

SDV LI - Roissy

Résumé non technique de l'étude de dangers



Réf. Entime 3021-006-007 / Rév. B / 17.02.2014

Rév.	Date	Rédaction	Vérification	Validation
A	27/12/2012	A. Cardon	J. Delattre	M. El Ouafi
B	17/02/2014	A. Cardon	C. Saint-Maxin	M. El Ouafi

Ingénierie environnementale. Prélèvements et mesures sol, eau et air.

14 av. de l'Europe - BP 90195 - 59421 Armentières Cedex
Tél. 03 20 18 17 00 - Fax. 03 20 18 17 09 - www.entime.fr



Sommaire

I	INTRODUCTION.....	4
II	METHODOLOGIE.....	4
III	IDENTIFICATIONS DES DANGERS.....	6
III.1	Potentiels de dangers	6
III.2	Retour d'accidentologie.....	6
III.2.1	Accidentologie du site.....	6
III.2.2	Accidentologie ARIA-BARPI.....	6
IV	ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES	7
IV.1	Méthodologie.....	7
IV.2	Synthèse de l'APR.....	8
V	DEPLOIEMENT DES MOYENS DE LUTTE.....	9
V.1	Calcul des besoins en eau	9
V.2	Rétention des eaux incendie.....	9
V.3	Moyens de lutte incendie.....	10
V.3.1	Ressources en eau du site.....	10
V.3.2	Moyens internes	11
V.3.3	Moyens d'accès	12
V.3.4	Désenfumage.....	13
V.3.5	Sprinklage	14
V.4	Politique de prévention des risques	14
VI	ORGANISATION DE LA SECURITE.....	15
VI.1	Mesures générales	15
VI.2	Détection incendie	15
VI.3	Moyens humains.....	15
VI.4	Prévention des actes de malveillance.....	15
VII	CONCLUSION.....	17

Liste des figures

Figure 1 : Méthodologie de l'étude de dangers.....	5
Figure 2 : Méthodologie générale de l'APR.....	7
Figure 3 : Capacités de rétention des eaux d'extinction incendie.....	10
Figure 4 : Ressources en eau du site.....	11
Figure 5 : Accès aux services de secours.....	12
Figure 6 : Localisation des aires de mise en station échelle.....	13
Figure 7 : Accès réglementé.....	16

Liste des tableaux

Tableau 1 : Potentiels de danger des installations.....	6
---	---

I INTRODUCTION

Le présent document a pour but de présenter un résumé non technique de l'étude de dangers réalisée dans le cadre de la demande d'autorisation relative au projet d'implantation d'un centre de logistique aéroportuaire sur les communes de Roissy-en-France et Tremblay-en-France.

II METHODOLOGIE

La méthodologie adoptée pour l'analyse des risques est donnée dans la Figure 1.

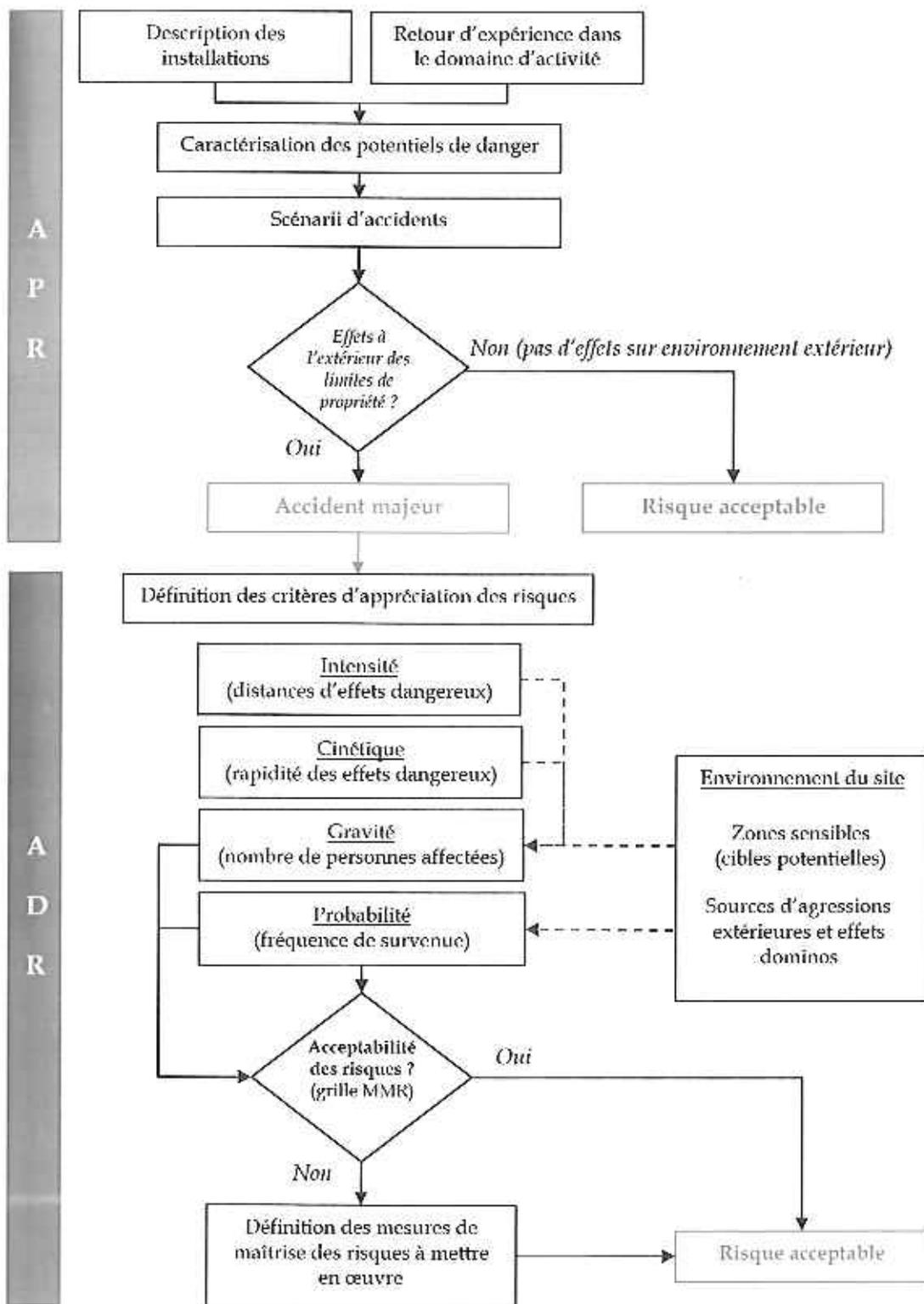


Figure 1 : Méthodologie de l'étude de dangers

III IDENTIFICATIONS DES DANGERS

III.1 Potentiels de dangers

Les potentiels de dangers liés aux activités de SDV LI sont listés dans le Tableau 1.

Source de dangers	Caractéristique	Conditions de mise en œuvre	Nature du risque
Solides Inflammables	Inflammable	Stockage en rack et en masse	Incendie
Liquides inflammables	Inflammable et toxique	Stockage en rack et en masse (cellules 2b et 4)	Incendie Dispersion des fumées d'incendie

Tableau 1 : Potentiels de danger des installations

III.2 Retour d'accidentologie

III.2.1 Accidentologie du site

L'ensemble des opérations de maintenance, des incidents, des accidents sont consignés sur un registre.

L'inventaire des accidents ayant eu lieu sur site fait état de 4 incendies, 3 fuites et une rupture de canalisation de sprinklage. L'ensemble de ces accidents est sans conséquence. Aucun accident majeur n'a été recensé sur le site.

III.2.2 Accidentologie ARIA-BARPI

Dans le cadre de la présente étude de dangers, une consultation de la base de données ARIA-BARPI du Ministère de l'Écologie et du Développement durable DPPR/ SEI/ BARPI est réalisée au regard d'activités similaires à celles de SDV LI.

380 incidents ont été recensés. Il s'agit à plus de 95% des cas d'incendie. Les conséquences sont généralement d'ordre matériel et très peu fréquemment mortelles (< 1% des accidents).

IV ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES

IV.1 Méthodologie

Le principe de l'APR est d'identifier dans un premier temps, l'ensemble des accidents dangereux susceptibles de survenir sur les installations du site. L'objectif est d'identifier les scénarii d'accidents majeurs conduisant potentiellement à des effets dangereux pour l'environnement extérieur du site. La méthodologie est présentée dans la Figure 2.

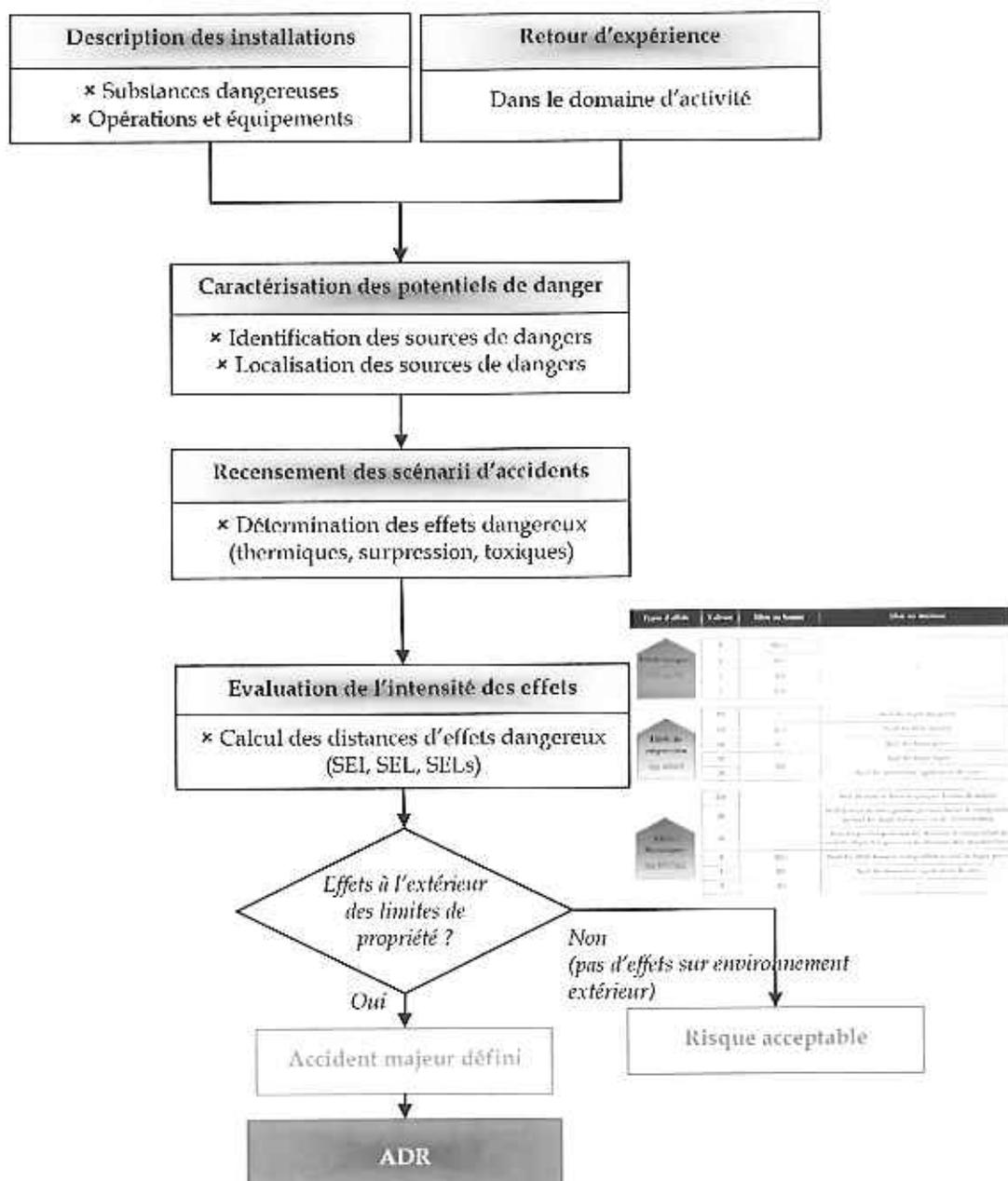


Figure 2 : Méthodologie générale de l'APR

IV.2 Synthèse de l'APR

L'identification des potentiels de danger du site et le calcul des distances d'effets dangereux associées ont permis de montrer que les phénomènes dangereux générés par l'activité de SDV LI n'engendrent pas d'effets dangereux à l'extérieur des limites de propriété du site.

Le risque est considéré comme acceptable. En conséquence, l'analyse détaillée des risques n'a pas lieu d'être réalisée.

V DEPLOIEMENT DES MOYENS DE LUTTE

V.1 Calcul des besoins en eau

Les besoins en eau d'extinction incendie ont été déterminés selon les prescriptions du document D9. Les besoins en eau validés par le SDIS pour le site s'élèvent à 1 200 m³ pour 2 heures.

V.2 Rétention des eaux incendie

Le volume de rétention à mettre en place pour confiner les eaux d'extinction incendie a été calculé selon le document D9A. La capacité de confinement à retenir en cas d'incendie s'élève à 3 200 m³, volume correspondant à la sous-cellule 2b (présence de la plus grande quantité de liquides inflammables).

Compte tenu de la typologie des produits stockés dans la cellule 2b, la capacité de rétention sera assurée par :

- * Une rétention en bordure de quai, d'une capacité minimale de 1 200 m³ (dans un premier temps pour les 4 premières cellules de stockage), qui s'étendra par la suite à 1 400 m³ (ajout de la 5^{ème} cellule).
- * Un bassin déporté pour la sous-cellule 2b de 300 m³.
- * Une rétention sous le parking VL pour compléter la capacité nécessaire (volume de 1 800 m³).

Les cellules 1, 2a, 3, 4 et 5 pourront également contenir une lame d'eau de 6 cm chacune, ce qui correspond à un volume maximum de 360 m³ par cellule. Le volume restant étant stocké en bordure de quai ou dans la rétention souterraine.

Les capacités de rétention des eaux d'extinction incendie sont reprises dans la Figure 3.

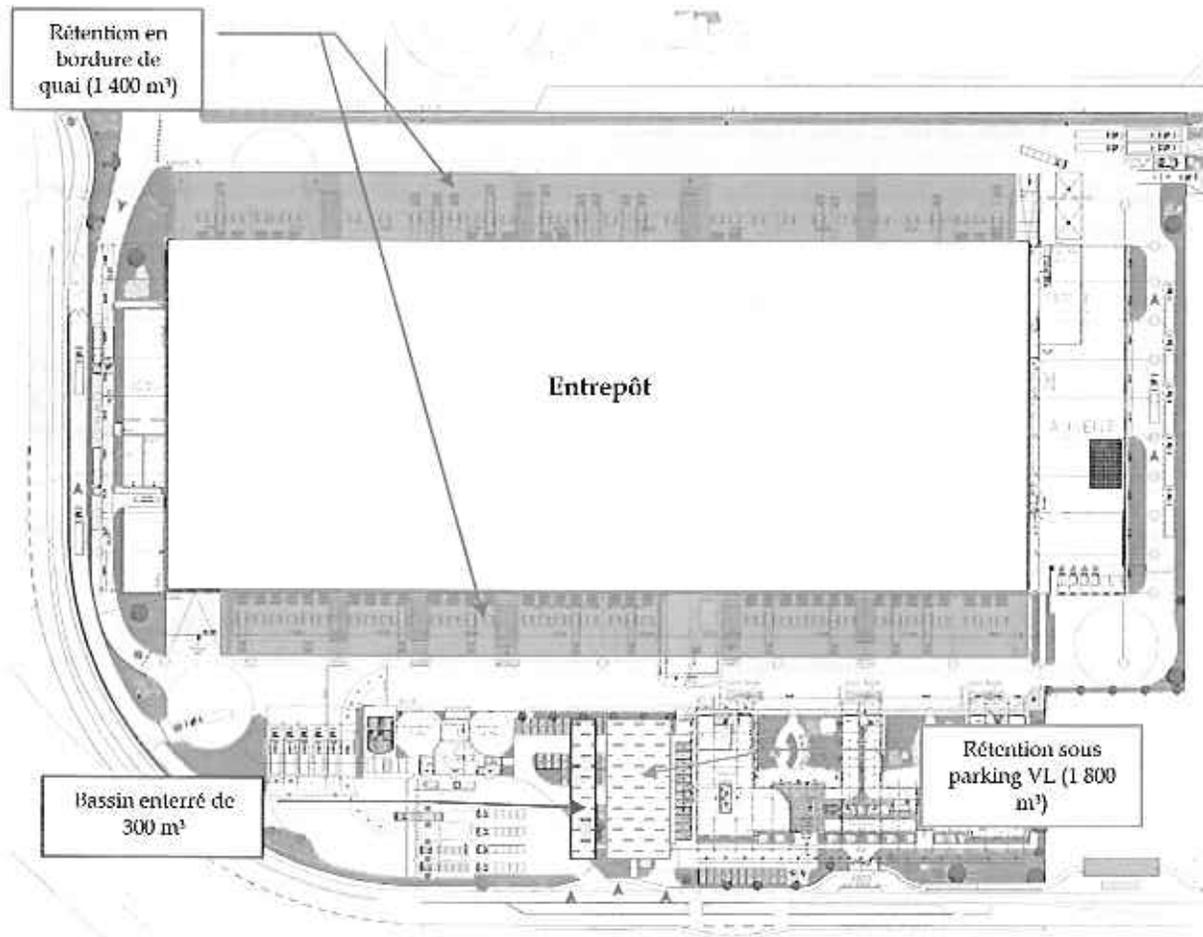


Figure 3 : Capacités de rétention des eaux d'extinction incendie

V.3 Moyens de lutte incendie

V.3.1 Ressources en eau du site

Les ressources en eau présentes sur le site sont données dans la Figure 4.

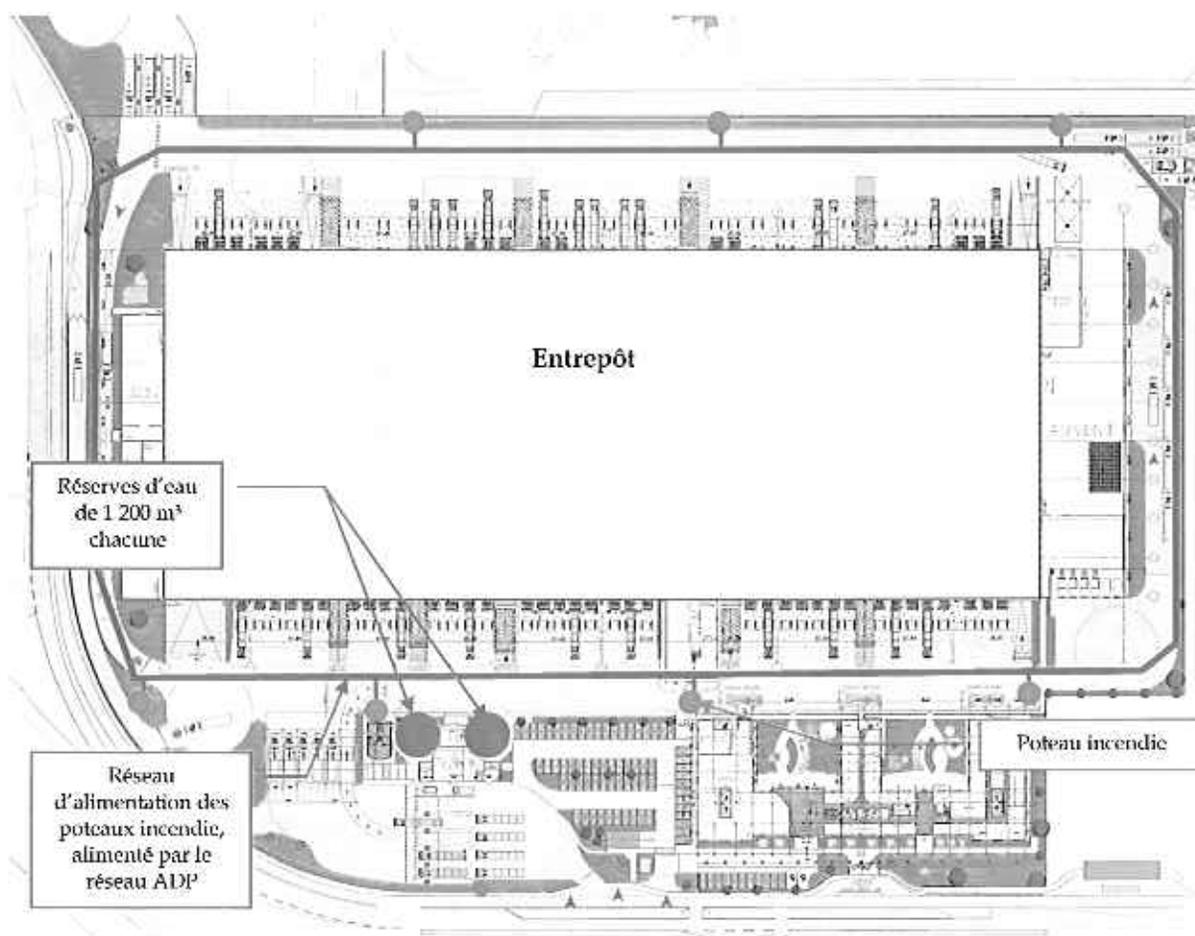


Figure 4 : Ressources en eau du site

Les ressources en eau disponibles sur le site sont suffisantes pour pallier aux besoins en eau de lutte contre l'incendie.

V.3.2 Moyens internes

L'établissement dispose des moyens internes de prévention, de protection et d'intervention composés notamment de :

- * Extincteurs répartis à l'intérieur des locaux à proximité des dégagements, signalés, accessibles, appropriés aux risques à combattre et compatibles avec les produits manipulés ou stockés.
- * Besoin en eau d'extinction du site : volume d'eau disponible conforme aux besoins en eau du site.
- * Vérification périodique annuelle des extincteurs et RIA.
- * Maintien des installations dans un bon état de propreté.

V.3.3 Moyens d'accès

Les voies praticables par les services de secours et d'incendie sont reprises sur la Figure 5. Les cellules sont accessibles par les deux façades de l'entrepôt (portes de quais).

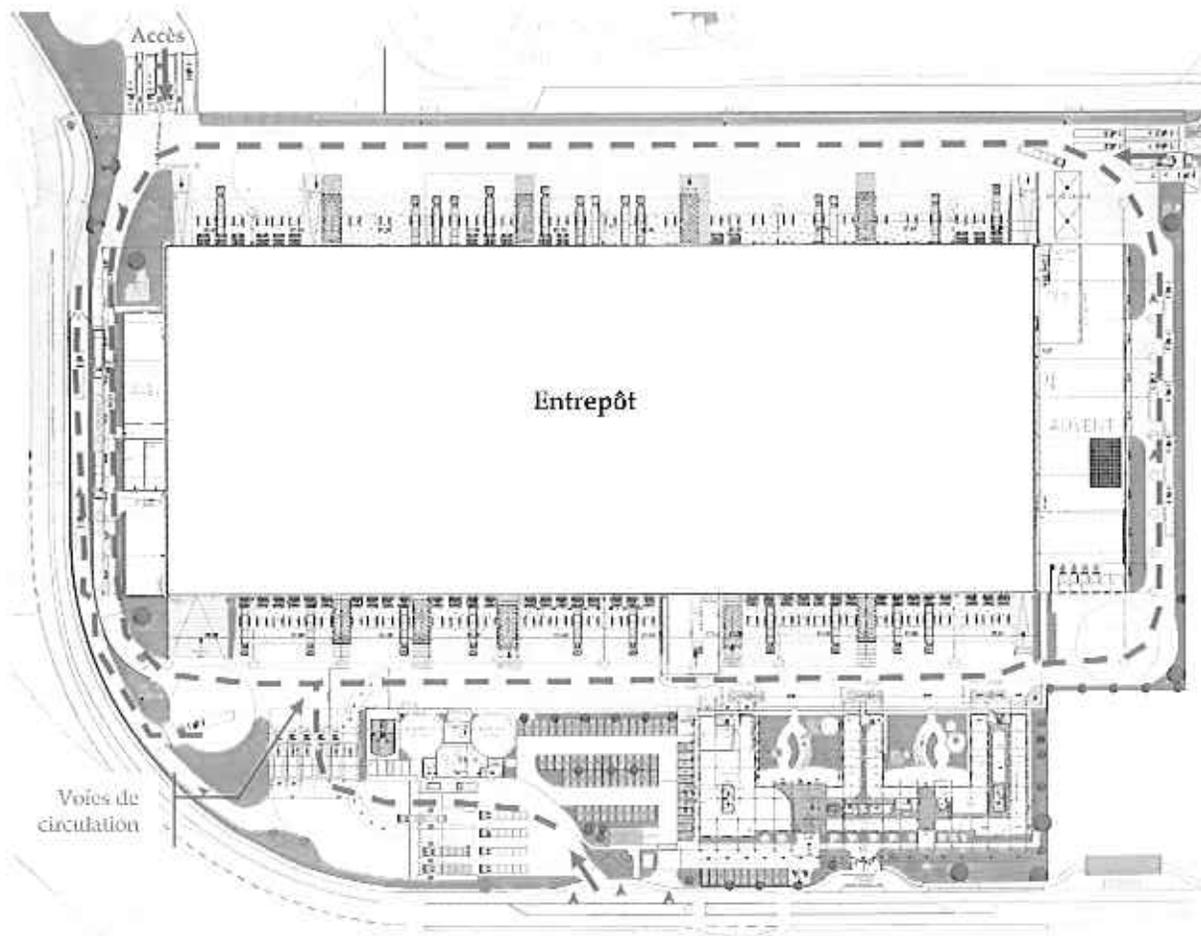


Figure 5 : Accès aux services de secours

Des aires de mise en station échelle seront positionnées le long des deux façades, en dehors de la zone de rétention des quais (cf. Figure 6).

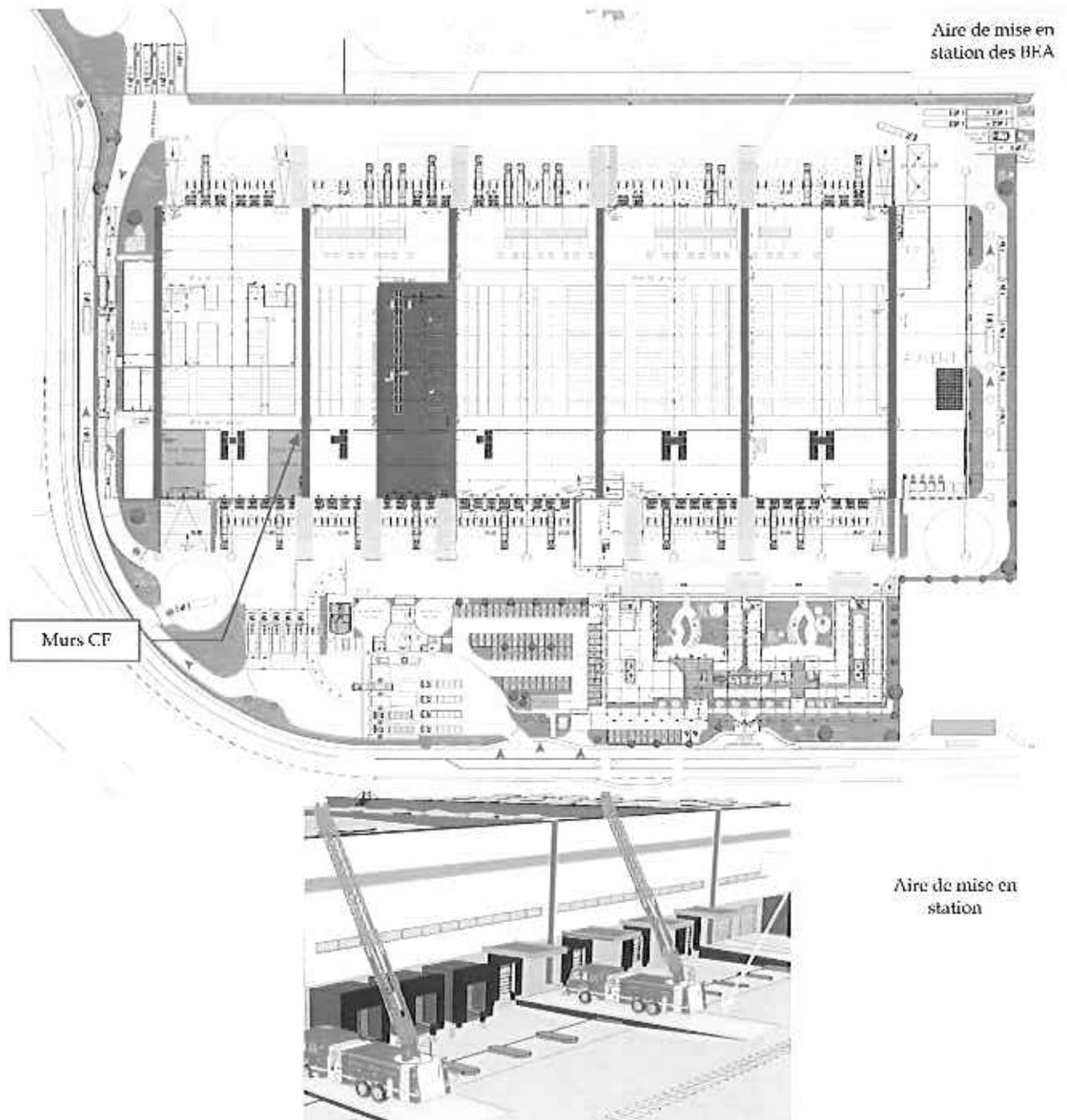


Figure 6 : Localisation des aires de mise en station échelle

V.3.4 Désenfumage

SDV LI va procéder à la mise en place d'exutoires dimensionnés sur la base de l'article 7 de l'AM du 5 août 2002 et l'article 7 de l'AM du 16 juillet 2012.

V.3.5 Sprinklage

Chaque cellule sera munie d'une installation sprinkler, de même que l'auvent et les locaux techniques et administratifs.

V.4 Politique de prévention des risques

SDV LI s'engage à mettre en place des mesures de prévention des risques conformes aux exigences des arrêtés du 5 août 2002 et du 16 juillet 2012.

VI ORGANISATION DE LA SECURITE

VI.1 Mesures générales

Les mesures préventives générales de lutte contre les dangers sont composées notamment :

- * D'un accès au site réglementé.
- * A l'intérieur des cellules et locaux techniques, les allées de circulation sont aménagées et maintenues constamment dégagées pour faciliter la circulation et l'évacuation des personnes en cas de sinistre.
- * Un plan des installations et les consignes d'intervention seront accessibles dans le local de surveillance de l'accès principal au site.
- * Les consignes générales à tenir en cas d'incendie sont présentes en affichage permanent dans les bâtiments.

VI.2 Détection incendie

L'établissement sera muni d'un dispositif de détection automatique d'incendie avec report d'alarme, conforme à la règle APSAD R7, et généralisé à tous les locaux fermés.

Une gestion technique centralisée, via un PC et un logiciel de supervision, permettra la gestion de toutes les alarmes et le pilotage des installations.

L'installation sera également conforme à l'article 7-VI de l'AM du 16 juillet 2012, qui impose, pour chaque cellule de liquides inflammables, un dispositif de détection incendie distinct du système d'extinction automatique, sauf dans le cas d'un système d'extinction automatique spécifique à un stockage sur rack.

VI.3 Moyens humains

Des agents (sociétés partenaires) seront formés sur la configuration et le fonctionnement des installations techniques de sécurité incendie et de sûreté. Il y aura présence effective d'un agent sur site 24h/24 et 7j/7, au moins pour l'accès principal (rue des Deux Cèdres).

VI.4 Prévention des actes de malveillance

Afin de prévenir tout acte de malveillance pouvant avoir des conséquences graves tant au niveau de la sûreté relative aux marchandises stockées qu'au niveau de l'intégrité des bâtiments, des accès réglementés sont prévus (cf. Figure 7).

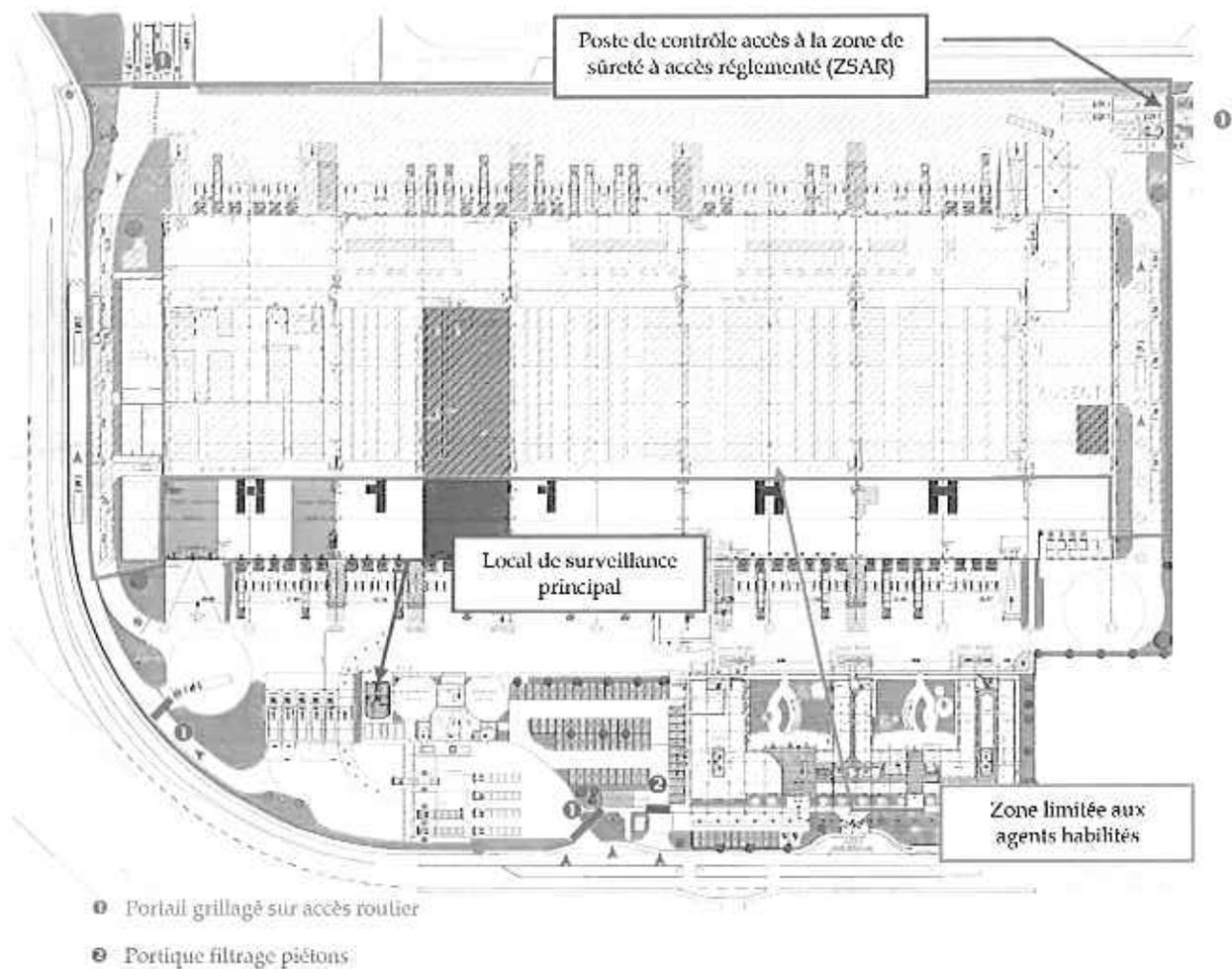


Figure 7 : Accès réglementé

VII CONCLUSION

La présente étude a permis de définir les dangers apportés par les activités de SDV LI.

Aucun scénario d'accident majeur n'a été identifié. Le risque lié aux activités est acceptable.

Les mesures organisationnelles de prévention et les moyens d'intervention nécessaires seront mis en place par SDV LI (formation au poste de travail, sensibilisation aux risques, affichage, interdiction, permis feu, besoins en eaux d'extinction incendie, rétentions ...).

()

()

2

()

2

()

Sommaire

I	INTRODUCTION	4
II	LOCALISATION DU SITE.....	4
III	SOLS	5
IV	FAUNE ET FLORE.....	5
V	PAYSAGES ET PATRIMOINE.....	6
VI	FAU	6
VII	AIR.....	8
VIII	BRUIT	8
IX	VIBRATIONS.....	9
X	ODEURS.....	9
XI	LUMIERE.....	10
XII	TRAFIC.....	10
XIII	DECHETS.....	10
XIV	INTEGRATION PAYSAGERE.....	11
XV	PHASE TRAVAUX.....	11
XVI	PRISE EN COMPTE DES AUTRES PROJETS A PROXIMITE.....	12
XVII	ETUDE DE RISQUE SANITAIRE	12
XVIII	UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE.....	12
XIX	REMISE EN ETAT DU SITE.....	12
XX	MEILLEURES TECHNIQUES DISPONIBLES	12

Liste des figures

Figure 1 : Plan de localisation du projet.....	4
Figure 2 : Schéma de gestion des eaux du projet SDV LI	7

III SOLS

Le projet se situe dans une zone :

- * Limoneuse
- * Présentant une sismicité très faible.
- * Non reconnue comme site pollué ou pouvant l'être (base de donnée Basol).

Trois études de sol ont été menées sur les parcelles amenées à être occupées par le projet SDV LI. Elles indiquent une qualité physico-chimique des terrains conforme avec l'utilisation prévue du sol dans le cadre du projet.

Si, lors de la phase chantier, une éventuelle contamination du sol venait à être détectée, les dispositions seraient prises pour éliminer cette pollution dans les conditions fixées par la réglementation.

En phase d'exploitation du site, les activités de SDV LI ne généreront pas d'impact sur la qualité du sol :

- * L'activité d'entrepôt logistique sera réalisée dans un bâtiment dont le sol sera étanche, afin d'éviter tout déversement de produit pouvant créer une pollution des sols.
- * La très grande majorité du site sera imperméabilisée (pour toutes les activités logistiques et la circulation des véhicules) ; les espaces verts seront créés uniquement au niveau des zones non utilisées du site.
- * Il n'y aura aucune cuve ou réservoir enterré.

IV FAUNE ET FLORE

Le projet n'est pas situé dans une zone naturelle remarquable. La plus proche est située à environ 500 m du site : il s'agit de la ZNIEFF de type II « Aéroport Charles De Gaulle », située sur l'emprise de l'aéroport Roissy-Charles De Gaulle, et qui est actuellement en cours de validation.

Les relevés effectués sur site montrent que les espèces animales et végétales actuellement présentes sont des espèces ordinaires. Il n'y aura pas de destruction d'espèces protégées.

Aux vues des activités du projet SDV LI et des activités aéroportuaires localisées dans cette zone, le centre de logistique aéroportuaire n'aura que très peu d'impact sur cette zone naturelle.

Les autres zones naturelles remarquables sont situées à plus de 3,5 km du site, et ne seront donc pas impactées par les activités du projet.

Le projet sera pourvu de zones plantées (pelouses, arbustes, etc.), de manière à renforcer les corridors écologiques présents.

V PAYSAGES ET PATRIMOINE

Le projet se situe :

- * A plus de 5 km de la première zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager, la ZPPAUP de Gonesse.
- * A plus de 6 km des sites inscrits et classés.

Etant donné la distance à laquelle se situent ces zones remarquables le projet n'aura pas d'impact sur ces sites classés et inscrits, ni sur la ZPPAUP de Gonesse.

VI EAU

Le projet se situe :

- * Au droit de la masse d'eau souterraine de l'Eocène du Valois, référencée FRHG104 ou 3104, à dominante sédimentaire et à écoulement libre.
- * En dehors de tout périmètre de protection de captage rapproché ou éloigné.

Les eaux de surface à proximité du site sont le ruisseau intermittent du Sausset, à 3 km au Sud-Est du site, et la rivière du Croult, 4 km à l'Ouest du site.

Les communes de Roissy-en-France et Tremblay-en-France se situent hors zone inondable.

Le projet sera alimenté en eau par le réseau d'alimentation de la zone Cargo 3 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, et par un bassin de récupération des eaux pluviales de toiture. L'eau sera utilisée pour alimenter les sanitaires, salles de repos, locaux techniques, poste de garde, local sprinkler, ainsi que pour l'arrosage des espaces verts.

Au total, une consommation d'environ 2 500 m³ d'eau par an est prévue pour le projet (entrepôt et bureaux de l'entrepôt). Un suivi des consommations d'eau sera réalisé. Cette capacité pourra être fournie par le réseau existant, car elle est équivalente aux consommations du site actuel.

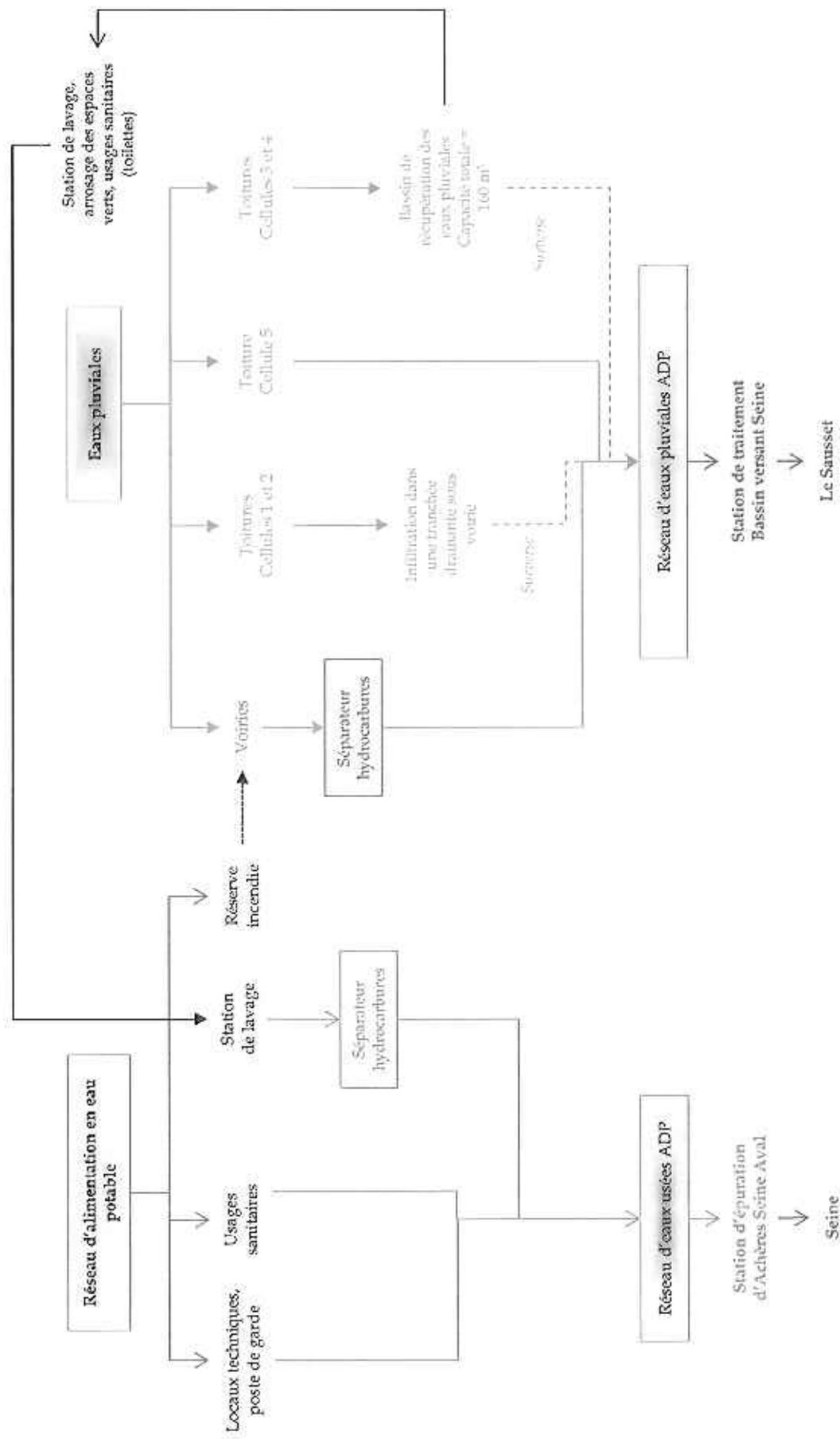


Figure 2 : Schéma de gestion des eaux du projet SDV LI

En cas de détection d'une pollution accidentelle, les eaux seront confinées sur le site, puis ensuite évacuées vers une filière d'élimination agréée.

Le projet est compatible avec le SIDA3H Seine Normandie 2010-2015.

VII AIR

La qualité de l'air de la région parisienne est surveillée par l'association Airparif :

- * La qualité de l'air est globalement bonne au niveau de la zone d'étude mis à part un dépassement en NOx en agglomération.
- * Au niveau de la zone d'étude, Airparif estime que l'activité aéroportuaire présente la plus forte contribution pour les différents paramètres atmosphériques (entre 43 et 75 %).

L'Île de France est également concernée par un Plan de Protection de l'Atmosphère qui impose entre autres :

- * Des normes de faible émission d'oxyde d'azote pour les nouvelles chaudières au gaz de plus de 70 kW.
- * Des restrictions de circulation en cas de pic de pollution.

Les sources d'impact sur la qualité de l'air liées au projet sont :

- * Les émissions des deux chaudières alimentées en gaz naturel.
- * Les rejets atmosphériques issus du trafic routier au départ et à l'arrivée chez SDV LI, ainsi que sur les axes routiers avoisinants.

L'exploitation des chaudières respectera les exigences du Code de l'Environnement et du PPA d'Île de France. Leurs rejets feront l'objet de contrôles régulier. De plus, étant donné leur faible puissance, l'impact de leurs rejets atmosphériques sera très limité.

Le trafic généré par le projet restera inchangé par rapport à la situation actuelle. Une étude de quantification des émissions atmosphériques dues au projet a toutefois été réalisée. Elle démontre que la part du projet dans l'émission totale de polluants atmosphériques de la zone d'étude est très faible.

Néanmoins, en cas de pic de pollution avec franchissement des niveaux d'alerte, SDV LI mettra en œuvre les dispositions nécessaires pour respecter les exigences du PPA Ile-de-France.

De plus, les véhicules en attente sur le site auront pour consigne d'arrêter leur moteur.

VIII BRUIT

Le projet s'inscrit dans un environnement présentant des sources sonores importantes : Aéroport Charles de Gaulle, autoroute A1, voies ferrées.

Deux plans de protection couvrent la zone : un Plan de Cène Sonore et un Plan d'Exposition au Bruit. Toutefois, ces deux plans n'imposent pas de dispositions particulières applicables aux constructions

dans le cadre du projet de plate-forme aéroportuaire, à part le fait de ne pas entraîner la présence d'une population permanente sur le site (pas d'habitat).

Une campagne de mesure acoustique a été réalisée sur le site du 24 au 25 octobre 2012 pour caractériser l'état sonore initial. De manière générale, les niveaux sonores dans la zone d'étude sont très élevés, ce qui est confirmé par les plans d'exposition aux bruits et de gêne sonore.

Les sources sonores relatives au projet SDV LI sont principalement liées au trafic routier, sur et en dehors du site. Pour limiter la gêne, les livraisons et départs de camion du ou vers le site se feront presque exclusivement de jour. Les voies de circulation empruntées ne seront pas des voies bordant des zones d'habitation (grands axes routiers et zone aéroportuaire).

Le site ne pourra toutefois pas respecter les niveaux sonores limites imposés par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 en limites de propriété, les mesures réalisées pour l'état initial ayant démontré que ces niveaux ne sont d'ores et déjà pas conformes aux valeurs seuils. Des valeurs limites en cohérence avec l'activité du site pourront être imposées par le Préfet.

A noter que le site ne présente pas de zone à émergence réglementée.

Après mise en service des installations dans leur totalité, de nouvelles mesures de l'état sonore du site (site à l'arrêt et en activité) seront réalisées, afin de vérifier la conformité des niveaux sonores imposés à SDV LI par arrêté préfectoral.

IX VIBRATIONS

Les installations reposeront sur des structures de génie civil dimensionnées en conséquence.

De plus, les installations seront conformes à la circulaire du 23 juillet 1986 relative aux vibrations mécaniques émises dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement qui fixe des normes pour éviter les gênes ressenties par les personnes ou les dommages subis par les constructions.

Les équipements du projet SDV LI ne généreront aucune vibration significative sur le sol ou dans le sous-sol.

X ODEURS

Dans le cas de l'entrepôt SDV LI :

- * Les marchandises stockées ne génèrent pas d'odeurs.
- * Les équipements utilisés ne génèrent pas d'odeurs.

En effet, les marchandises stockées sont emballées conformément à la réglementation relative au transport aérien, ce qui implique un conditionnement hermétique à toute fuite. Cela vaut aussi pour les odeurs.

En conséquence, le projet SDV LI ne générera pas d'odeurs.

XI LUMIERE

Les besoins en éclairage extérieur du site seront pourvus par des candélabres et des projecteurs en façade, répartis sur le site de manière à assurer un éclairage optimal.

Toutes les sources de lumière du projet seront des sources fixes (absence de source clignotante).

SDV LI ne surdimensionnera pas ses systèmes d'éclairage et veillera à ce qu'ils soient correctement orientés vers la zone à éclairer, et n'éblouissent pas le voisinage.

L'impact lumineux du projet SDV LI sera limité au minimum nécessaire à l'exploitation du site.

XII TRAFIC

L'accès au site se fera par 3 accès (Nord Est, Sud et Ouest).

Les livraisons et départs de camion auront lieu principalement en période diurne et en semaine. Toutefois, certaines livraisons et expéditions pourront intervenir le weekend.

Le nombre de véhicules nécessaires à l'activité du projet SDV LI a été estimé à 800 véhicules par jour en période de pointe (650 véhicules par jour en activité normale).

Le trafic prévu est identique au trafic imputable aux activités de l'entrepôt actuel. Il n'y aura donc pas d'augmentation de trafic due à l'activité du projet SDV LI.

L'impact trafic du projet est faible, puisque inférieur à 1% pour chaque axe.

Les axes empruntés seront des grands axes de circulation (autoroute) et les routes internes à la zone de frct. Il n'y aura donc pas, à proximité du projet, de traversée de zones d'habitations.

XIII DECHETS

Les principaux déchets qui seront générés par l'activité du projet sont :

- * Bois (palettes, caisses, etc.).
- * Papiers et plastiques (emballage, etc.).
- * Cartons.
- * Ferraille.
- * Déchets verts.
- * Huiles usagées.
- * Chiffons et matériaux absorbants souillés.
- * Déchets banals (type déchets alimentaires).

- * DEEE.
- * Boues issues des séparateurs hydrocarbures.

Les déchets seront triés en interne, afin de favoriser leur valorisation. Ils seront placés dans un local poubelle. Les liquides usagés seront placés sur rétention.

Chaque type de déchets sera ensuite orienté vers une filière d'élimination agréée, privilégiant lorsque cela est possible la valorisation (matière ou énergétique) à l'enfouissement en centre de stockage.

Les déchets banals seront traités en cohérence avec le PREDMA (Plan Régional d'Élimination de Déchets Ménagers et Assimilés) d'Ile-de-France, adopté le 26 novembre 2009.

Les déchets dangereux seront éliminés conformément au PREDD (Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux) d'Ile-de-France, adopté le 26 novembre 2009.

L'exploitant sera en mesure de justifier l'élimination de ses déchets, par la mise en place d'un registre de suivi des flux de déchets.

XIV INTEGRATION PAYSAGERE

Le site est implanté dans la zone de fret de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, à proximité d'autres entrepôts ou d'activités aéroportuaires.

Les caractéristiques extérieures de l'entrepôt seront propices à son intégration dans la zone Cargo 3.

Au total, environ 8 800 m² d'espaces verts pleine terre et 1 200 m² de toitures végétalisées seront plantés. Les essences utilisées seront choisies et réparties conformément aux exigences du Service Technique de la Navigation Aérienne (STNA).

XV PHASE TRAVAUX

Des mesures de protection seront mises en place en phase chantier pour garantir la préservation de l'environnement.

Les mesures principales sont les suivantes :

- * Sécurisation du site.
- * Formation du personnel.
- * Encadrement et audit chantier.
- * Information des riverains.
- * Stockage des produits sur rétentions.
- * Raccordement de la base vie au réseau d'eaux usées ADP, ou à défaut à une fosse régulièrement vidangée.
- * Création d'une aire de lavage des engins avec traitement des eaux.

- * Voies d'accès engravées pour limiter les émissions de poussières.
- * Tri des déchets.

XVI PRISE EN COMPTE DES AUTRES PROJETS A PROXIMITE

La zone de prise en compte des autres projets à proximité de SDV LI a été définie comme le rayon d'affichage (2 km autour du site). Dans ce rayon, plusieurs projets ont été recensés à moins de 800 m, dont le centre d'affaires World Trade Center à Roissy-en-France, composé d'hôtels, immeubles de bureau, centre de conférences, halls d'exposition et parc de stationnement (avis de l'autorité environnementale en juin 2010).

Outre le fait que ces projets ne sont pas des ICPE, le manque de données chiffrées concernant ces projets ne nous permet pas d'évaluer le cumul de leurs effets avec ceux du projet SDV LI.

D'autres projets ont également fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, mais aucune donnée sur leur localisation précise n'est disponible.

Pour rappel, le projet SDV LI n'engendrera pas d'impacts supplémentaires par rapport à la situation actuelle (site Sogafro existant), tant au niveau du trafic routier que des rejets d'eau, qui sont les principaux impacts des deux autres projets liés à la zone d'étude.

XVII ETUDE DE RISQUE SANITAIRE

Les impacts liés au projet SDV LI et notamment les émissions atmosphériques dues au trafic ont fait l'objet d'une étude de risque sanitaire.

La modélisation des effets directs sur l'Homme par inhalation et ingestion de polluants atmosphériques ainsi que les effets indirects par ingestion des retombées atmosphériques montre que les émissions atmosphériques dues au projet ne sont pas en mesure de créer un risque sanitaire pour les populations environnantes.

XVIII UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE

Le site sera alimenté en gaz naturel et en électricité.

Un relevé régulier des consommations sera réalisé, afin d'éviter toute dérive.

XIX REMISE EN ETAT DU SITE

L'usage futur du site devra se conformer aux PLU en vigueur sur les communes de Roissy-en-France et Tremblay-en-France au moment de la cessation d'activités du site.

XX MEILLEURES TECHNIQUES DISPONIBLES

Le projet SDV LI ne fait pas partie des installations concernées par la directive IED. Il n'est donc pas concerné par les documents BREF établis à ce jour.