positives ou négatives dont la surface pourrait atteindre 12 000 m² sous réserve d'être équipées d'un réseau de sprinkler.

> **Produits stockés :**

- Une cellule est-elle dédiée à un produit unique sous la même rubrique ICPE ou bien est-elle en capacité de recevoir de nombreux types de produits sous des rubriques différentes ?
Réponse des pétitionnaires :
En dehors des cellules de liquides inflammables et d'aérosols du bâtiment C spécifiquement dédiées à ce type de produits, les cellules stockeront de nombreux type de produits. Les modélisations ont été réalisées pour obtenir des scénarios majorants.

- Toutes les marchandises issues de la nomenclature ICPE déclinée dans les résumés d'étude de dangers peuvent être stockées. La liste des produits étant très vaste, comment est assurée leur compatibilité entre elles, dans une même cellule, y compris sur la zone de préparation de commandes ? La formation du personnel à la lecture de l'étiquetage est-elle suffisante ?
Réponse des pétitionnaires :
Un système de gestion informatisé permettra de tenir à jour un état des marchandises stockées ainsi que leur localisation dans le bâtiment.

> **Risques naturels – Evènements initiateurs d'un incendie :**
- En quoi les chutes de neige, les vents violents, les inondations, les séismes peuvent-ils être considérés comme des risques d'incendie ? La rédaction du paragraphe 2.3.1 de l'étude de dangers ou le libellé du titre sont (à priori) inadaptés.
Réponse des pétitionnaires :
En effet, le titre n'est pas assez précis : Certains phénomènes naturels peuvent entraîner des conséquences importantes sur les installations et être initiateurs d'accident sur le site, sans pour autant entraîner un incendie.

> **Vulnérabilité du site, des entrepôts :**
- Au delà de ce qui est dit dans le paragraphe précédent, les risques naturels peuvent affecter les structures des bâtiments, les réseaux notamment de télésurveillance, le réseau incendie, la circulation sur les voiries routières et piétonnes, voire la qualité du travail des salariés lors de périodes de grand froid ou de canicule.
Quels sont les moyens d'actions mis en œuvre ?
Réponse des pétitionnaires :
En période de grand froid, l'essentiel est de préserver du gel les réseaux de défense incendie. Les chaufferies sont dimensionnées pour cela. Elles sont aussi dimensionnées pour garantir une température prédéfinie par l'utilisateur. Les bureaux quant à eux sont isolés et chauffés afin de garantir aux salariés un environnement agréable. Les voiries et cheminement piétons seront salés/sablés pour éviter tout risque de glissade.
En période de chaleur, l'isolation mise en place permet de maintenir une température de confort dans les entrepôts. Pour les bureaux, l'isolation et les systèmes tels que stores permettent de maintenir une température confortable.

- L'étude de dangers relate les agressions d'origine naturelle.
Effectivement, de par l'évolution climatique constatée d'année en année, les incendies de récoltes ou de chaumes sont de plus en plus fréquents. Au regard des années précédentes et de cette année, au cours desquelles de nombreux accidents graves se sont déroulés lors des moissons, la situation du site expose le projet à ce risque.
Quelles sont les mesures de protection qui seront prises par les pétitionnaires ?
Réponse des pétitionnaires :
Les mesures de protection sont les poteaux incendie répartis autour des bâtiments ainsi que le sprinkler de chaque bâtiment.

- J'ajoute que l'emprise se situe à proximité d'une station-service (ICPE) existante le long de la RD 1001 et que le règlement graphique du PLU de la commune de CHAMBLY indique la présence d'un sous-secteur 1 AUes qui concernerait à terme le projet d'une seconde station-service située au sud de l'emprise, proche du bâtiment B.
Cette station-service et ce sous-secteur sont dans la limite des 200 m.
Pourquoi ne sont-ils pas recensés dans les risques technologiques de l'étude d'impact et l'étude de dangers ?
Réponse des pétitionnaires :
Les flux thermiques ne sortent qu'au maximum de 40 m par rapport aux limites de propriété et n'ont donc pas d'impact sur la station-service située à 200m.

S'il n'y a pas d'effet de cumul à prendre en compte, il s'agira d'être vigilant sur le projet à venir qui concernera ce secteur 1 AUes < 200 m, notamment pour ce qui concerne les effets irréversibles et la distance de létalité.
- Il est indiqué dans l'étude de dangers pour ce qui concerne l'incendie de 1 ou 2 cellules contenant des produits combustibles :
« Dans le cas le plus défavorable, les flux de 5 et 3 kW/m2 sortent au sud du site (…) »
- Rappel :

Isolement ou éloignement des ICPE : « *C'est aux communes et EPCI en charge de l'élaboration des documents d'urbanisme, qu'il revient de fixer les règles relatives à l'occupation du sol autour des ICPE et d'en assurer l'application lors de la délivrance des permis de construire.*
Globalement, il s'agira d'être vigilant pour tout ce qui pourrait se construire en périphérie des bâtiments du parc logistique.

- Si l'étude de dangers a pris en compte le risque TMD par rapport à l'autoroute A 16 et par rapport à la voie ferrée reliant CHAMBLY à BELLE-EGLISE, il ne prend pas en compte ce risque par rapport à la RD 1001 et à la RD 49.
Réponse des pétitionnaires :
Le site se situe en bordure de RD1001. Les bâtiments seront implantés dans le respect des distances d'éloignement imposées par le PLU : « *Les constructions autorisées dans la zone doivent observer un recul minimal de 100m par rapport à l'axe de la RD 1001 à l'exception des constructions à usage industriel où ce recul est ramené à 75m. »*

> **Risques d'origine humaine :**
- L'étude de danger précise qu'il sera interdit de fumer sur l'ensemble du bâtiment, sauf dans les zones dédiées.
De quoi s'agit-il ? Des locaux « fumeurs » sont-ils prévus dans l'enceinte des bâtiments ou dans les locaux affectés aux bureaux ?
Réponse des pétitionnaires :
Non, il ne sera pas possible de fumer dans le bâtiment. Les zones dédiées seront en extérieur.

> **Risque d'explosion :**
- Une étude ATEX est-elle prévue pour les locaux de charge ?
Réponse des pétitionnaires :
Oui, une étude ATEX est prévue pour les locaux de charge.

> **Autres potentiels de dangers et risques :**

- Si le dossier développe le risque incendie/explosion considérant à juste titre qu'il s'agit du risque principal lié à ce type d'activités et à la nature des produits, s'il indique les mesures prises contre la pollution en cas de déversement accidentel, il ne fait pas mention des dangers et des risques potentiels résultant :

. Du stockage du fioul pour le fonctionnement des pompes de sprinklage : perte de confinement ;
. De la défaillance d'un PL sur l'aire de stationnement située à proximité de la cellule 1 du bâtiment C, sur les voies de circulation du parc, dans les cours : accident, défaillance technique …
. De la défaillance sur les réseaux : coupure électrique, coupure du réseau d'alimentation en eau, de téléphonie, de télésurveillance, du réseau gaz …
. De la défaillance des réseaux de fluide réfrigérants s'ils existent ;
. De la défaillance des équipements de stockage et de manutention occasionnant renversement, écrasement, chute de palette …

Réponse des pétitionnaires :

. *Pour le fioul associé aux pompes sprinkler : il pourrait effectivement y avoir un écoulement de gasoil en cas de choc ou de déversement accidentel. La cuve sera sur rétention et la surface du local sera étanche. Des produits absorbants seront disponibles*
. *En cas de défaillance d'un camion, le risque est la transmission de l'incendie à une cellule de stockage. Le scénario d'incendie d'une cellule a été étudié.*
. *En cas de défaillance électrique, les équipements importants pour la sécurité seront actifs : les portes coupes feu se ferment par manque d'utilité, de même que les vannes incendie.*
. *En cas d'accident de manutention, le sol est étanche. Le périmètre sera sécurisé et nettoyé. Si l'accident entraine un début d'incendie, le scénario d'incendie d'une cellule a été étudié.*

> **Dispersion des fumées suite à un incendie :**

- Pourquoi les modélisations ont elles été réalisées sur l'incendie d'1 cellule et non pas sur l'hypothèse la plus défavorable ?

Réponse des pétitionnaires :
Les modélisations ont été réalisées pour l'incendie d'une cellule et de trois cellules.

> **Incendie d'une cellule de pneumatiques – Etude sur les effets toxiques et sur la visibilité des fumées.**

- Je suis surpris que la conclusion qui concerne un incendie de pneumatiques soit identique à celle d'un incendie de produits courants. Est-ce logique ?
Si cette conclusion est confirmée, il y a lieu de corriger la conclusion.

Réponse des pétitionnaires :
Les modélisations ne sont pas identiques mais aboutissent à une conclusion sur l'absence d'effets irréversibles dans les deux scénarios.

> **Modélisation d'un incendie de plusieurs cellules de stockage de produits combustibles :**

- Je suis surpris qu'il n'y ait pas d'effets cumulés sur les distances perçues dans le cas d'un incendie affectant plusieurs cellules, plusieurs bâtiments.

Réponse des pétitionnaires :
Les modélisations FLUMILOG traitent la transmission de l'incendie d'une cellule aux cellules adjacentes, avec évolution dans le temps.

> **Etude de dangers :**

- Un autre volume existe sur le site, celui des véhicules PL à quai et sur l'aire de stationnement, dans le même instant.
Dans un « scénario du pire », le volume ajouté par la présence de ces véhicules pourrait-il avoir une incidence sur les risques potentiels et les effets ?

Réponse des pétitionnaires :
En cas d'incendie d'un camion à quai, le feu va effectivement pouvoir se propager à la cellule. Le phénomène majorant reste l'incendie d'une cellule puis de 3 cellules en cas de défaillance du système de sprinklage

> **Report d'alarme sprinklage :**

- Ce report est-il effectué vers le poste de garde et/ou vers les services incendie extérieurs ?

Réponse des pétitionnaires :
Ce report est effectué au poste de garde pendant les heures d'ouverture du site. Une télésurveillance avec report d'alarme est mise en place en fonction des heures d'ouverture. Ces heures d'ouverture seront conditionnées par l'activité des locataires (2/8 ou 3/8)
Suivant l'avis du SDIS sur ce projet, un gardiennage du site par télésurveillance est possible sous réserve d'assurer une astreinte d'intervention en moins de 30 minutes par la société de télésurveillance.

> **Nature et organisation des moyens de secours – Dispositions organisationnelles de sécurité :**

- Chaque bâtiment ou chaque cellule dans le cas d'exploitants différents, doit disposer d'une zone de rassemblement en cas d'évacuation du personnel. Qu'en est-il ?

Réponse des pétitionnaires :
Chaque exploitant disposera de son point de rassemblement, à définir.

- S'agissant d'activités de stockage de produits combustibles, inflammables, soumises à autorisations, avec des exploitants multiples, sur une superficie totale importante et étendue, le dossier n'évoque pas l'opportunité d'un Plan d'Opération Interne (POI) ou similaire, pour l'ensemble du parc logistique, voire pour l'ensemble du parc du Pays de Thelle.

Réponse des pétitionnaires :
L'obligation d'un Plan d'Opération Interne (ou similaire) sera inscrite dans les statuts de l'ASL du parc logistique et contractuelle dans les baux des clients.

> **Alarme et délai d'intervention des Services de Secours :**

- La réactivité est très importante dans la gestion d'un sinistre, d'un accident.
Suivant le code du travail, chaque exploitant est tenu de former une partie de son personnel comme équipier de première intervention (EPI) et comme secouriste (SST) ; l'effectif prévisionnel d'une équipe de travail (2X8 ou 3x8) pour une cellule de stockage le permet-il ?
Réponse des pétitionnaires :
Oui, chaque exploitant aura à charge la formation de son personnel.

- Au delà, suivant la gradation du danger, il serait utile de connaître les délais d'intervention des services de secours aux blessés et de secours incendie pour appréhender les conséquences d'un incendie, d'un accident, vis à vis du personnel, vis à vis des installations, et par voie de conséquence, les dispositions à prendre pour chacun des exploitants.
Réponse des pétitionnaires :
Le SDIS ne se prononce pas sur ses délais d'intervention. Cependant, le projet a été réalisé en concertation avec le SDIS.
Par ailleurs, ils seront destinataires des Plans de Défense Incendie (PDI)

> **Mesures visant à limiter les risques :**

- Au delà de l'étude et de la conformité technique des installations prévues dans les baux et contrats, le pétitionnaire envisage t-il une « réception technique » des locaux et des équipements avec les exploitants et le SDIS 60 ?
Réponse des pétitionnaires :
La visite du SDIS n'est pas obligatoire lors de la mise en exploitation du site.
Pour autant compte tenu de l'importance de l'opération, il est vraisemblable qu'une visite préalable à la livraison soit organisée avec les pompiers.

- A partir des avis du SDIS, au delà de l'application de l'arrêté du 24-09-2020, ne serait-il pas judicieux que les services de secours incendie affectés aux communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY, disposent en leurs locaux d'un dossier complet, plans et descriptifs :
  . De l'organisation du stockage des produits dans chaque cellule de chaque bâtiment ;
  . De la disposition et de la description des moyens de lutte contre l'incendie à leur disposition ;
  . Des plans et schémas des différents réseaux ;
  . Des effectifs EPI de chaque exploitant ;

Ces documents associés aux exercices annuels indispensables permettront une intervention plus efficace.
Réponse des pétitionnaires :
Nous avons prévu de remettre aux brigades concernées un descriptif technique et des jeux de plans afin de faciliter une éventuelle intervention.

> **Capacités techniques – Certifications :**

- La certification est un engagement de management, elle favorise les relations dans l'entreprise mais aussi entre prestataires et donneurs d'ordres.
Pour exploiter les entrepôts proposés par la SCCV STOCKESPACE, les exploitants devront-ils justifier une démarche de qualité, de sécurité du travail et de sécurité environnementale, à partir de certifications du type ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001 ?
Réponse des pétitionnaires :
La contractualisation d'un bail n'est pas soumise à l'obtention des certifications ISO. Cette démarche est un choix volontaire de l'exploitant.

Conclusion du CE – **RECOMMANDATION** :
Dans la rédaction des contrats ou des baux, il serait pertinent de demander aux exploitants de répondre à certaines exigences d'amélioration continue, notamment dans le cadre du développement durable (ISO 14001).

> **Notice relative à la conformité des installations avec les prescriptions relatives à l'hygiène, la sécurité, les conditions de travail**

- Sauf erreur de ma part, je n'ai pas trouvé de livret spécifique sur le sujet.
Réponse des pétitionnaires :
Les constructions sont soumises aux dispositions du code du travail et respectent en cela tous ces volets.

- Reprenant quelques points du code du travail, notamment :
« Si les salariés sont obligés de porter des vêtements de travail spécifiques ou des équipements de protection individuelle, les employeurs sont tenus de mettre à la disposition de leurs salariés des vestiaires, des lavabos, des cabinets d'aisance installés dans un local spécifique, de surface convenable, isolés des locaux de stockage et séparés en cas d'emploi d'un personnel mixte (…) Suivant la représentation du personnel dans une entreprise : CE, DP, DS, CHSCT, des locaux syndicaux sont à prévoir … De plus, les établissements industriels d'au moins 200 salariés doivent disposer d'un cabinet médical, d'une salle de soins contiguë … »
Pour toutes ces raisons, au regard du plan PC A1, je m'interroge sur la surface « bureaux » qui sera dédiée aux locaux sociaux.
- De plus, sauf à considérer que le restaurant prévu à terme dans le parc d'activités-services-commerces répond au code du travail, les exploitants (ou le pétitionnaire) sont tenus de respecter le code du travail, à savoir :
  • Exploitation de moins de 50 salariés :

« L'employeur doit mettre à disposition un emplacement permettant de se restaurer » ; ce qui entend que l'organisation de chaque cellule doit tenir compte de cette obligation.
Cet emplacement devra permettre au personnel de se restaurer dans de bonnes conditions d'hygiène et de sécurité – Attention, l'emplacement peut être aménagé dans les locaux affectés au travail sauf s'ils contiennent un stockage de produits dangereux.
  • Exploitation de plus de 50 salariés :

L'employeur doit mettre à disposition un local de restauration aménagé :
  . *De moyens de conservation ou de réfrigération des aliments et des boissons ;*
  . *D'installations permettant de réchauffer les plats ;*

. *D'un accès à l'eau potable pour 10 personnes*
. *De chaises et tables en nombre suffisant. »*

Pour toutes ces raisons, au regard du plan PC A1, je m'interroge sur la surface « bureaux » qui sera dédiée à la restauration. Ce point peut être examiné avec la DDETS Oise.

Réponse des pétitionnaires :
Le programme prévoit systématiquement des sanitaires, vestiaires, réfectoires situés principalement à rez de chaussée. Les zones de bureaux étant livrés en open space (non cloisonnés), il appartient à l'exploitant d'organiser son espace en fonction de son activité et de son effectif. (Par exemple, création d'une infirmerie, de locaux syndicaux…)

> **Impact financier des mesures de prévention :**

- J'observe que montant de l'impact financier du bâtiment C est le même que celui des bâtiments A et B ; est-ce logique ?
Si possible, il serait pertinent de distinguer le montant des mesures pour chacun des dossiers.

Réponse des pétitionnaires :
L'impact financier des mesures de sécurité pour le bâtiment C a été estimé à 3 306 000 €.
Il existe effectivement une erreur dans le dossier des bâtiments A et B. Pour ces deux bâtiments, l'impact financier des mesures de sécurité est estimé à 4 350 000 € et non à 3 306 000 € comme cela est indiqué.

CIRCULATION : REPONSE DU PETITIONNAIRE POUR CE QUI EST DE L'IMPACT DU TRAFIC ROUTIER SUR LES VOIES DE DESSERTE :

Les remarques dévoilées lors de l'enquête publique font état de problématiques de trafic existantes, telles que

- *La RD 1001 est encombrée le matin et le soir aux heures de pointe, dans le sens Beauvais / Paris le matin et dans une moindre mesure dans le sens Paris / Beauvais le soir.*
- *La commune de Crouy en Thelle est traversée par des poids lourds*
- *La commune de Belle Eglise constate des passages de poids lourds entre la RD 105 et le rond point de la RD 1001 et a vu le trafic VL augmenter ces dernières années.*

Nos réponses et pistes de réflexions sur ces différents points sont les suivantes :

<u>Concernant la RD 1001 aux heures de pointe :</u>
Le matin, le problème se concentre dans le sens Nord/Sud en limite de Persan et de Chambly puis remonte parfois au-delà du rond-point de Chambly sur la RD 1001. Pour autant, cet encombrement ne semble jamais devoir remonter jusqu'au rond-point RD 1001/RD 49. Partant de ce constat, les salariés qui emprunteront la RD 1001 depuis le nord n'aggraveront pas le problème de circulation sur la RD 1001 dans la mesure où ils quitteront cet axe au niveau du rond-point de la RD 49 et, dans l'autre sens (Paris/Beauvais), cet axe ne présente pas d'embouteillage. Concernant les PL, selon les études réalisées, environ 23 camions par heure emprunteront la RD 1001 vers Paris.

Le soir, le problème se concentre dans le sens Sud/Nord dans une moindre mesure (Etalement des heures de retour et plus de choix d'itinéraires). Cet encombrement situé plus au sud n'affecte pas le rond-point RD 1001/RD 49). De la même manière, les salariés quittant le site vers le Nord ne participeront pas à la congestion de cet axe et cet axe vers le sud ne présente pas de blocage. Viendront s'ajouter à la circulation de la RD 1001 les camions se rendant sur le site depuis le sud et depuis le nord via l'A16. Selon les projections de trafic maximum, cela représente 60 v/h.

En plus de ce qui précède, les poids lourds qui circulent à destination ou au départ du site le feront préférentiellement en dehors des heures d'affluence.

Par ailleurs, on peut considérer qu'une part des salariés qui actuellement empruntent cette RD 1001 vers le sud le matin et le nord le soir, sera amenée à travailler sur le site dans une logique de rapprochement du domicile. De ce fait, ils n'auront plus d'impact sur ces congestions de trafic

- ⇨ *Ce bilan fait apparaitre un impact difficilement mesurable sur le trafic de la RD 1001 compte tenu des véhicules légers que le projet va capter.*
- ⇨ *Des études sont actuellement menées par les collectivités et la SANEF sur la mise en place d'une entrée sur l'A16 au droit de Chambly. (Cf annexe 1 – Courrier de CCT). Cet aménagement serait de nature à résoudre ce problème qui préexiste indépendamment du projet.*

<u>Concernant Crouy en Thelle</u>
Si aucune mesure n'est prise, Crouy en Thelle pourrait effectivement être impactée du fait de la programmation des GPS pour les PL venant ou se rendant vers l'Est (Soissons, Creil, Compiègne). Ces destinations représentent une petite part du trafic du projet de parc du Pays de Thelle, mais viendra s'ajouter au trafic existant. La traversée de Crouy en Thelle venant de l'Est n'est pas une obligation, au contraire, un itinéraire notamment plus adapté à la circulation des PL existe, en prenant la D 17 jusqu'à la RD 1001. Mais cet itinéraire présentant un temps de parcours plus long de 8 mn n'est pas proposé par les GPS. Si la traversée de PL par cette commune s'avérait être un désagrément trop important pour les riverains, une des solutions pourrait être l'interdiction de circuler aux plus de 3,5T sur la RD 92 traversant la commune.

<u>Concernant la commune de Belle-Eglise</u>
L'un des principaux problèmes actuels se situe sur la route communale traversant le centre depuis la route de Gandicourt au croisement de la RD 105 jusqu'à la route de Fresnoy vers le rond-point de la RD 1001. Bien que cet axe soit d'ores et déjà interdit à la circulation des véhicules de plus de 3,5 T, certains camions l'empruntent. Ce phénomène pourrait s'amplifier si rien n'était entrepris. Nous proposons la mise en place de solutions préventives et coercitives en installant une campagne signalétique et deux radars discriminants. La proposition que nous faisons, tel qu'il ressort du courrier du Président d'ALSEI en annexe 3, est de financer les études et la mise en place de deux radars sur la commune de Belle-Eglise. Les études seront lancées lorsque les autorisations du projet seront définitives et les radars mis en place dans l'année qui suivra le démarrage des travaux.

Concernant la circulation des VL sur ce même axe, nous pouvons imaginer que le projet puisse l'intensifier. Sur ce point, et en fonction de l'évolution de la situation, la Mairie se réserve la possibilité de rétablir une situation qui existait avant la création du rond-point de la RD 1001, à savoir rétablir le sens unique sur la route de Fresnoy depuis le centre vers la RD 1001.

Concernant la circulation de poids lourds sur la D 923, bien que n'étant pas interdite, cela ne parait pas représenter de problème particulier. En effet, cet axe, trop mal adapté à la circulation des PL n'est pas beaucoup emprunté. En fonction de l'évolution du trafic sur cet axe, les mairies de Bornel et Belle-Eglise pourront adopter des mesures de restrictions.
Concernant les accès au centre de Belle-Eglise depuis les hameaux situés de l'autre côte de la RD 105, la mairie de Belle Eglise a pris attache avec les services départementaux de la voirie afin d'améliorer les conditions de sécurité des utilisateurs.

Concernant Fresnoy en Thelle :
La D 49 traverse le territoire de la commune de Fresnoy en Thelle au Nord des zones habitées. Il nous semble exagéré de dire que le projet aura un impact négatif sur cette commune au-delà de l'augmentation du trafic sur cet axe qui est dimensionné pour le recevoir.

Le Mesnil en Thelle
Le mesnil en Thelle, qui est traversée par la RD 929, ne se trouve sur aucun itinéraire de PL pour se rendre sur le site. L'impact du projet sur la traversée de PL du Mesnil en Thelle nous semble très limité.

ANNEXE 1 DE LA REPONSE DES PETITIONNAIRES :

Il s'agit d'un courrier de la Communauté de Communes THELLOISE ayant pour objet ses engagements sur l'accompagnement du projet.

Monsieur le Président,

Votre projet de création d'un pôle de services, commerces, activités et logistique demeure au cœur des ambitions et de la stratégie de développement économique de la Communauté de communes Thelloise et fait l'objet d'une attention toute particulière.

Par la présente, je souhaite rappeler les engagements de la Communauté de communes Thelloise déjà pris auprès de vous et vous évoquer les mesures d'accompagnement nouvelles que nous engageons afin de permettre la réalisation de votre projet.

Ainsi, comme évoqué par courriers des 28 octobre 2018 et 31 octobre 2019, la Communauté de communes Thelloise a manifesté son souhait de desservir votre parc d'entreprises au travers du Pass Thelle Bus.

Ce service, tout à fait adaptable, facilitera les déplacements pendulaires des habitants du territoire tout autant que ceux des usagers de la gare de Chambly et celle de Bornel-Belle-Eglise qui travailleront au sein de votre futur parc.

Par ailleurs, il est envisagé d'améliorer le réseau de voies douces de manière à permettre aux habitants du territoire de rejoindre ce site grâce à des moyens individuels de mobilités douces.

Ces propositions offriront des moyens de transport supplémentaires et participeront à la réduction des flux de circulation.

Ces mesures ne seront toutefois accomplies qu'à la condition que ce parc d'activités puisse se réaliser.

En outre, la Thelloise en collaboration avec la commune de Chambly travaille activement auprès de la SANEF pour permettre la réalisation d'un nouvel échangeur desservant l'A16 au niveau de Chambly permettant de rejoindre ainsi Paris plus aisément.

L'étude d'opportunité et de faisabilité technique est en cours de réalisation par la SANEF et devrait être transmise auprès du Ministre des Transports en début d'année 2023.

Enfin, des échanges et rendez vous ont lieu actuellement avec le Conseil Départemental de l'Oise et les communes concernées en vue d'améliorer et de fluidifier les itinéraires empruntés par les Poids-Lourds sur notre territoire.

Espérant que ces engagements contribuent au succès de votre opération, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Pierre DESLIENS
Président

COMMUNAUTE DE COMMUNES Thelloise

ANNEXE 2 DE LA REPONSE DES PETITIONNAIRES :

Il s'agit d'un complément à l'étude « Air et Santé » du cabinet ARIA en date de janvier 2020.

Apport ARIA Technologies pour la réponse au Commissaire-Enquêteur
sur le projet Stockespace Pays De Thelle
sur la base du rapport ARIA 2020.001 (Etude Air et Santé)

Conformément aux attentes réglementaires, l'étude Air et Santé a été réalisé en appliquant les recommandations des documents suivants :

- Note technique du 22 février 2019 du Ministère de la transition écologique et solidaire (NOR TRET1833075N) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact des infrastructures routières. Cette note technique abroge la circulaire interministérielle DGS/SD 7 B n°2005-273 du 25 février 2005 ;
- Guide méthodologique sur le volet « air et santé » des études d'impact routières du Cerema du 22 février 2019, document annexe à la note technique (NOR TRET1833075N) relative à la prise en compte des effets sur la santé de la pollution de l'air dans les études d'impact.

L'étude Air et Santé repose sur l'étude de circulation réalisée par TRANSITEC (*Etude TRANSITEC - ALSEI – Belle-Eglise-Chambly, Parc de Thelle, Etude d'accessibilité et d'impacts sur la circulation / 24.12.2019*). Ces données de trafic intègrent notamment les 1200 camions supplémentaires (600 allers et 600 retours) de desserte du site ainsi que l'augmentation de VL associés (salariés, …)

Exemple sur la rue de Fresnoy (qui longe le site au nord)

Rue de Fresnoy	Total	VL (TMJA*)	PL (TMJA)
Situation actuelle et fil de l'eau (sans projet)	6075	5923	152
Situation avec projet	8375	7175	1200

*Trafic Moyen Journalier Annuel

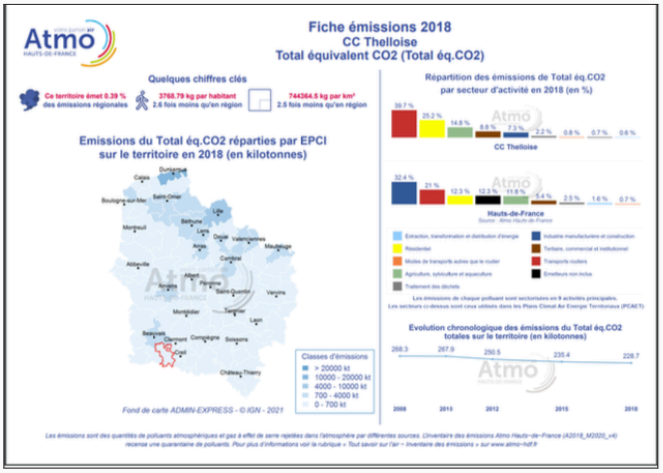
Les émissions liées au trafic supplémentaire généré par le projet ont été estimées sur la base de ces données trafic pour les polluants classiques du trafic routier (oxydes d'azote, poussières, …) ainsi que pour les substances à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane et protoxyde d'azote). Ci-dessous un extrait du tableau 13 du rapport ARIA 2020.01 portant spécifiquement sur l'étude Air et Santé.

Extrait du tableau 13 – rapport ARIA 2020.01

Substances	Unité	Situation Initiale	Situation fil de l'eau	Situation avec projet	*Evolution des émissions entre la situation Projet et la situation fil de l'eau*
CO_2	T/j	14	14	16	*+20%*
CH4	kg/j	0.2	0.09	0.1	*+5%*
N2O	kg/j	0.3	0.2	0.5	*+5%*

En comparaison, les émissions globales de dioxyde de carbone pour la CC Thelloise sont estimées par ATMO Hauts de France (le réseau de surveillance de la qualité de l'air) à 228,7 kTonnes/an soit 626 Tonnes/j. La contribution du projet est donc très faible.

Extrait du document AtmoHDF_Emissions EPCI M2020 A2018 (CC Thelloise).pdf (disponible sur https://www.atmo-hdf.fr)



ANNEXE 3 DE LA REPONSE DES PETITIONNAIRES :

Il s'agit d'un extrait de la proposition du groupe ALSEI qui concerne le financement des études et de la mise en place d'équipements de sécurité sur la commune de BELLE-EGLISE.

Paris, le 15 septembre 2022

OBJET : Confirmation de participation du Groupe ALSEI / Travaux d'amélioration de la circulation

Madame Le Maire,

Lors de l'enquête publique qui s'est déroulée cet été pour consulter l'ensemble des citoyens et acteurs du territoire de la Thelloise et de Belle-Eglise en particulier à l'occasion de la demande d'autorisation de construire et d'exploiter un ensemble immobilier à usage logistique sur votre commune, une préoccupation particulière est apparue à propos de la circulation dans Belle-Eglise et de la traversée de votre commune. Bien que cette préoccupation soit antérieure à notre projet et le dépasse, comme cela a été évoqué avec vous et nos équipes lors de notre conversation du 14 courant, c'est bien volontiers que le Groupe ALSEI que je représente, vous confirme que nous serons d'accord de participer au financement de certains dispositifs permettant de limiter ou diminuer l'impact de l'augmentation du trafic routier au sein de votre Commune.

Alsei Entreprise est donc prête à participer au financement de la mise en place de 1 ou 2 radars discriminants selon les besoins de Belle-Eglise :

- Le premier d'entre eux, pourrait être implanté à l'Ouest du village, Route de Gandicourt. Cette implantation permettrait de prémunir le centre-ville du passage de poids-lourds qui représentent un danger, du fait de la présence de l'école et contribuent à fragiliser un peu plus le pont enjambant l'Esche.

- Le second, plus axé vers la circulation des véhicules légers, mais à l'Est du Village, dans la partie de la route de Fresnoy (RD 49) que relie le bourg au rond-point de la RD 1001. Ce second dispositif garantirait l'absence de poids-lourds sur cette portion de route, mais permettrait également le contrôle de la vitesse des autres véhicules.

Les études seraient lancées sous l'égide des services compétents, dès l'obtention des autorisations du définitives et les radars mis en place dans les mois qui suivent le démarrage des travaux.

Nous espérons que cette contribution vous permettra de répondre au mieux à l'attente de vos administrés.

Nous vous prions d'agréer, Madame Le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Jean-Christophe COURNÉ-NOLÉO
Président

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

(Document de la page 133 à la page 139)

- L'étude du dossier présenté par les pétitionnaires, les sociétés SNC PAYS DE THELLE AMENAGEMENT et SCCV STOCKESPACE PAYS DE THELLE, incluant les avis de l'Autorité Environnementale Hauts de France et du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel ;
- Les visites du site afin de visualiser ses caractéristiques ;
- Les reconnaissances de différents itinéraires pouvant être empruntés par les PL et VL pour accéder au site ;
- Les échanges avec les élus et les représentants des pétitionnaires ;
- Les échanges avec le public au cours des permanences ;
- L'examen des observations formulées par le public au cours de l'enquête ;
- L'examen de pièces complémentaires ;
- Les réponses des pétitionnaires aux observations formulées au cours de l'enquête ;

Me permettent de prendre une position motivée sur la demande de permis d'aménager de l'ensemble du parc « Pays de Thelle », les demandes de permis de construire du bâtiment A et du bâtiment C au titre de l'urbanisme, les demandes d'autorisation environnementale des 3 bâtiments A,B,C au titre des installations classées relatives à leur exploitation, sur le territoire des communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY.

RAPPEL DE LA FINALITE DU PROJET :

Afin de conforter le dynamisme économique local, les élus des communes de BELLE-EGLISE, de CHAMBLY, de la Communauté de Communes THELLOISE et les pétitionnaires SNC PAYS DE THELLE AMENAGEMENT et SCCV STOCKESPACE PAYS DE THELLE souhaitent créer un parc d'activités économiques en capacité d'accueillir de nouvelles entreprises sur un foncier adapté et pouvant être inséré dans le paysage.
A son terme, le projet sera constitué de 3 parcs, un parc paysager, un parc de services, activités, commerces, et un parc logistique.

La localisation territoriale sur les territoires communaux de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY a été choisie pour satisfaire une logistique en direction des bassins majeurs de consommation que sont PARIS, le nord de la France, mais aussi le quart nord-ouest de l'Europe, cette partie du département de l'Oise étant considérée comme détentrice de nombreux atouts pour constituer un « cluster » logistique majeur.

Pour ce qui est de la première phase de création du projet, il s'agit d'aménager la totalité de l'emprise, y compris les voieries, les réseaux, des parkings, les bâtiments communs, l'environnement paysager, de construire 2 entrepôts d'une superficie de 45549 m2 pour l'un, le bâtiment A, et de 69374 m2 pour l'autre, le bâtiment C et leurs annexes, sur un terrain d'une superficie totale de 41 ha.
Les entrepôts « construits en blanc » c'est à dire sans connaissance des exploitants, seront conçus, structurés et ensuite gérés de façon à être adaptés aux besoins de massification des chargeurs industriels, aux demandes du marché, qu'il soit de la grande distribution, de l'industrie, du commerce, du e. commerce, y compris, pour partie, adaptables au stockage et à la manutention de produits, matières, substances inflammables ou dangereuses, suivant la nomenclature des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) et la règlementation.

Quels sont les intérêts du projet vus par les pétitionnaires ?

Le projet est situé en bordure de la région Ile-de-France, à 30 mn de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle, à 50 mn de PARIS porte Maillot, à 30 mn de BEAUVAIS, à un peu plus de 2 h de LILLE et du HAVRE.
Il répond à 3 critères fondamentaux portant sur le choix d'un site :

- La présence d'axes routiers majeurs ;
- La présence d'un bassin d'emplois suffisant et de qualité ;
- La proximité d'un bassin de consommation important, considéré comme le plus important de France.

De plus :

- Une activité à flux rapide impose l'usage de la route, ce qui exclut de fait les solutions alternatives que pourraient être le rail et les voies navigables ;
- Les bâtiments de grandes dimensions s'imposent car ils répondent aux besoins d'une logistique moderne à forte valeur ajoutée générée par la grande distribution, le e. commerce, les grands industriels.

Quelles sont les positions des élus au cours de l'élaboration du projet ?

- Extrait d'un courrier de la Communauté de Communes datant de 2019, à l'attention du groupe ALSEI :

« Le projet est au centre des ambitions et de la stratégie de développement économique de la Communauté de Communes THELLOISE au même titre que pour les communes de CHAMBLY et de BELLE-EGLISE en raison :

- *De sa localisation et des emplois que les entreprises présentes vont pouvoir créer ;*
- *De son insertion paysagère au cœur des espaces agricoles ;*
- *De l'intégration de services et équipements destinés aux salariés. »*

- Extrait de l'avis de la Communauté de Communes du 22 août 2022 :

Au vu de l'ensemble des éléments qui concernent l'emploi, la fiscalité, la localisation du projet, son environnement, les mesures compensatoires, la Communauté de Communes THELLOISE émet un avis très favorable au projet et s'engage à :

- *Mettre en place une offre de transport en commun qui permettra de rejoindre les gares de CHAMBLY et de BORNEL via le site du parc du « Pays de Thelle » ;*
- *Permettre la réalisation d'un nouvel échangeur desservant l'A 16 au niveau de CHAMBLY, en collaboration avec la commune de CHAMBLY et la SANEF ;*
- *Accompagner les partenaires dédiés à l'emploi et à la formation afin de faciliter les recrutements nécessaires.*

- Synthèse de courriers des communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY datant de 2020 à l'intention du groupe ALSEI :

Les conseils municipaux de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY valident l'intérêt général de ce projet et adoptent la déclaration de projet valant mise en compatibilité de leur PLU.
Les raisons de leur soutien sont essentiellement liées :

- A la qualité du projet et à son insertion architecturale et paysagère ;
- Aux retombées économiques attendues ;
- A l'intégration d'un pôle de services accessible aux salariés du site, aux riverains et aux habitants de la Communauté de Communes ;
- A la mise en place d'une ligne de bus pendulaire qui desservira le site et la gare de CHAMBLY, facilitant les déplacements des habitants au sein de la Communauté de Communes, contribuant à limiter le nombre de véhicules sur le territoire.

Les 2 communes, BELLE-EGLISE et CHAMBLY estiment que le projet permettra de concrétiser les orientations de leur PLU en regard d'une perte d'espace agricole minime, et qu'il favorisera le développement économique souhaité.
Leur volonté est d'obtenir par ce projet une mixité des fonctions afin d'offrir à la population locale des catégories d'emplois multiples et accessibles au plus grand nombre.
Pour de multiples raisons, les élus considèrent que ce parc de dernière génération sera la réponse la plus adaptée, à savoir :

- Une opération réalisée sur un terrain de faible intérêt écologique ;
- Un site présentant un panel floristique commun et sujet aux pressions ;
- Une création d'emplois insufflant une alternative d'avenir au territoire fortement marqué par l'agriculture ;
- Une possibilité d'accueillir des projets d'entreprises de belle dimension économique, contribuant à valoriser le territoire.

- Extrait de l'avis du conseil municipal de la commune de BELLE-EGLISE du 12 juillet 2022 :

Il donne *un avis défavorable au projet,* faisant valoir :

- 2 points positifs :
  . L'intérêt économique du projet ;
  . L'importance accordée par ALSEI au respect des règles du PLU, des normes environnementales de construction, de gestion des énergies, de mobilité.
- 1 point négatif :
  . Il considère que l'étude d'accessibilité et d'impacts est nettement sous évaluée, incomplète et obsolète.

Mon commentaire sur l'approche du projet :

De mes entretiens avec les représentants du groupe ALSEI et les élus, de ma lecture du dossier, j'ai retenu :

- Que la démarche logistique dépasse la simple distribution du produit vers le consommateur ; elle joue un rôle essentiel dans les interactions de l'ensemble du cycle de production mis en place par les entreprises partenaires pour satisfaire les demandes du marché, c'est à dire les meilleures conditions de coût, de qualité, de délai, pour satisfaire notre mode de consommation d'aujourd'hui et certainement de demain.
- Que par ses dimensions et par son activité, le projet porté par le groupe ALSEI est un projet industriel d'une envergure stratégique déterminante, d'une portée environnementale significative par son impact immédiat, rapproché, mais aussi éloigné, d'une dimension économique et sociale prépondérante pour le bassin d'emploi de la région du sud de l'Oise et du nord du Val d'Oise.

De mes entretiens avec le public et par la lecture des observations et contributions des registres, j'ai constaté que beaucoup admettent la nécessité de satisfaire à notre mode de consommation, mais en faisant en sorte que les problèmes qu'ils dénoncent soient résolus, à minima réduits, pour satisfaire la qualité de vie et la sécurité des habitants des communes du périmètre impacté.

Tout au long de cette enquête, je me suis attaché à cerner et comprendre l'intérêt économique des pétitionnaires, l'intérêt socio-économique des communes et de la Communauté de Communes, l'intérêt écologique du territoire dans sa phase de transition, l'intérêt de la population de préserver son confort de vie, en échappant à toutes les formes de sectarisme.

DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE:

Mon commentaire sur le dossier :

Le dossier présenté par les pétitionnaires est conforme aux dispositions réglementaires.
Son volume est important, je conviens que la recherche d'un document peut parfois être difficile, mais la lecture de chaque livret est accessible à tous les publics grâce à ses qualités rédactionnelles et à ses illustrations.
Des différents enjeux du territoire, au delà de l'emploi, il cible distinctement ceux relatifs à la consommation d'espace, à la biodiversité, à l'eau, aux risques naturels et technologiques, au trafic routier, aux nuisances, notamment le bruit et la qualité de l'air, qui sont essentiels pour évaluer la qualité du projet.

Mon commentaire sur la participation du public :

Il est aisé de constater que le public s'est effectivement mobilisé pour cette enquête, mais dans une proportion « relative » au regard du bassin démographique de la Communauté de Communes THELLOISE et de la proximité de la région parisienne, notamment du département du Val d'Oise.
A sa décharge, j'ai observé que les communes situées en bordure de l'autoroute A 16, proches de la région parisienne telle CHAMBLY, ces communes sont fortement anthropisées car elles connaissent depuis plusieurs années une forte attractivité industrielle et commerciale, notamment pour l'implantation de plateformes logistiques similaires.

AVIS

Prenant en compte la déclinaison de l'enquête publique :

- ✓ La conformité de la procédure au regard des textes règlementaires concernant l'enquête publique sur des établissements dont les activités relèvent de la nomenclature ICPE et de la nomenclature IOTA (loi sur l'eau et les milieux aquatiques) ;
- ✓ La complétude du dossier présenté au public ;
- ✓ L'information du public étendue aux communes inscrites dans le rayon d'affichage de 2 km ;
- ✓ La prolongation de l'enquête suite à l'omission de la commune de MESNIL-EN-THELLE dans le rayon d'affichage ;
- ✓ Le temps nécessaire et suffisant pour que le public prenne connaissance du dossier, se renseigne et formule ses observations ;
- ✓ La mise à disposition du public des registres papier et numérique ;

Prenant en compte les éléments du dossier qui indiquent ou précisent :

- ✓ Les secteurs retenus des territoires de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY classés respectivement 1 AU i et 1 AU e dans le PLU en vigueur ; le secteur AU i de BELLE-EGLISE ayant pour vocation d'accueillir un site économique d'envergure, le secteur 1AUe de CHAMBLY correspondant à la zone d'urbanisation à vocation « activité économique » ;
- ✓ La compatibilité du projet avec les orientations du SCoT de la Communauté de Communes THELLOISE, avec les enjeux du SDAGE Seine Normandie ;
- ✓ L'avis et la prise en compte des observations de la MRAe Haut de France ;
- ✓ L'avis favorable du Conservatoire Scientifique Régional du Patrimoine Naturel des Hauts de France concernant la demande de dérogation pour le risque de destruction d'une espèce protégée pour une proposition d'Obligation Réelle Environnementale (ORE) ;
- ✓ La nécessité et l'intérêt du projet à partir de l'étude économique de la CCI de l'Oise de 2017 ;
- ✓ Les positions de différents services extérieurs, notamment : l'avis défavorable de la DDT Oise – Service Economie Agricole, suite à la consultation de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) ; l'avis favorable de la DDT Oise – Service Eau, Environnement Forêt sur la demande de dérogation « espèces protégées » ; l'avis favorable, sous réserve, de la Direction des infrastructures et des transports de l'Oise ; les avis favorables, sous réserve, du SDIS ; l'avis favorable du SMAS qui concerne l'assainissement des eaux usées ; les arrêtés du préfet de la région Hauts de France concernant le diagnostic archéologique.

- ✓ La démarche « en blanc », courante dans le domaine logistique et autorisée par le ministère de l'écologie et du développement durable.
- ✓ L'absence d'exploitants identifiés, mais des contacts en cours ;
- ✓ L'absence de solutions alternatives pour accueillir un projet de cette envergure ;
- ✓ La localisation du site, éloignée des zones urbaines et des zones d'intérêt naturel ;
- ✓ L'analyse de l'état initial de l'environnement ;
- ✓ L'étude d'impact proportionnée à l'importance du projet et de ses incidences prévisibles sur l'environnement qui permettent d'identifier les principaux enjeux environnementaux ;
- ✓ La préservation de la zone humide considérée comme un élément d'intérêt écologique et paysager ;
- ✓ La préservation et la valorisation de la flore patrimoniale ;
- ✓ L'impact limité du projet sur l'environnement suivant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées ; suivant la description de leurs performances attendues, notamment en ce qui concerne la protection des eaux souterraines, la régulation et le traitement des eaux pluviales, l'évacuation des eaux résiduelles, l'élimination des déchets de l'exploitation, l'utilisation rationnelle de l'énergie, la surveillance et la maintenance des installations ; suivant la connaissance des meilleures techniques de prévention et de réduction des risques et des nuisances disponibles ;
- ✓ Le suivi à moyen ou long terme des mesures environnementales ;
- ✓ L'application d'une charte «verte» durant les périodes de travaux pour éviter ou réduire tout impact sur l'environnement ;
- ✓ Le planning de travaux qui perturbera le moins possible les cycles biologiques des espèces ;
- ✓ L'optimisation de implantation des bâtiments et de leurs dessertes ;
- ✓ La qualité de l'intégration paysagère des bâtiments dans un paysage rural ;
- ✓ La valeur écologique du site qui sera plus forte que le site existant malgré l'imperméabilisation de certaines surfaces ;
- ✓ La conception des bâtiments adaptée aux conditions de travail, aux dangers et risques potentiels connus, recensés, étudiés ;
- ✓ Les dispositifs de protection contre l'incendie ;
- ✓ Les dispositifs de rétention ;
- ✓ Les dispositifs de protection contre la malveillance ;

- ✓ Les mesures de prévention et de protection relatives aux produits dangereux ;
- ✓ Le contrôle de la conformité et de l'efficience des ouvrages de régulation et de traitement des eaux pluviales ;
- ✓ La vérification du respect du plan d'aménagement paysager ;
- ✓ La mise en place d'un plan d'organisation interne (POI) ou similaire ;
- ✓ L'évaluation de la nouvelle économie agricole qui attribue un solde positif à l'activité de maraîchage envisagée ;

- ✓ La consommation d'anciennes terres agricoles qualifiées comme ayant une bonne aptitude agronomique, un faible intérêt écologique, terres aujourd'hui en friche, sujettes à l'expansion d'espèces invasives, dont la vocation finale devait être l'exploitation d'une carrière de sablons sur 50% de la superficie de l'emprise du projet (20 ha) ;
- ✓ La méconnaissance de l'impact du transport des produits au long de la chaine logistique, les exploitants n'étant pas connus ;
- ✓ La desserte du site par l'autoroute A 16 et 2 routes départementales la RD 1001 et la RD 49 dont une, la RD 1001, qui possède des tronçons à 2X2 voies, qui ne traverse pas de zone d'habitations, mais qui est saturée à certaines heures de la journée ;
- ✓ La proximité de l'accès à l'autoroute A16 qui limite mais ne soustrait pas les risques liés au transport routier par des axes secondaires qui traversent de nombreux villages alentours ;

- ✓ La capacité technique du groupe ALSEI lui permettant de faire face à ses responsabilités en matière d'environnement, de sécurité, de conditions de travail et d'hygiène industrielle ;
- ✓ La responsabilité du groupe ALSEI, propriétaire des établissements et titulaire de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale, vis-à-vis des services administratifs.

Prenant en compte les perspectives d'évolution des effectifs directs des exploitations sur des emplois accessibles au plus grand nombre, les perspectives d'évolution des activités économiques connexes locales voire régionales ;

Prenant en compte la qualité des réponses des pétitionnaires aux différentes observations et questions, en retenant :

- ✓ La confiance des pétitionnaires sur la technologie de l'hydrogène pour les poids lourds et les chariots élévateurs et la prise en compte d'une étude la faisabilité « hydrogène vert » en partenariat avec LHYFE (fournisseur d'hydrogène vert), afin de proposer aux exploitants du parc un déploiement de leurs flottes de camions et de leurs moyens de manutention fonctionnant avec cette énergie renouvelable.
- ✓ Les études en cours (pétitionnaires, gestionnaire de l'autoroute A 16, services de l'Etat, collectivités territoriales) pour améliorer les infrastructures routières, (voire autoroutières), à partir de l'autoroute A 16.
- ✓ L'engagement du groupe ALSEI sur le financement et la mise en place équipements sécuritaires de certains axes routiers secondaires ;
- ✓ Le nouveau dossier de compensation agricole qui présente une offre financière, tout en maintenant une activité maraîchère sur le parc paysager ;

Prenant en compte les engagements de la Communauté de Communes THELLOISE sur la sécurisation et la fluidification du réseau routier secondaire, sur le transport collectif, sur le réseau de voies douces, de cette partie du territoire ;

La majorité de ces éléments témoignent de la volonté des parties prenantes de pérenniser les établissements qui seront implantés sur le parc « Pays de Thelle », sans préjudice significatif pour la population et sans préjudice significatif pour l'environnement.

Le bilan démontre la volonté des pétitionnaires et des élus de maintenir à minima un équilibre entre une situation pouvant être dégradée, mais corrigée par la qualité du projet et des mesures de prévention, d'intervention et d'information prise en compte dans sa réalisation et son exploitation.
Pour autant, il ne doit pas restreindre la démarche d'amélioration continue à entreprendre et à pérenniser par les pétitionnaires, par les exploitants, par les élus, en vue d'atteindre, dans des conditions économiques acceptables, un niveau de qualité toujours plus élevé, compte-tenu de l'évolution des connaissances, des pratiques, et de la vulnérabilité de l'environnement du parc du « Pays de Thelle ».

L'intérêt général du projet est clairement énoncé avec plusieurs avantages qui se dégagent :

- Avantage social en matière de création d'emplois ;
- Avantage économique pour les communes et la Communauté de Communes ;
- Avantage environnemental et paysager avec la création d'un projet vertueux compte-tenu des connaissances actuelles.

L'envergure du projet, permettra de pérenniser le bassin d'emplois, les retombées fiscales, de dynamiser l'économie du territoire, l'amélioration de ses infrastructures, l'amélioration des services communaux et extra communaux ….

En conclusion, je considère que les avantages l'emportent sur les inconvénients, que le projet présenté par les sociétés SNC PAYS DE THELLE AMENAGEMENT et SCCV STOCKESPACE PAYS DE THELLE dans le dossier, assorti des engagements pris par les pétitionnaires et les élus, y compris en terme d'infrastructures routières et d'emplois, présente un intérêt général pour les communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY, pour l'intercommunalité.

Je donne donc un

AVIS FAVORABLE

- **A la demande de permis d'aménager présentée par la SNC PAYS DE THELLE AMENAGEMENT ;**

- **Aux demandes de permis de construire présentées par la société SCCV STOCKESPACE PAYS DE THELLE ;**

- **Aux demandes d'autorisation environnementale présentées par la société SCCV STOCKESPACE PAYS DE THELLE ;**

En vue d'exploiter 2 entrepôts adaptables aux demandes du marché et conçus pour le stockage de marchandises y compris de marchandises inflammables et dangereuses, sur un parc aménager, sur le territoire des communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY, suivant le règlement de leur Plan Local d'Urbanisme.

AVEC LES RESERVES SUIVANTES.

1 – TRAFIC DES POIDS LOURDS ET DES VEHICULES LEGERS :

La localisation stratégique du projet parait indiscutable, notamment au regard du réseau routier existant, de son éloignement des zones urbaines, de l'impossibilité de trouver une solution alternative dans un environnement proche ; mais il présente une faille importante qui concerne l'augmentation significative de la circulation qu'il pourra générer sur les routes le desservant, notamment les routes départementales RD 1001, RD 49, RD 923, RD 105, mais aussi les voiries communales intra et extra muros.
Les élus des communes de BELLE-EGLISE, de CHAMBLY et de l'intercommunalité n'ignorent pas ce problème, il a été rappelé au cours de l'enquête sur la révision du PLU de CHAMBLY au cours de laquelle une partie de la population a évoqué sa crainte de voir s'accroître les embouteillages sur la RD 1001 liés à l'augmentation démographique et à l'arrivée de nouvelles entreprises sur le territoire.
La position du conseil municipal de BELLE-EGLISE confirme cette inquiétude en donnant un avis défavorable au projet.
Au cours de mes différents entretiens avec Mme le maire de BELLE-EGLISE, M. le maire de CHAMBLY, M. le Président de la Communauté de Communes THELLOISE, nous avons évoqué ce point sensible qui se manifeste de longue date et qui a été pris en compte par les Conseils Départementaux de l'Oise et du Val d'Oise, qui ont sollicité les services du ministère des transports.
Les représentants du groupe ALSEI admettent que l'accroissement de la circulation des poids lourds lié au projet aggravera quelque peu la situation à certaines heures de la journée.
Au delà de l'implication de la Communauté de Communes et de la commune de CHAMBLY auprès de la SANEF (annexe 1), Il est déterminant que les élus puissent obtenir au plus tôt un engagement des services de l'Etat, des Conseil Départementaux de l'Oise et du Val d'Oise, de la société de gestion de l'autoroute A 16, portant sur la création d'un raccordement direct entre la A 16 et la RD 1001, à hauteur de la commune de CHAMBLY qui permettra :

- D'absorber et de fluidifier le trafic sur la RD 1001 aux heures de pointe de la journée ;
- De limiter la circulation dans la traversée des villages alentours préservant la sécurité et la qualité de vie de leurs habitants.

2 – STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA ZONE LOGISTIQUE :
Pour des raisons de sécurité routière évidente, et conformément aux Orientations d'Aménagement et de Programmation de la commune de BELLE-EGLISE, les pétitionnaires doivent faire en sorte qu'il n'y ait aucun stationnement de véhicules, en particulier des poids-lourds, le long de la RD 49 à hauteur de l'emprise du projet.
Concomitamment à l'aménagement de l'accès du parc activités-services-commerces, la mise en place d'une glissière de sécurité, voire d'une haie vive, et d'une signalisation routière de chaque côté de la route devraient résoudre cet éventuel problème.

3 – AMENAGEMENT PAYSAGER :
Le projet s'inscrit dans des zones définies par les PLU comme étant à urbaniser (zone 1AU), destinées à des activités industrielles et économiques. C'est le choix des communes de BELLE-EGLISE et de CHAMBLY d'affecter cette partie de leur territoire au développement économique local.
Néanmoins, implanté dans une zone rurale, le projet doit être le plus discret possible dans le paysage en entrée de la ville de CHAMBLY et du village de BELLE-EGLISE.
C'est pourquoi, la transition entre le paysage agricole observé notamment à partir de la RD 49 doit être corrigée par la hauteur et la densification de la végétation et, si possible, par l'abaissement maximum de l'assise des bâtiments.

4 – PREVENTION INCENDIE :
La modélisation des effets thermiques en cas d'incendie du bâtiment C montre que la RD 49 et le parking d'attente des PL sont impactés.
Ce point doit être analysé avec le SDIS 60 pour évaluer tous les risques potentiels avec précision suivant les produits pouvant être stockés, notamment les produits inflammables et les aérosols.

AVEC LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :

1 – TRAFIC DES POIDS LOURDS ET DES VEHICULES LEGERS :
Si l'engagement du groupe ALSEI (annexe 3) semble répondre à la problématique du trafic dans les communes de BELLE-EGLISE et peut-être de BORNEL, s'il est admis que les démarches administratives qui concernent le raccordement entre la A 16 et la RD 1001 disposent de tous les arguments permettant de concrétiser le projet, reste la commune de CROUY-EN-THELLE qui pourrait être impactée par les véhicules venant de l'est ou se rendant vers l'est.
De nombreux contributeurs de cette commune désapprouvent le projet au seul fait de l'augmentation du trafic routier qu'il pourra engendrer, trafic qu'ils dénoncent depuis plusieurs années.
A la suite de contacts pris avec les services de l'Etat en 2021 et 2022, signalant l'inadaptation des infrastructures des RD 92 et RD 118 au passage des poids-lourds et leur vitesse excessive, il semblerait que la préfecture a incité les représentants de cette commune à prendre les dispositions nécessaires.
Aujourd'hui, à priori, il en est rien. Aussi, à l'instar de la décision des élus de BELLE-EGLISE, il serait utile que les représentants de la Communauté de Communes interviennent auprès du maire de la commune de CROUY-EN-THELLE pour l'inciter à mettre en place la signalisation nécessaire à l'interdiction de traverser le village pour les véhicules de plus de 3,5 t, sous réserve de s'assurer des éventuelles conséquences par ailleurs.

2 – STATIONNEMENT EN DEHORS DE LA ZONE LOGISTIQUE :
Sous réserve de la réglementation ICPE, un accès piétons sécurisé pourrait être réalisé entre le parking d'attente des PL et le parc activités-services-commerces afin que les chauffeurs puissent accéder directement au restaurant prévu à terme dans ce périmètre.

3 – ACCES DU PARC PAYSAGER :
Certains contributeurs doutent de l'attractivité de l'aménagement « loisirs » (espace promenade, parcours santé) au cœur d'un espace occupé par des entrepôts, parcouru par des camions et situé en bordure d'une route à grande circulation.
A la suite de ces remarques déjà formulées en 2018 lors d'une réunion de présentation du projet, les pétitionnaires semblent maintenant décidés à abandonner l'accès du site à tous les publics, le réservant aux employés du parc et, sous conditions, aux groupes scolaires des environs.
Sous réserve de la sécurité inhérente au parc logistique, l'accès du parc paysager à tous est un « plus » qu'il serait dommage d'abandonner si l'on prend en compte l'engagement de la Communauté de Communes à améliorer le réseau de voies douces afin de relier le site à certains points du territoire.
L'attrait du parc dépendra de la qualité de la végétation (arboretum), de la qualité et de la quantité des équipements sportifs et de loisirs, de la qualité de l'entretien.

4 – DECONSTRUCTION :
Certains contributeurs s'inquiètent de l'après, quand les bâtiments du parc logistique seront obsolètes.
Il est vrai qu'aujourd'hui, force est de constater que certains entrepôts qui datent des décennies 1980-2000 *« sont devenus des friches avec les inconvénients que cela représente »*.
Les conditions de remise en état du site après exploitation sont développées dans la demande de permis d'aménager, elles indiquent dans le cas d'une mise à l'arrêt du site :
. *Evacuation ou élimination des produits dangereux et des déchets ;*
. *Interdiction ou limitation d'accès du site ;*
. *Suspension des risques d'incendie ;*
. *Surveillance des effets de l'installation sur l'environnement.*
Pour autant, devra t-on laisser le parc du « Pays de Thelle » ou, à minima, un ou des lots du parc, devenir à son tour une friche ?
Des engagements entre les pétitionnaires, les futurs exploitants, les élus doivent être élaborés dès maintenant pour éviter à terme un problème insoluble.

5 – EXPLOITATION :
S'appliquant davantage aux exploitants qui sont inconnus au moment de l'enquête, il s'agira donc aux pétitionnaires de porter à connaissance les recommandations suivantes :

- Les catastrophes industrielles rappellent périodiquement que certaines activités et installations sont susceptibles d'être à l'origine d'accidents mettant en jeu la vie, l'intégrité physique ou la santé des personnels et des riverains. Aussi, tout événement « accidentel » devra contribuer à améliorer la connaissance dans le but de mieux prévenir et de mieux se préparer à réagir. Il y aura donc lieu de vérifier et d'analyser périodiquement « le risque » que peuvent représenter les activités du site.
- Le dossier présenté et les réponses données au cours de l'enquête publique pour les demandes d'autorisation environnementale en vue d'exploiter les entrepôts doivent être considérés comme un engagement des pétitionnaires et des exploitants dans une démarche de « progrès continu », qui devra respecter la nature des activités, la qualité et la quantité des produits et des substances stockés, les modes de stockage et de conditionnement au sein des entrepôts, et qui devra améliorer au fil du temps, les performances sécuritaires de « l'outil de travail ».
  Demander contractuellement aux exploitants de répondre, dans un délai convenable, aux exigences de la norme ISO 140001 serait une garantie de « management environnemental ».
- Lors d'un accident dans un des entrepôts, la coordination des moyens et des hommes est très importante. Aussi, dans le cadre du Plan d'Opération Interne, il conviendra de mettre en place différents exercices préventifs en associant le personnel des 3 entrepôts, le personnel du parc activités-services-commerces, voire des stations services situées à proximité, mais aussi, si possible, tous les intervenants pouvant minimiser les conséquences d'un accident potentiel.
  Différents scenarios seront à prévoir, notamment des exercices simulant des périodes d'activité intense mais aussi réduite, notamment les périodes de congés, lorsque la vigilance peut être « relâchée ».

Le 22 septembre 2022

Gérard DEGRIECK commissaire enquêteur.

Pièce jointe au rapport : Procès verbal de synthèse.

NOTES :