

# RESUMES NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'ETUDE DES DANGERS



## **BETALOG**

## VENETTE (60)

Numéro d'affaire : KA18.08.001					
Agence : Lezennes					
Date	Version	Objet de la version			
14/09/2018	1	Dépôt en Préfecture			
22/11/2018	1.1	Version enquête publique (compléments mineurs suite à phase d'instruction du dossier)			

## **ETUDE D'IMPACT**



## JUSTIFICATION DE L'INTERET DU PROJET

En raison d'une augmentation du besoin logistique de la société Stokomani et malgré l'exploitation actuelle de trois entrepôts, la société Betalog, porteuse du projet, souhaite investir un nouvel entrepôt de stockage.

La société Betalog souhaite développer cette activité dans le département de l'Oise, où se situe le siège social de la société Stokomani. Dans le cadre du projet, une réflexion de grande envergure a été initiée par Betalog, en concertation avec la société Stokomani. Afin de déterminer l'emplacement de son futur site, la société a engagé une étude de faisabilité de plusieurs mois portant sur 7 sites situés dans le département de l'Oise et susceptibles d'accueillir les présentes installations. Parmi les sites retenus, chacun a fait l'objet d'une étude approfondie au regard des sensibilités environnementales ou des risques industriels qui pouvaient s'y exercer. En prenant en compte l'ensemble de ces critères, c'est le site de Venette, sur la ZAC du Bois de Plaisance qui a été retenu.

La localisation du site est adaptée au transport de marchandises. En effet :

- ➤ le site est implanté à proximité de grands axes routiers, en particulier l'autoroute A1 qui est un axe logistique majeur de la région et qui permet de relier directement la région parisienne ;
- > l'accès au sein de la ZAC du Bois de Plaisance est dimensionné pour permettre l'arrivée de poidslourds sans difficultés, ni perturbations des centres ville des communes situées à proximité ;
- > le site est implanté à proximité du port de Longueil Sainte Marie par lequel transite une partie des containers en provenance de l'Asie.



## SYNTHESE DE L'ETAT INITIAL

L'environnement immédiat du site est composé :

- au nord, de la ligne SNCF bordant le site et plus généralement la ZAC du Bois de Plaisance. Au-delà de la voie ferrée sont présents des terrains agricoles et quelques massifs forestiers de faibles superficies;
- à l'est, de la ZAC du Bois de Plaisance, dont le développement est en cours et qui présente des terrains actuellement inoccupés;
- > au sud, de la D36E longeant le projet puis de parcelles agricoles et massifs forestiers ainsi que de la ZAC du Bois de Plaisance sur la partie sud-est ;
- à l'ouest, de parcelles agricoles en exploitation puis de massifs forestiers de plus grande superficie. A noter la présence de tiers à environ 600 mètres (Hameau composé de quelques constructions à usage d'habitation, agricole et comprenant un centre équestre).

Le tableau suivant synthétise les éléments de l'état initial de l'environnement :

Thématique	Enjeu	Sensibilité
Paysage Etude d'impact : §3	Projet réalisé sur une zone d'activité dédié à ce type d'activité.  La zone n'est actuellement pas complètement développée.	Faible
Population Etude d'impact : §3	Premières habitations à environ 600 m à l'ouest du site. Le projet est situé en zone d'activité n'accueillant aucune habitation.	Faible
Milieu naturel Etude d'impact : §4	Le terrain situé au droit du projet présente des enjeux faunistiques et floristiques faibles. En effet, ce dernier est actuellement exploité comme terrain agricole.  Deux ZNIEFF a plus de 2,5 km du projet :  - ZNIEFF de type 1 « FR220013818 – Forêt de rémy et bois de pieumelle» à l'ouest.  - ZNIEFF de type 1 « FR220014322 – Massif forestier de compiègne, laigue et ourscamps-carlepont e» à l'est.  Deux sites NATURA 2000 à plus de 4 km du projet :  - ZPS « Forêts picardes : Compiègne, Laigue, Ourscamps » (FR2212001)  - ZSC « Massif forestier de Compiègne, Laigue » (FR2200382)  Absence de réserve naturelle nationale ou régionale. Absence de site naturel classé ou inscrit. Absence de parc naturel national ou régional. Absence de zone humide.  Inventaire faune/flore réalisé par RAINETTE en été 2018 : Enjeux faune et flore allant de négligeable à moyen.	Moyenne
Eau Etude d'impact : §5	Masses d'eaux souterraines codifiées :  Craie picarde : état chimique médiocre, état quantitatif bon,  Albien-néocomien captif : états chimique et quantitatif bons.  Premier captage d'eau situé à plusieurs km au nord-est. Projet en dehors d'un périmètre de protection de captage.  La nappe n'a pas été détectée à plus de 13 mètres de profondeur.	Moyenne
Air Etude d'impact : §6	Emissions dans l'aire d'étude liées :  Aux activités industrielles de la zone ;  A la circulation routière et notamment la départementale N31/N1031.  Objectifs de qualité de l'air respectés au niveau de la station ATMO située sur la commune de Rieux.  Aucun dépassement des objectifs de qualité relevé sur les paramètres NO2, NO, SO2. Seul le paramètre PM10 présente un unique dépassement mensuel sur les trois dernières années.  La qualité de l'air est bonne.	Faible

Thématique	Enjeu	Sensibilité
Bruit	Site en zone d'activités (ZAC du Bois de Plaisance), habitations à 600 mètres à l'ouest m au nord-ouest.	
Etude d'impact : §8	Campagne de mesures caractérisant l'état initial en limite de propriété : niveaux sonores mesurés variant entre 41,4 et 46,7 65 dB(A) de jour et entre 36,5 et $42,5$ dB(A) de nuit.	Faible
Trafic Etude d'impact : §10	Le projet sera desservi par la D36E traversant la zone d'activité du Bois de Plaisance d'est en ouest.	
	Une étude trafic réalisée dans le cadre du projet fait état d'un trafic compris entre 1 700 et 5 350 véhicules/jours sur la D36E.	Moyenne
	La nationale 1031 est accessible directement depuis la ZAC du Bois de Plaisance, sans traverser d'agglomération.	



## INTEGRATION DANS L'ENVIRONNEMENT

Le projet n'est actuellement pas compatible avec les prescription du Plan d'Occupation des Sols (POS). Ainsi, une mise en compatibilité du POS est en cours et sera effective avant la mise en service de l'installation.

Le site occupera une surface de 17,6 ha répartie comme suit :

Aménagement	Surfaces
Bâtiment	72 000 m²
Voirie lourde	29 725 m²
Voirie légère	12 439 m²
Stationnements	13 158 m²
Espaces vert et bassins	48 581 m²

En termes de hauteurs, le volume principal (cellules de stockage) sera plus haut que les autres (14,70 m à l'acrotère). Les locaux techniques (Acrotère = 7,95 m pour les locaux de charge et 5,5 m pour les 2 chaufferies) seront situées le long d'un pignon du bâtiment et les bureaux dans un de ses angles (Acrotère = 8,58 m).



Figure 1 - Perspective 3D des quais, bureaux et locaux de charge



Figure 2 - Perspective 3D des zones de quais

En termes de choix des couleurs, les façade sont traitées verticalement par un bardage en acier laqué gris anthracite, ondes verticales. Du bardage vertical en acier inoxydable s'intercale de façon irrégulière.

L'ensemble bâti global sera implanté en retrait minimum de 20 m des limites de parcelles.

Les aires d'évolution et les aires de stationnement seront revêtues en enrobé et béton.

Le projet comprend la plantation de plus de 500 arbres à hautes tiges comme le montre le plan présenté ci-dessous.

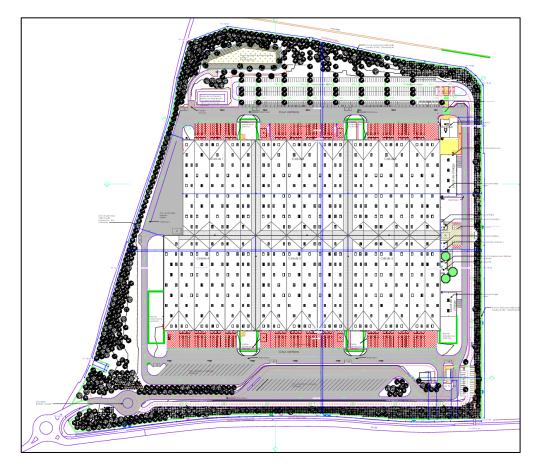


Figure 3 - Plan des espaces verts du site

L'accès au site se fera depuis la D36E située au sud. L'accès sera différencié pour la circulation des véhicules légers et des poids lourds.

Le terrain sera clos par une clôture de teinte verte de 2 mètres de haut implantée en périphérie de la parcelle, et des portails coulissants d'une hauteur de 2 m seront aménagés à l'entrée du site.

De plus les bassins créés seront clos par une clôture de type maille torsadée d'une hauteur d'1 m.

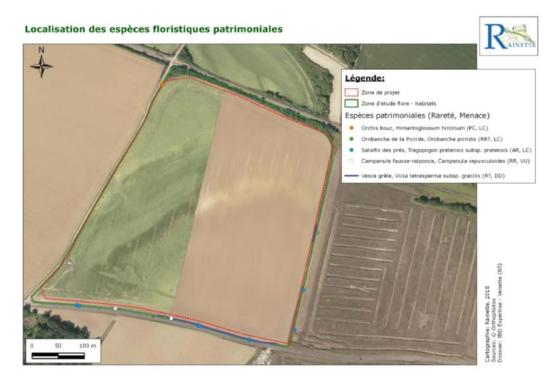


#### FAUNE ET FLORE

Le projet s'implante sur un terrain agricole, dont les potentialités écologiques ont été évalués par un étude spécifique comme négligeable à moyen suivant les enjeux étudiés.

Les impacts les plus importants sont liés au dégagement d'emprise. Les impacts ont été évalués comme faibles suite aux mesures d'évitement et de réduction qui seront mises en œuvre :

🔖 l'évitement des friches sèches situées en bordure de projet sur lequel on retrouve des espèces de flore comme le présente le plan ci-dessous. Le bassin d'infiltration a été déplacé de façon à préserver l'ensemble de ces espèces.



- 🔖 la **réduction** de la gêne occasionnée sur les individus en réalisant :
  - ✓ les travaux suivant des périodes adaptées, sans quoi l'intervention d'un écologue sera requise;
  - les travaux de jour ;
  - un plan de circulation;
  - ✓ un balisage des zones à éviter ;

- √ un éclairage orienté vers le sol ;
- √ la limitation de la vitesse de circulation à 30 km/h;
- ✓ la végétalisation et l'aménagement de pentes douces au niveau des bassins d'infiltration ;
- ✓ un grillage et un échappatoire au niveau des bassins étanches ;
- √ la plantation d'espèces indigènes à la région.

Aucune incidence du projet sur les sites NATURA 2000 ou sur les autres zonages n'a été identifiée.

#### **EAU ET SOLS**

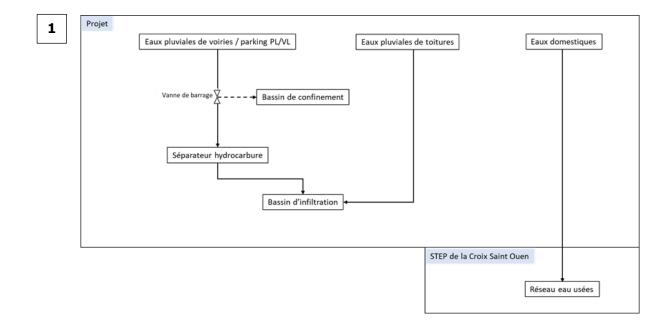
#### **→** Caractéristiques de l'installation :

Le site sera alimenté en eau potable par le réseau d'eau collectif.

La consommation d'eau du site sera destinée aux besoins sanitaires du personnel et des chauffeurs, ainsi qu'au lavage des sols, à hauteur de 4 941 m³/an.

Le réseau de collecte des eaux sera de type séparatif :

- les eaux résiduaires (hors eaux pluviales susceptibles d'être polluées) seront rejetées à la station d'épuration de la Croix Saint Ouen. Ces eaux comprennent :
  - les eaux usées domestiques ;
  - les eaux industrielles.
- les eaux pluviales susceptibles d'être polluées (voiries, parking) seront traitées par séparateur hydrocarbure puis infiltrées dans le bassin d'infiltration du site; les eaux pluviales non polluées (toitures) seront directement infiltrées dans le bassin d'infiltration du site.



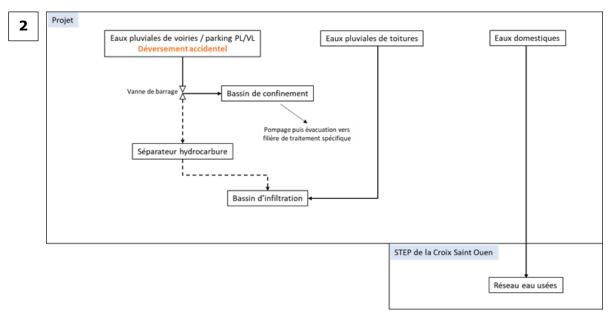


Figure 4 - Schéma du circuit de l'eau en mode normal (1) et accidentel (2)

#### → Mesures préventives et évaluation de l'impact :

Un dispositif de disconnexion est installé sur la canalisation d'alimentation en eau potable afin d'éviter tout retour de produits non compatibles avec la potabilité de l'eau.

Les réseaux de collecte seront de type séparatif.

Le bassin d'infiltration est dimensionné pour collecter les eaux pluviales associées à un évènement d'une durée de retour 10 ans minimum. Une vanne de barrage située en amont permettra d'empêcher tout déversement de produits dangereux dans le bassin d'infiltration. Ces déversement (accidentel, incendie sur les voiries) seront récoltés dans un bassin de confinement de 120 m³.

En cas d'incendie des stockages situés dans les cellules, le confinement des eaux d'extinction sera réalisé dans les cellules.



#### → Caractéristiques de l'installation :

Les émissions atmosphériques liées à l'exploitation de la plate-forme logistique seront :

- > les rejets diffus de gaz d'échappement des poids lourds et des véhicules légers transitant sur le site ;
- les rejets liés à la combustion du gaz naturel pour le chauffage des bureaux et locaux sociaux (2 chaufferies);
- ➤ dans une moindre mesure, les rejets diffus d'hydrogène liés aux opérations de charge des batteries
  des engins de manutention électriques. Compte tenu du caractère marginal des rejets diffus
  d'hydrogène, ces derniers seront exclus pour la suite de la présente étude.

#### → Mesures préventives et évaluation de l'impact :

Les émissions induites par le trafic se trouvent réduites :

- par le caractère marginal du trafic par rapport à celui drainé par les axes de communication proches;
- par l'obligation des véhicules en cours de chargement ou de déchargement d'avoir le moteur à l'arrêt.

Les effets directs des émissions  $(H_2)$  des postes de charge des accumulateurs des engins de manutention (et notamment sur le personnel d'exploitation) se trouveront limités par la ventilation des zones de charge. En outre, la ventilation des zones de charge sera assurée par une ventilation mécanique asservie à la charge des batteries.

Les rejets atmosphériques des appareils de combustion seront limités par la hauteur des cheminées mises en place dépassant de 5 mètres l'acrotère de l'entrepôt ainsi que par un fonctionnement intermittent (chaudières utilisées pour la mise hors gel des cellules). Les rejets seront dilués de part la distance entre les rejets et les premières habitations situées à plus de 600 mètres du projet.



Figure 5 - Plan en coupe des chaufferies



#### Recensement des émissions atmosphériques liées au projet à pouvoir de réchauffement :

En fonctionnement normal, les activités liées au projet seront à l'origine d'émissions de :

- > CO<sub>2</sub> : provenant de la combustion de carburant des poids-lourds et véhicules légers et de la combustion du gaz naturel au niveau des chaudières ;
- NOx: émis par les installations de combustion du site.

#### → Mesures préventives et évaluation de l'impact :

L'ensemble des véhicules du site (camions et engins) feront l'objet de contrôles techniques réguliers obligatoires, permettant l'assurance du respect des normes en vigueur. Les opérations de chargement et de déchargement se feront moteurs à l'arrêt.

Les installations de combustions sont de faible puissance et le gaz naturel est considéré un des combustibles les plus « propres ». Les chaudières seront vérifiées périodiquement. Comme évoqué précédemment, la

réglementation en vigueur applicable à ces installations et notamment l'arrêté du 3 août 2018 sera respecté.

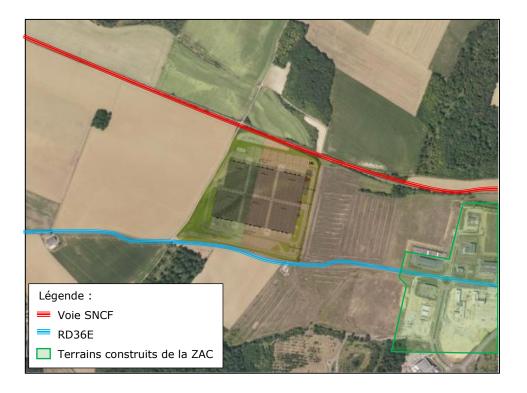


# → <u>Caractéristiques de l'installation</u> :

Le bruit ambiant est principalement conditionné par :

- ➢ la circulation routière sur la route départementale 36E qui longe le site au sud. Cette voie présente un trafic relativement faible. Les derniers comptages réalisés par le département de l'Oise font état de 1 734 véhicules dont 1,7% de poids-lourds et l'étude réalisée dans le cadre du projet par la société CDVIA comptabilise entre 1 700 et 5 350 véhicules par jour suivant les points étudiés sur la D36E;
- de façon intermittente par le passage des trains de la ligne SNCF n°317 qui longe le site à l'opposé de la route départementale 36E. Au regard du Trafic moyen journalier annuel, le trafic passagers sur cette voie est compris entre 1 et 10 trains par jour, de même que le fret.
- > dans une moindre mesure les activités industrielles situées sur la zone d'activité.

L'habitation la plus proche est située à environ 600 m à l'ouest des limites de propriété.



Le bruit généré par l'exploitation de l'entrepôt proviendra :

- > les manœuvres à quai et la circulation des poids-lourds sur le site ;
- l'activité de chargement / déchargement des camions ;
- > la circulation des véhicules légers du personnel sur le parking dédié.

L'entrepôt fonctionnera 24h/24 du lundi au samedi.

Une campagne de mesures acoustiques caractérisant l'état initial a été effectuée dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale en limites d'exploitation.

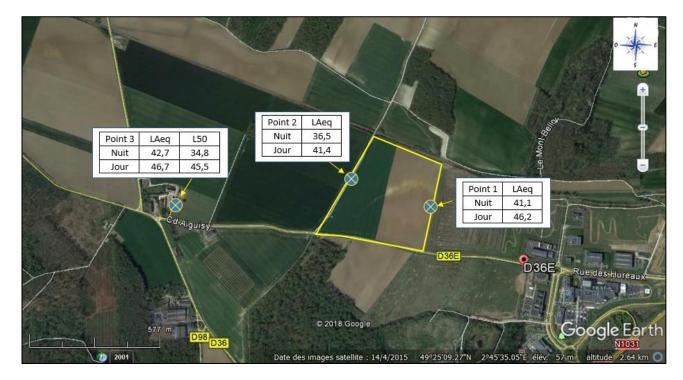
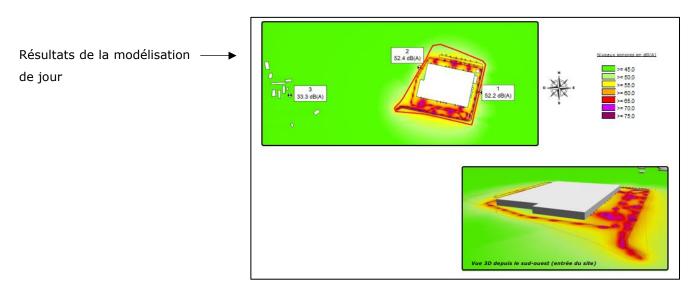
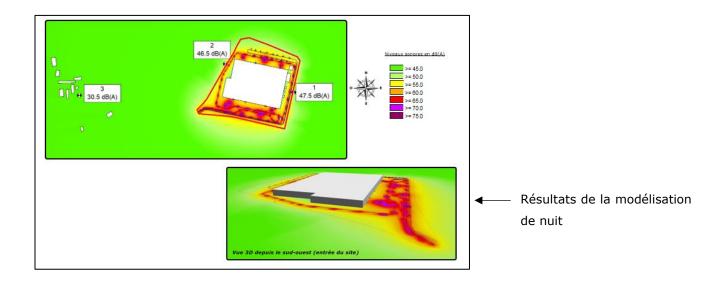


Figure 6 - Résultat de la campagne de mesure acoustique caractérisant l'état initial

Une modélisation acoustique, prenant en compte les émissions sonores du site, a également été réalisée. Les résultats de cette modélisation montrent que l'impact sonore des activités du site respecteront les exigences réglementaires qui lui seront applicables.





#### → Mesures préventives et évaluation de l'impact :

Le site sera implanté sur une zone d'activités.

L'établissement n'aura pas de voisinage habité ou sensible tels que des écoles ou des hôpitaux.

De part l'altimétrie naturelle du site, le site sera encaissé. La différence d'altimétrie entre le terrain naturel et la plateforme sera de 6 mètres.

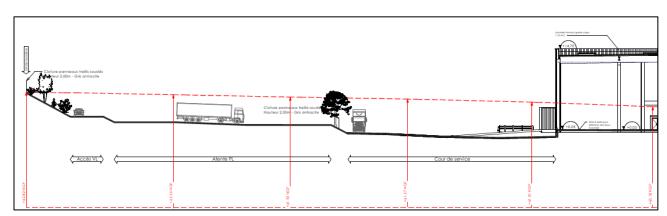


Figure 7 - Coupe transversale

Aucune zone d'habitations ne sera traversée en raison de la proximité d'infrastructures importantes (N1031).

La présence de ralentisseur limitera la vitesse de circulation sur site à environ 30 km/h.

Lorsque les poids-lourds seront en attente, chargement ou déchargement, leur moteur sera maintenu à l'arrêt. Des consignes seront transmises aux conducteurs dés leur entrée sur le site. Une procédure imposera la remise des clés du camion à l'encadrement des quais.

Les opérations de manutention seront réalisées par des chariots ou transpalettes électriques. Leurs émissions sonores seront donc réduites par rapport à des engins thermiques.

Les installations techniques susceptibles de générer un impact sonore se trouveront à l'intérieur de locaux.

## **DECHETS**

#### → Inventaire des déchets :

Les principaux déchets générés par le site seront :

- ♥ des emballages plastiques,
- ♥ des emballages cartons,
- b des palettes en bois cassées ou non consignées,
- 🔖 des déchets de bureaux et du réfectoire assimilés à des déchets municipaux en mélange,
- ♥ des déchets encombrants,
- 🔖 des boues du séparateur à hydrocarbures.

#### → Mesures préventives et évaluation de l'impact :

L'ensemble des déchets générés sera pris en charge par la société Stokomani qui dispose d'un site de tri, transit de déchet. Ce dernier est autorisé pour leur collecte, leur transport, leur tri, leur élimination ou valorisation. Cette dernière est réalisée à hauteur de 80%.

Des efforts seront faits pour la réduction à la source des déchets. Les filières de valorisation et de recyclage techniquement et économiquement possibles seront, dans tous les cas, privilégiées à celles d'enfouissement. Seuls les déchets ultimes, non recyclables, seront incinérés. Les déchets dangereux seront stockés sur le site et collectés séparément, de manière à éviter la contamination des déchets non dangereux.

## TRAFIC

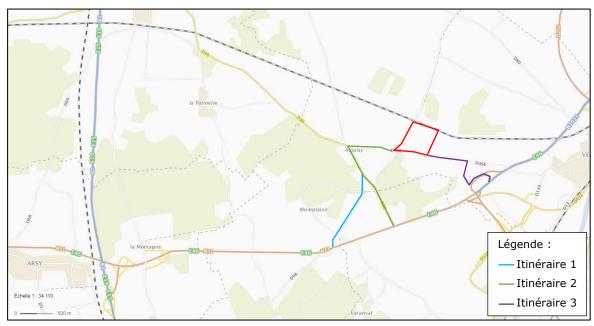
#### → Caractéristiques de l'installation :

Le site sera accessible depuis la D36E traversant d'est en ouest la ZAC du Bois de Plaisance.

L'exploitation de l'entrepôt engendrera un trafic routier journalier maximum estimé à :

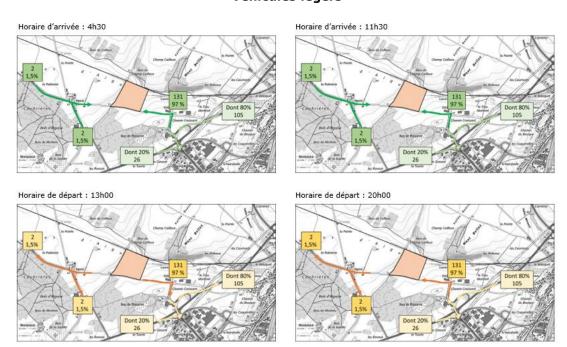
- > 270 véhicules légers ;
- ➤ 200 poids lourds.

Les principaux itinéraires permettant d'accéder au site sont les suivants :

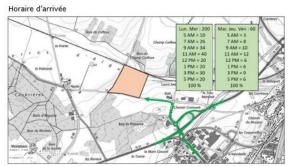


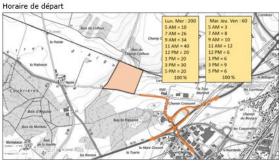
L'origine et le flux des véhicules entrant et sortant du site sont repris sur les graphiques suivants aux horaires de poste estimés.

#### Véhicules légers



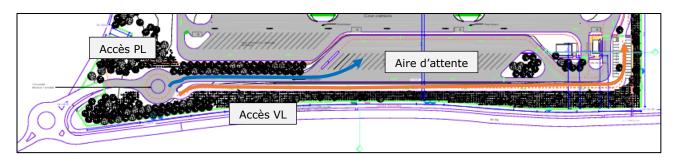
#### **Poids-lourds**





#### Mesures préventives et évaluation de l'impact :

Le projet a été étudier pour supprimer le risque d'embouteillage en entrée de site. En effet, les véhicules légers et les poids lourds accèdent au site par des voieries séparées. Les véhicules légers disposent d'un voie longeant le site permettant d'accéder à une aire de stationnement suffisamment dimensionnée. Les poids-lourds disposent quand à eux d'une aire d'attente avant l'entrée sur le site et situé dans le périmètre du site.



Les voiries sur le site seront dimensionnées pour assurer la circulation et le stationnement des camions et véhicules légers sans gêner l'accès des secours.

Au vu des données de comptage routier la répartition du trafic présenté ci-avant, le trafic journalier lié à l'activité du site représentera une augmentation de :

- > 0,5% sur la D36 (ouest du site);
- > Entre 0 et 11,8% sur la D36E (est du site);
- > 2,1 % sur l'avenue de la Mare Gessart
- > 1,1% sur l'entrée / sortie N1031.

L'impact du projet sur le trafic total des différentes voiries sera faible. En effet, l'impact s'élèvera au maximum à 11,8% du trafic actuel. Le trafic étant réparti sur l'ensemble de la journée, l'impact sera lissé sur les différents horaires d'arrivé et de livraison sur le site, souvent en décalage avec les horaires de pointe.



## EFFETS CUMULES

Aucun projet ayant fait l'objet d'une enquête publique ou d'un avis de l'autorité environnementale n'a été formulé sur les trois dernières années. Les projets de canal Seine Nord Europe et MAGEO ne sont pas susceptibles de générer des impacts cumulés avec le projet Betalog et inversement.

## **VOLET SANITAIRE DE L'ETUDE D'IMPACT**

L'évaluation des risques sanitaires a été effectuée au sens de la circulaire du 9 août 2013 ; selon cette circulaire, l'analyse des effets sur la santé dans l'étude d'impact doit être réalisée sous une forme qualitative.

#### → Effets potentiels sur la santé

Au vu des thèmes de l'étude d'impact développés, le fonctionnement de l'entrepôt logistique engendrera :

- ♥ des effluents aqueux,
- 🔖 des rejets atmosphériques.

#### → Inventaire et description des sources

- Les sources dont la nature des rejets est, à priori, neutre en termes d'effets sur la santé ne sont pas retenues dans le cadre de cette étude. Aussi, les rejets d'eaux sanitaires collectées et traitées par la STEP de la Crois Saint Ouen et les rejets d'eaux pluviales traités par un séparateur d'hydrocarbures avant infiltration in-situ ne nécessitent pas d'être retenues. En conclusion, aucun rejet aqueux n'est retenu.
- Les rejets atmosphériques seront principalement composés des gaz d'échappement générés par le trafic de véhicules (200 poids-lourds et 270 véhicules légers au maximum par jour). Au regard de ces éléments, l'impact du site sur la santé des populations riveraines dans le domaine de l'air pourra être considéré comme négligeable.

En conclusion, l'impact sanitaire du projet Betalog pourra être considéré comme non significatif dans les domaines de l'eau et de l'air.

## **ÉTUDE DES DANGERS**

L'Etude des Dangers a permis de définir les principaux risques liés à l'exploitation des installations du site de société Betalog. Les conclusions sont mentionnées ci-après :

Au vu du **retour d'expérience**, les dangers présentés par l'installation seront directement liés à sa fonction. En effet, l'incendie de matières stockées est principalement recensé dans l'accidentologie, sans distinction de mode de stockage.

Concernant les **dangers liés aux produits**, comme évoqué précédemment, le principal danger réside dans l'incendie de ces matières, ces derniers étant combustibles. La toxicité des fumées d'incendie pourra également présenter un risque en cas de combustion de matières plastiques.

Concernant les **risques externes**, aucun site industriel classé SEVESO n'est situé à proximité du projet. La circulation routière et ferroviaire ne sont pas des événements initiateurs retenus et ne seront pas susceptibles de générer d'effets sur l'installation. Les agressions d'origine externes seront prises en compte en phase projet, construction et exploitation comme suit :

- Foudre : Etude technique et analyse du risque foudre puis entretien des dispositifs de protection foudre ;
- > Inondation par ruissellement des eaux pluviales : Dimensionnement et construction de bassins d'infiltration / tamponnement ;
- > Inondation par remontée de nappe : Etude géotechnique avant-projet.

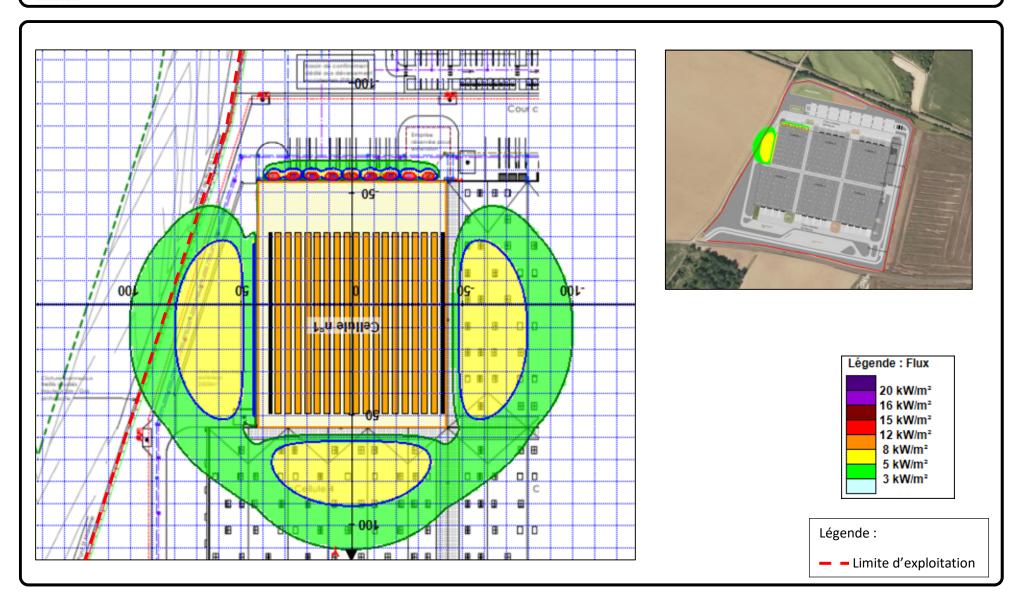
L'analyse préliminaire des risques et les modélisations de certains scénarios menées sur le projet font apparaître que le risque principal du présent projet est le risque d'incendie des produits combustibles stockés (emballages et produits).

Le projet de la société Betalog sera susceptible d'engendrer des **accidents majeurs** : en cas d'incendie des cellules de stockage comprenant des matières combustibles, les flux thermiques correspondants aux effets irréversibles (zone de danger significatif pour la vie humaine, pas d'effets sur les structures) sortiront de 5 à 15 mètres des limites d'exploitation du site suivant les cellules concernées. En effet, 4 cellules sur les 6 sont susceptibles d'engendrer ce type d'effets. Notons l'absence d'effets domino entre les cellules (propagation).

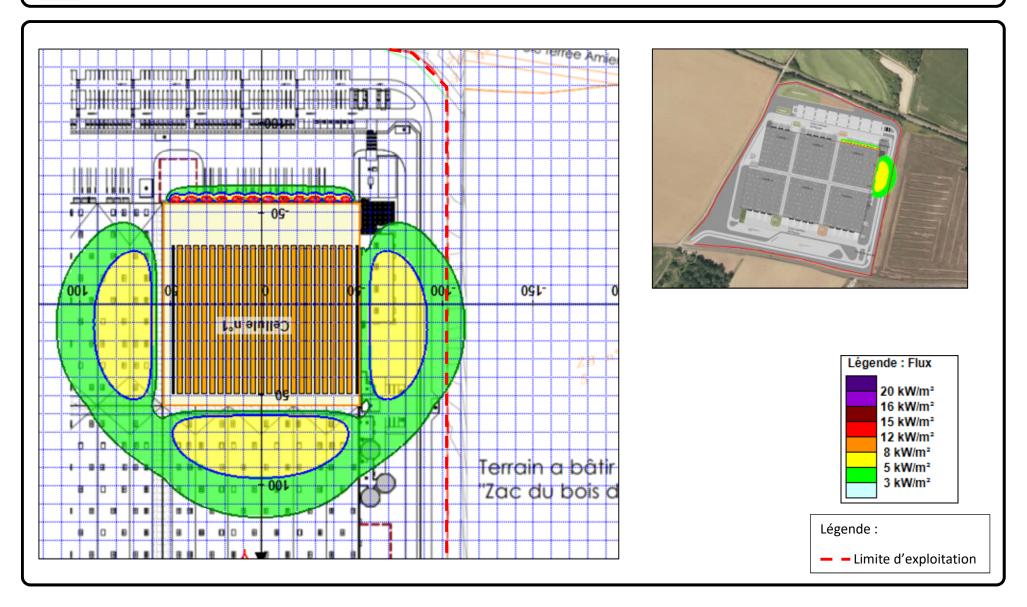
Compte-tenu de cette faible distance et de l'occupation actuelle des terrains voisins (terrain non aménagé situés sur la ZAC du Bois de Plaisance ou terrains agricoles), moins d'une personne sera exposée à ces effets thermiques à l'extérieur du site. La gravité d'un tel accident est donc modérée. La probabilité de survenue d'un tel accident, compte-tenu des mesures de maitrise des risques qui seront mises en œuvre est caractérisée par un événement possible mais extrêmement peu probable. Finalement, le risque à l'extérieur du site est moindre et n'implique pas de réduction complémentaire du risque d'accident.

Notons que la cinétique des scénarios étudiés est rapide.

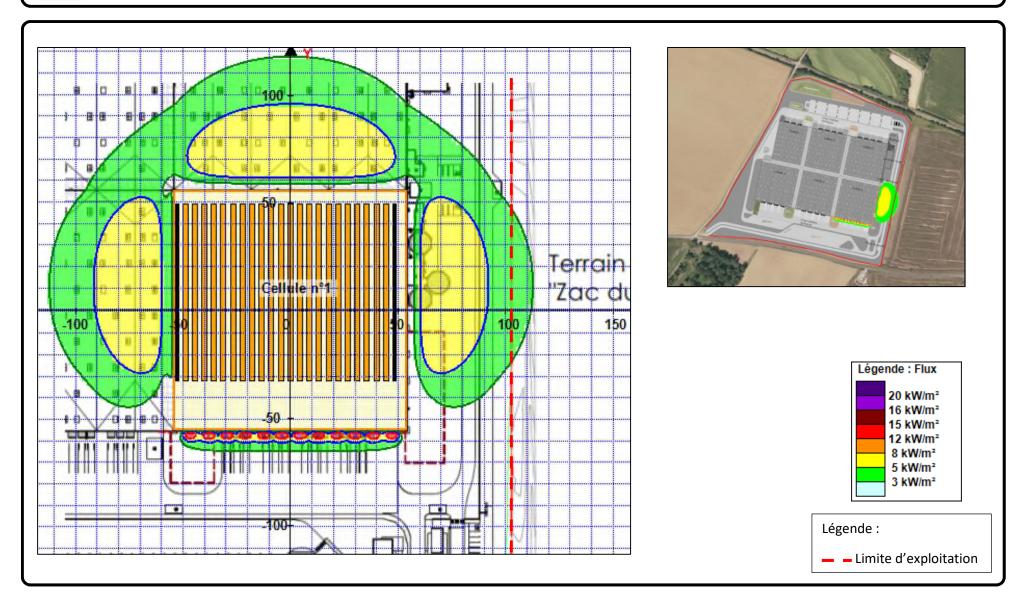




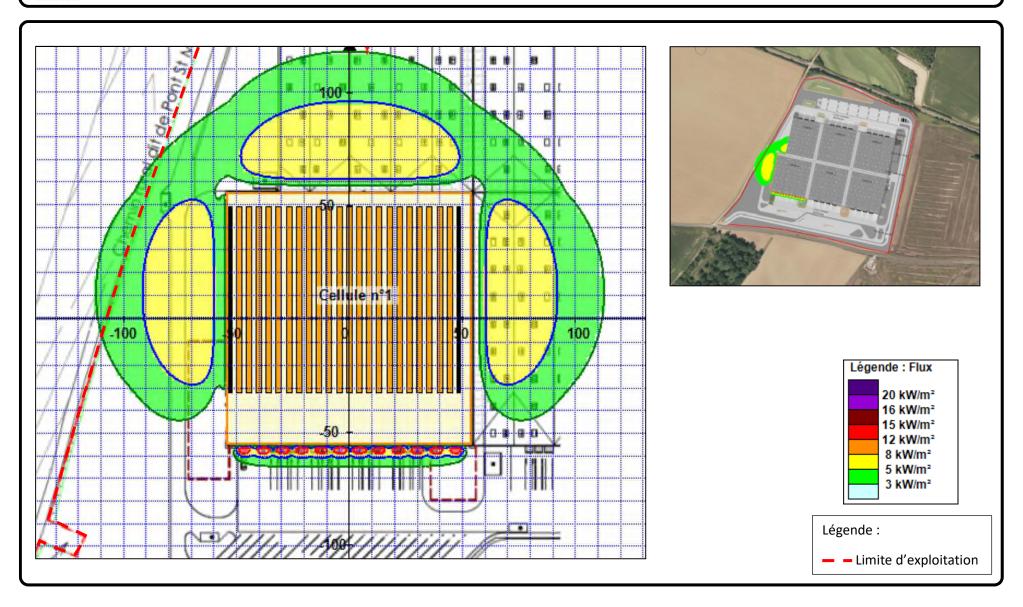












Des mesures techniques et organisationnelles sont effectives sur le site afin d'éviter que les évènements, cités dans l'analyse préliminaires des risques, ne se produisent et d'en limiter les conséquences.

Les principaux dispositifs de sécurité sont les suivants :

- ✓ les parois extérieures seront implantées à une distance minimale de 20 mètres de l'enceinte de l'établissement ;
- ✓ le bâtiment sera compartimenté en 6 cellules ;
- ✓ les cellules de stockage seront séparées les unes des autres par des murs coupe-feu de degré 4 heures (REI240), dépassant d'1m en toiture ;
- √ des portes coulissantes coupe-feu de degré 4 heures seront asservies à la détection incendie;
- √ il ne sera pas réalisé de stockage de matières dangereuses ;
- ✓ les cellules de stockage seront équipées d'un système de détection de fumées avec report d'alarme;
- ✓ les cellules de stockage ainsi que les bureaux, les locaux de charge des batteries et les locaux techniques (transformateur, sprinklage, maintenance) seront équipés d'un système d'extinction automatique ;
- ✓ les cellules de stockage disposeront de RIA et d'extincteurs adaptés aux risques et de poteaux incendies ;
- √ les eaux d'extinction d'incendie seront confinées dans les cellules ;
- √ le personnel sera formé;
- √ des consignes de sécurité seront établies et affichées ;
- √ les équipements et installations feront l'objet de contrôles périodiques ;
- √ le site sera gardienné 24h/24 et sous surveillance dans le cadre de la défense incendie.