



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'environnement
et du développement durable**

Projet d'aménagement d'un pôle logistique de stockage sur la commune de Carcassonne (Aude)

N°MRAe : 2024APO101

N°saisine : 2023-12513 et 2023-12514

Avis émis le 28 août 2024

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 13 novembre 2023, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie a été saisie par le préfet de l'Aude pour avis sur le projet de création d'un pôle logistique de stockage, présenté par les SAS ADLOG Carcassonne Régat 1 et 2, sur la commune de Carcassonne (Aude). Deux saisines ont été reçues le 13 novembre 2023, une pour chacun des bâtiments du projet d'aménagement. Les dossiers comprennent chacun une étude d'impact datée de septembre 2023, complétée en juillet 2024. Un avis unique de la MRAe est rendu en réponse à ces deux saisines, dans un délai de deux mois à compter de la date de réception des saisines et des dossiers complets.

Le présent avis est sollicité dans le cadre des demandes d'autorisations environnementales au titre des ICPE, déposées pour ce projet.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Le présent avis contient les observations que la MRAe Occitanie formule sur le dossier. Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation internes à la MRAe (décision du 07 janvier 2022), par les membres de la MRAe suivants : Yves Gouisset et Annie Viu.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner. La DREAL était représentée.

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la préfecture de l'Aude, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

SYNTHÈSE

Le projet de création d'un pôle logistique de stockage est porté par les SAS ADLOG Carcassonne Régat 1 et 2. Il est localisé dans l'Aude, à l'ouest de la commune de Carcassonne. Il s'implante à proximité d'une zone d'activité économique, la ZAE Lannolier.

Ce projet porte sur un aménagement d'ensemble composé de deux entrepôts logistiques pour le stockage en 16 cellules de produits secs ou réfrigérés et de produits dangereux en dessous des seuils de classement SEVESO, et d'une voirie de desserte, sur une emprise foncière de 27,28 ha. Le projet représente près de 18 ha imperméabilisés (bâtiments, voirie, ouvrages de rétention des eaux pluviales).

Le présent avis de la MRAe est rédigé dans le cadre des demandes d'autorisations environnementales déposées pour chacun des bâtiments au titre des ICPE. Le projet est par ailleurs soumis à autorisation environnementale au titre de la « loi sur l'eau » et à permis d'aménager.

Un avis de la MRAe daté du 13 novembre 2023 a déjà formulé des recommandations dans le cadre du permis d'aménager et celui du 04 mars 2024 s'est exprimé sur le dossier au titre de la « Loi sur l'eau ».

La MRAe a donc été saisie trois fois successivement et a produit trois avis (dont le présent avis) pour ce même projet ; même si certains éléments ont été ajoutés ou modifiés dans les différentes versions des études d'impact, de nombreuses recommandations restent sans réponse : **il est impératif que l'ensemble des remarques et recommandations des trois avis de la MRAe soit porté à la connaissance du public et fasse l'objet d'un mémoire en réponse exhaustif du maître d'ouvrage.**

La MRAe constate que les impacts du projet sont le plus souvent étudiés dans les limites du site et ne tiennent pas systématiquement compte des impacts environnementaux générés le long des voies de circulation par les mobilités et l'augmentation du trafic routier, pourtant essentielles dans ce projet.

Le choix du site d'implantation mérite d'être explicité de même que son dimensionnement et la recherche de solutions de substitution, au regard de la consommation d'espace et des règles du SRADDET, des objectifs de la loi climat et résilience (ZAN) et des orientations du SCoT Carcassonne Agglo.

Dans cet avis, la MRAe recommande plus particulièrement de compléter les études de danger sur plusieurs points et de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation aux émissions de gaz à effet de serre générées par ce projet.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans les pages suivantes.

1 Contexte et présentation du projet

1.1 Contexte

Le projet de création d'un pôle logistique de stockage est porté par les SAS ADLOG Carcassonne Régál 1 et 2. Il est localisé dans l'Aude, à l'ouest de la commune de Carcassonne. Il s'implante à proximité d'une zone d'activité économique, la ZAE Lannolier.

Ce projet porte sur un aménagement d'ensemble composé de deux entrepôts logistiques et d'une voirie de desserte, sur une emprise foncière de 27,28 ha.

Il est soumis à permis d'aménager. Un avis de la MRAe a été rendu à ce titre en date du 13 novembre 2023².

Il est par ailleurs soumis à autorisation environnementale au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 et R. 214-1 et suivants (« loi sur l'eau ») du Code de l'environnement (rubrique 2.1.5.0, rejet d'eaux pluviales, la superficie totale du projet, étant supérieure à 20 ha) et des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) au titre des articles L. 511-1 à L. 517-2 et R. 511-9 et suivants du même code (rubrique 1510. stockage de matières, produits ou substances combustibles dans des entrepôts couverts). La MRAe relève que bien qu'il s'agisse d'un projet d'ensemble, le maître d'ouvrage n'a pas déposé une demande d'autorisation environnementale unique permettant l'instruction conjointe des autorisations ICPE et loi sur l'eau, mais trois demandes d'autorisations environnementales distinctes, pour la loi sur l'eau et pour chacun des deux entrepôts en tant qu'ICPE. La MRAe rappelle que l'autorisation environnementale unique est entrée en vigueur au 1^{er} mars 2017³.

Le 04 mars 2024⁴, la MRAe a rendu un avis sur l'étude d'incidences au titre de la loi sur l'eau. Certains points de l'étude d'impact initiale avaient été amendés en réponse au premier avis de la MRAe, mais la plupart des recommandations restaient valables faute de réponses satisfaisantes.

Dans le cadre de l'instruction des autorisations au titre des ICPE, une nouvelle version du dossier et des études d'impact est produite en septembre 2023, puis complétée en juillet 2024. Cette dernière version des études d'impact fait l'objet du présent avis.



Figure 1: Localisation du projet

2 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apo135.pdf>

3 L'autorisation environnementale unique est définie dans l'article L. 181-1 du code de l'environnement et mise en œuvre à compter du 1^{er} mars 2017 selon l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017

<https://www.legifrance.gouv.fr/dossierlegislatif/JORFDOLE000033931411/>. Jusqu'au 30 juin 2017, les porteurs de projet pouvaient choisir de demander séparément les autorisations qui leur sont nécessaires ou opter pour demander une autorisation environnementale unique.

4 <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2024apo21.pdf>

Les études d'impact fournies dans les deux dossiers ICPE reprennent le même contenu : certaines informations et cartographies ont été adaptées pour ne se référer qu'au bâtiment concerné, de façon à distinguer les deux documents. Les études spécialisées annexées aux études d'impact sont les mêmes que celles des dossiers déjà évalués par la MRAe dans ses précédents avis ; elles portent sur l'ensemble du projet, et ne sont pas propres à chacun des bâtiments.

En conséquence :

- la MRAe fait le choix de ne rédiger qu'un **seul et même avis pour les deux saisines au titre des ICPE**,
- de nouvelles annexes (annexes 24 à 26) sont fournies, dont un bilan carbone et un volet sanitaire du trafic routier, qui portent sur l'ensemble du projet. La MRAe évalue ces documents plus loin dans cet avis,
- la MRAe a été saisie trois fois successivement et a donc produit trois avis pour ce même projet ; même si certains éléments ont été ajoutés ou modifiés dans les différentes versions des études d'impact, de nombreuses recommandations restent sans réponse : **il est impératif que l'ensemble des remarques et recommandations des trois avis de la MRAe soit porté à la connaissance du public et fasse l'objet d'un mémoire en réponse exhaustif du maître d'ouvrage.**

1.2 Rappel du projet

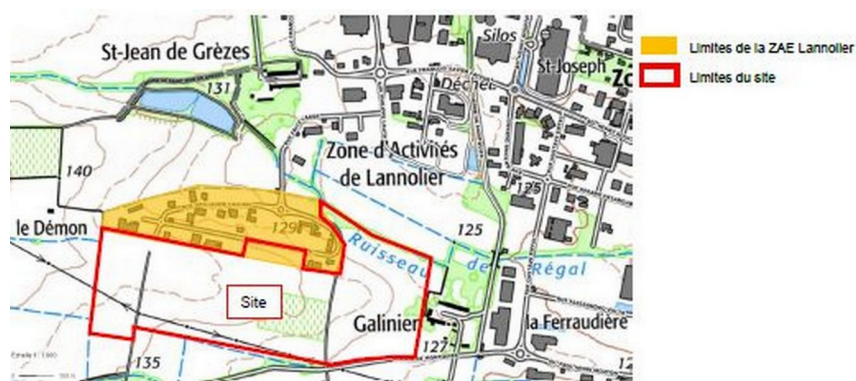


Figure 2: situation par rapport à la ZAE de Lannolier

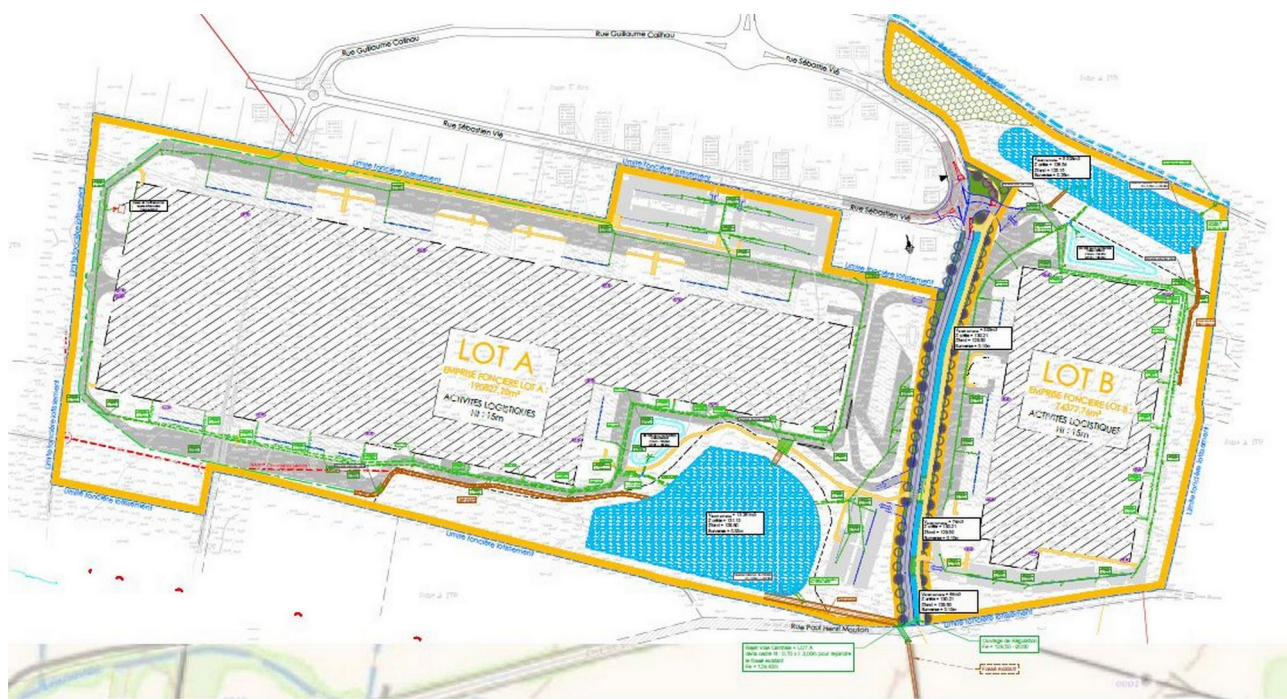


Figure 3: plan de masse du projet

Le terrain d'implantation est occupé par des parcelles agricoles, situées en périphérie de la ZAE de Lannolier et non loin de plusieurs zones urbanisées destinées à l'habitat. L'implantation se fait en prolongement de la ZAE de Lannolier.

Le projet se compose de deux macros lots (un « Lot A » d'une surface de 19,08 ha, rattaché au bâtiment A (82 803 m²) et un « Lot B », d'une surface de 7,44 ha rattaché au bâtiment B (27 951 m²)) et d'un troisième lot destiné à la voirie centrale de desserte, vouée à être rétrocédée au domaine public (superficie de 0,76 ha).

Les bâtiments comprennent des locaux d'activités (douze cellules conventionnelles de stockage de produits secs et de produits dangereux en dessous des seuils de classement SEVESO, pour le bâtiment A, et quatre cellules conventionnelles de stockage de produits secs/ réfrigérés et de produits dangereux en dessous des seuils de classement SEVESO, pour le bâtiment B), des bureaux et locaux sociaux, ainsi que des locaux techniques associés à chaque bâtiment, pour une emprise au sol bâtie totale de 110 754 m².

2 Principaux enjeux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe pour ce projet sont liés :

- à la consommation foncière et l'imperméabilisation des sols,
- aux modifications du paysage,
- aux milieux naturels, à l'eau,
- aux risques technologiques,
- au climat et à la qualité de l'air, en lien avec la mobilité et le trafic routier.

Ils ont été évalués dans les avis de la MRAe du 13 novembre 2023 et du 04 mars 2024 et ont déjà fait l'objet de recommandations à prendre en compte.

Les enjeux évalués dans cet avis sont ciblés sur les risques et dangers et sur les nouvelles études annexées au dossier (bilan des émissions de GES et trafic routier).

3 Qualité de l'étude d'impact

Les études d'impact présentées dans les deux dossiers de demande d'autorisation au titre des ICPE comportent à la fois des informations se rapportant au projet global et des informations propres au bâtiment concerné.

L'étude des risques sanitaires est globale : elle ne distingue pas les risques liés à chacun des bâtiments. En particulier, la principale source d'exposition et de risque sanitaire est liée aux émissions atmosphériques du trafic routier, mais la part attribuable à chacun des bâtiments n'est pas précisée.

La MRAe confirme que la bonne approche de ce projet est celle d'un projet global comportant deux bâtiments et une voirie d'accès et que le dépôt de deux dossiers, un pour chaque bâtiment, conduit à un découpage artificiel de l'étude d'impact du projet global présentée précédemment dans le dossier du permis d'aménager et de l'autorisation environnementale au titre des IOTA.

De nombreuses annexes sont fournies au dossier. Elles constituent un document de plus de 1 400 pages qui n'est pas précédé d'un sommaire paginé permettant de se reporter rapidement aux informations recherchées.

De la même façon, la MRAe regrette que les modifications apportées entre les premières versions déposées des études d'impact (ICPE) et celles complétées de juillet 2024, n'aient pas été mises en exergue ou listées dans une note à part, afin d'en faciliter l'appréhension. Cela conduit à ré-analyser l'ensemble des études d'impact pour identifier les quelques modifications apportées, ce qui est inutilement chronophage.

Dans ses précédents avis, la MRAe formulait des recommandations sur la qualité de l'étude d'impact : elles restent valables pour les études d'impact présentées pour chaque bâtiment et sont rappelées ci-dessous, les éléments apportés entre-temps ne répondant pas à la demande ou étant jugés insuffisants.

Page 197 ou 202 (selon le bâtiment), l'étude d'impact indique que « *la recherche de solutions de substitution à ce site ne s'est pas avérée nécessaire* ». Le maître d'ouvrage justifie le choix du site en listant ses atouts, sans faire état d'une démarche de recherche de solutions alternatives de moindre impact environnemental. En particulier, la disponibilité du foncier a fortement influencé le choix du site. La MRAe relève que le maître d'ouvrage recherchait « *un foncier supérieur à cinq hectares* » : l'assise foncière retenue et le projet proposé

sont près de cinq fois plus grands. Le maître d'ouvrage n'explique pas le dimensionnement du projet et son adéquation à des besoins économiques clairement identifiés.

L'« *Etude d'optimisation de la densité des constructions et Etude de faisabilité* » (annexe 19 bis) vise à démontrer que le rapport surface bâtie/surface de foncier est supérieur pour ce projet en comparaison à celui de la ZAE de Lannolier ou d'autres ZAC alentour (0,4 contre 0,29 en moyenne). L'étude se félicite de ce résultat et conclut à une utilisation optimisée de la surface disponible.

La MRAe souligne, au contraire, l'absence de réflexion pour limiter la consommation d'espace et l'importante imperméabilisation des surfaces liées à ce projet. Elle renouvelle (ci-dessous) les recommandations de ses précédents avis à ce sujet.

La MRAe recommande :

- de justifier la différence substantielle de surface entre les besoins exprimés et la taille du projet, la démarche de recherche réalisée pour aboutir au choix du site et la recherche de solutions alternatives de moindre impact (cf. l'avis de la MRAe du 13 novembre 2023).
- de compléter l'analyse des impacts du projet sur la consommation d'espaces, l'imperméabilisation des sols, les services écosystémiques, et d'étudier des solutions d'aménagement moins consommatrices d'espace et conduisant à une moindre imperméabilisation des sols (cf. l'avis de la MRAe du 13 novembre 2023).
- que la compatibilité du projet avec les recommandations du SDAGE relative à l'imperméabilisation des sols soit mieux établie, en particulier vis-à-vis de la disposition 5A-04 du SDAGE (cf. l'avis de la MRAe du 04 mars 2024).
- de démontrer en quoi le projet est en adéquation avec le respect des règles du SRADDET, des objectifs du ZAN et des orientations du SCoT Carcassonne Agglo, et si nécessaire de prévoir des adaptations pour s'y conformer (cf. l'avis de la MRAe du 13 novembre 2023).

Les études d'impact confirment la problématique liée au risque de remontée de nappe. « *Les bassins de rétention des eaux incendies seront nécessairement lestés pour s'affranchir de toutes problématiques en cas de remontée de nappes. Le lestage et son dimensionnement seront confirmés après finalisation des études G2 Pro en cours qui déterminera le niveau de plus hautes eaux auxquels les ouvrages seront éventuellement soumis* ». La MRAe relève que tous les impacts potentiels du projet ne sont donc pas évalués à ce stade.

Les études d'impact réalisées ne font pas référence aux études de dangers du projet et les conclusions des études de dangers ne sont pas reprises en synthèse dans les études d'impact. En cela, les études d'impact doivent être complétées pour aborder l'ensemble des thématiques et constituer des documents « autoportants ».

La MRAe recommande de compléter les études d'impact de chaque bâtiment en reportant, en synthèse, les éléments conclusifs des études de dangers.

4 Trafic routier

4.1 Risques sanitaires

Dans ses précédents avis, la MRAe recommandait d'évaluer l'impact sanitaire des émissions atmosphériques liées au trafic routier, sur les différents secteurs urbanisés traversés et jusqu'à l'axe autoroutier, en cohérence avec l'analyse des incidences du trafic routier.

Une étude a été réalisée en 2024 (annexe 26), sur la base de données de trafic fournies par le maître d'ouvrage. Cette étude est globale, ce qui est cohérent avec la notion de projet global, mais ne permet pas de distinguer les effets de chacun des bâtiments pour être cohérent avec le découpage voulu par le maître d'ouvrage.

Elle montre que le trafic routier des principaux axes d'approche empruntés augmente de 10 à 50 % selon les cas. L'augmentation est bien plus importante (plus de 2,5 fois la situation potentielle actuelle) sur les deux voies donnant directement accès au projet (estimation entre 2000 et 5000 véhicules jours).

Entre la situation de référence et la situation avec projet, l'étude évalue une augmentation de 15,9 % des émissions atmosphériques, en moyenne pour toutes les substances (plus élevée que dans la première approche figurant dans les études précédentes).

Les concentrations moyennes annuelles ont été calculées avant et après projet, avec les données 2021 disponibles sur l'agglomération de Carcassonne pour le NO₂, et les particules PM₁₀ et PM_{2.5} (et avec les données d'autres stations de mesure de la qualité de l'air de la région pour les autres substances).

D'après les calculs, l'augmentation de concentration moyenne annuelle en NO₂ avant/après projet est au maximum de 9,4 % le long des axes routiers (cf. figure 26) (inférieure à 5 % au niveau des points d'intérêt (écoles, établissements accueillant du public, habitations...), excepté au point n°8 (Habitation Rue François-Xavier Fafeur) où les concentrations en NO₂ augmentent de 6 %.

La MRAe estime que ces augmentations de concentration calculées sont significatives. Elles sont pourtant jugées « faibles » dans l'étude, qui conclut que « le projet de pôle logistique entraîne une augmentation des émissions totales », mais que « globalement sur l'ensemble de la zone d'étude, l'impact du projet sur la qualité de l'air est faible : les apports de trafic engendrés par le projet de pôle logistique n'ont pas d'impact significatif sur la qualité de l'air par rapport à une situation de référence au niveau des zones habitées existantes ainsi qu'au niveau des populations sensibles (écoles notamment). »

L'étude souligne aussi que, les concentrations moyennes annuelles calculées « sont inférieures aux valeurs limites de la qualité de l'air française ainsi qu'aux futures valeurs limites européennes, mais qu'elles sont supérieures aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé, excepté pour les PM₁₀, principalement en raison de la pollution de fond qui les dépasse à elle seule ».

En conclusion, « l'évolution des risques sanitaires entre la situation de référence et la situation avec projet est négligeable pour l'ensemble des scénarios d'exposition étudiés. L'impact du projet de pôle logistique sur la santé des populations est donc faible ».

L'avis de l'ARS sur ce complément d'étude des risques sanitaires n'était pas fourni à la MRAe avec les compléments du dossier de juillet 2024 et n'a pu être demandé par celle-ci compte tenu des contraintes de délai impartis. La MRAe estime que cet avis est nécessaire, afin de valider les hypothèses et la démarche retenues.

La MRAe recommande de recueillir l'avis de l'ARS sur le complément d'étude des risques sanitaires des émissions atmosphériques liées au trafic routier fourni en annexe 26 et de le joindre au dossier de l'enquête publique.

4.2 Nuisances sonores

Dans ses précédents avis, la MRAe relevait que l'étude acoustique se limitait aux émissions en provenance du site et ne tenait pas compte du bruit généré par le trafic routier le long des voies d'accès menant au site. La dernière version des études d'impact n'apporte pas de nouveaux éléments sur ce point. La MRAe estime qu'il est nécessaire d'étudier l'impact de l'augmentation du trafic routier liée au projet, sur les zones à émergences réglementées et le classement au bruit des infrastructures routières identifiées comme celles qui seront le plus souvent empruntées dans le cadre du projet. La MRAe renouvelle sa recommandation.

La MRAe recommande de réaliser une étude acoustique le long des voies d'accès menant au site, de façon à tenir compte de l'augmentation du trafic routier lié au projet sur les secteurs urbanisés traversés et potentiellement sur le classement au bruit des infrastructures routières empruntées.

4.3 Aménagements routiers

Dans son avis du 04 mars 2024, la MRAe recommandait d'évaluer les impacts sur l'environnement de la proposition d'aménagement de surlargeurs au niveau du carrefour C1 et d'en déduire les mesures ERC nécessaires. Le maître d'ouvrage a, par ailleurs, sollicité le département, propriétaire et gestionnaire des routes (Direction générale adjointe transition écologique et mobilités / Direction des routes et des mobilités), pour obtenir son avis sur l'augmentation du trafic dans la zone. Le maître d'ouvrage indique que cet avis est aujourd'hui « réservé » en raison de l'impact qui est jugé significatif et des propositions d'aménagements non suffisantes, malgré l'étude de trafic réalisée et la mesure d'élargissement des voies proposées.

Une solution d'optimisation est donc en cours de recherche, ce qui ne permet pas à ce stade de conclure sur l'ensemble des effets possibles des travaux routiers induits par ce projet.

5 Bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Suite aux remarques des précédents avis de la MRAe, un bilan des émissions de GES a été réalisé en avril 2024 et annexé au dossier (annexe 25). Il porte sur l'ensemble du pôle logistique.

Les hypothèses retenues pour les calculs sont parfois peu claires et partielles. Les valeurs des émissions liées au transport de marchandise et à la perte de capacité de stockage de carbone par le sol et la végétation, dans le tableau de synthèse de la page 15, doivent être explicitées. L'impact de la déconstruction du projet est calculé à part alors qu'il convient d'évaluer le projet sur l'ensemble de son cycle de vie.

Des propositions d'amélioration du bilan des émissions de GES du projet sont évoquées. Elles portent sur le choix de matériaux de construction, l'étendue de la couverture des toitures de panneaux photovoltaïques, l'utilisation de moyens de transports décarbonés. La plupart de ces propositions restent très théoriques (notamment la modification de la motorisation des véhicules) et ne valent pas engagement du maître d'ouvrage à les mettre en œuvre.

La MRAe recommande de proposer des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des émissions de GES que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre.

6 Études de dangers

Deux études de dangers ont été rédigées : une par bâtiment.

La MRAe estime que ce choix d'approche conduit à une analyse tronquée du contexte dans lequel le projet s'inscrit : les bâtiments sont considérés séparément et « s'ignorent » l'un et l'autre dans leurs études de dangers respectives. Puisque le choix a été fait de distinguer les études de danger des deux bâtiments, alors la MRAe estime que dans chaque étude, chaque bâtiment doit faire partie du contexte environnemental de l'autre, et une analyse croisée doit évaluer les effets cumulés potentiels, les éventuels effets domino, de l'un sur l'autre en cas de sinistre ou d'accident, notamment du fait de la présence de divers stocks de substances dangereuses.

La MRAe recommande d'analyser les risques technologiques croisés des deux entrepôts, selon une approche majorante, permettant de garantir que le projet global est compatible avec son environnement en situation accidentelle.

L'analyse de l'accidentologie tient compte de la présence de panneaux photovoltaïques en toiture. A ce sujet, de nombreuses précautions « *d'importance* » sont listées, mais sans que les études de dangers ne précisent clairement les mesures qui seront mises en œuvre pour lutter contre le risque de propagation d'un incendie aux locaux de stockage, dont l'origine serait liée à la pose de panneaux photovoltaïques en toiture.

La MRAe recommande d'indiquer les mesures de prévention et de protection contre le risque incendie retenues par rapport à la pose de panneaux photovoltaïques en toiture.

Les risques liés à l'environnement sont listés et évalués. Le choix des risques écartés pour la suite de l'analyse est argumenté. Le projet étant situé à environ 900 m de l'aéroport de Carcassonne Sud de France, le risque lié à une chute d'avion « *est jugé fort et retenu pour la suite de l'étude* » (page 21). Cependant, ce cas n'est pas exploré par la suite. Il convient d'évaluer l'éventualité d'un tel évènement, les risques d'engendrer un sur-accident et des effets autres que ceux des incendies développés dans les études de danger.

La MRAe recommande de compléter les études de dangers pour tenir compte du risque de chute d'avion.

Les études de dangers ont recensé, par l'identification des potentiels de dangers et par l'utilisation d'une méthode d'analyse de risques, les « situations dangereuses » susceptibles d'être présentes sur les différentes installations du site.

Les principaux scénarios retenus ont fait l'objet d'une modélisation (flux thermiques, dégagement de fumée (effet toxique, effet sur la visibilité)). L'ensemble de ces scénarios, ainsi que la probabilité d'occurrence, la gravité (zone d'effet) et la cinétique de ces accidents potentiels sont présentés dans les études.

La MRAe relève que, selon certains scénarios, les limites extérieures sud et est du bâtiment B seraient impactées en cas d'incendie (flux sortant en dehors des limites du site (document 2 page 57)). La zone impactée correspond à une parcelle actuellement boisée. Des habitations se trouvent à environ 70 m plus à l'est. L'étude conclut que « *les flux sortant à l'est n'impacteront donc aucune habitation* ». La MRAe estime que l'étude doit évaluer le risque de propagation d'un tel incendie aux boisements présents et par extension, aux habitations les plus proches.

La MRAe recommande que l'étude de dangers du bâtiment B soit complétée pour évaluer le risque de propagation d'un incendie aux boisements présents à l'est et, par extension, aux habitations voisines.

La MRAe relève que les risques de déversements accidentels sont listés et pris en compte pour les situations intervenant à l'intérieur des bâtiments. Elle souligne, en revanche, que le risque de déversement à l'extérieur, sur les voies de transit ou au niveau des quais de déchargement, ne sont pris en compte que dans le cas d'une inflammation de la nappe déversée : le risque de pollution par déversement de produits polluants voire toxiques n'est pas décrit.

La MRAe recommande de compléter les études de danger en décrivant les modalités d'intervention et de lutte contre les pollutions, en cas de déversement de produits polluants voire toxiques à l'extérieur des bâtiments.

Les deux études concluent que les scénarios d'accident majeurs sont classés en zone à risque jugé acceptable.

Des mesures de protection générale sont listées, ainsi que des mesures visant à limiter les risques incendie, de déversements accidentels (sous l'angle incendie), de dégagement de fumées.

La MRAe souligne que les études réalisées sont portées par l'aménageur du projet, mais que la mise en œuvre effective des mesures évoquées dans les dossiers (autres que celles liées à la conception des bâtiments) relèveront de la responsabilité du ou des futurs exploitants.