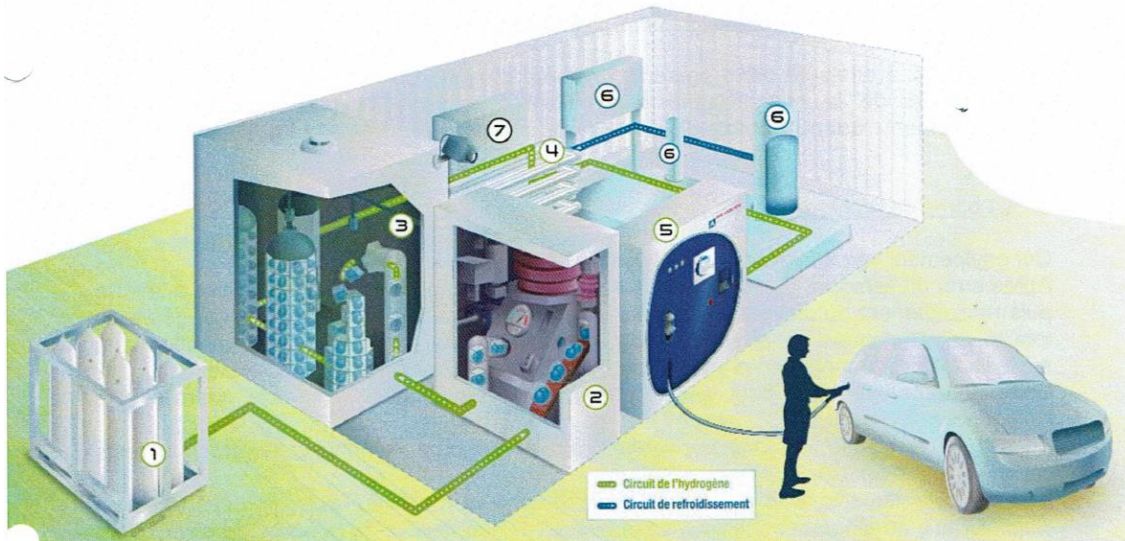


ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative à la demande d'autorisation environnementale
présentée par la sté AIR LIQUIDE FRANCE INDUSTRIE

Modification substantielle des conditions d'exploitation De la station de distribution d'hydrogène rue de la Croix blanche Commune des LOGES-EN –JOSAS Site rue de la Croix blanche



2ème partie CONCLUSIONS

Commissaire-enquêteur : Michel RIOU

Rappel du cadre de l'enquête et des principales modifications de l'installation actuelle

Une station de distribution à usage de flottes (Bus et de taxis) de la région versaillaise est entrée en exploitation en 2018 sur le site des Loges-en-Josas, rue de la Croix blanche, parcelle 13 en section ZA du cadastre.

La société [qui a pris le nom « Air Liquide France Industrie » (ALFI)], projette de modifier son installation, principalement en portant de 2 à 3 les emplacements de ses semi-remorques qui constituent une partie importante du stockage d'hydrogène du site.

Le projet augmente ainsi la capacité totale de stockage.

Ces dispositions, en restant dans le plafond actuel de 200 kg/j en distribution, permettront une croissance des quantités distribuées en rendant plus souple les rotations des semi-remorques.

Les nouvelles capacités de stockage prévues font passer la station au-dessus du seuil du régime de la déclaration pour la soumettre (rubrique 4715) au régime de l'autorisation.

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE- ENQUETEUR

Le commissaire-enquêteur a constaté :

* **Information du public sur les dispositions relatives à l'enquête :**

- Les avis concernant la période d'enquête, les lieux et moyens de consultation du dossier, les communes concernées par l'enquête, les dates et lieux de permanences ont été publiés conformément à la réglementation en 2 fois, dans 2 quotidiens et 2 hebdomadaires locaux (annexe 3 et 4 du rapport) dans les départements 78 et 91 et affichés en 7 points du site de la station dans les délais voulus.
- L'arrêté l'ouverture d'enquête a demandé l'affichage de ces avis dans la commune des Loges-en-Josas et des communes voisines (Buc, Chateaufort, Guyancourt, Jouy-en Josas, Toussus-le-noble et Saclay)

* **Information du public sur le projet soumis à enquête :**

- Le dossier papier était consultable en mairie,
- Le dossier numérique était consultable sur le site de la préfecture à l'adresse indiquée sur l'avis d'enquête.

- Ce dossier m'a paru clair et bien dimensionné (§ II.1.2 du rapport)

Le résumé non technique qui peut être parfois un empilage d'extraits du dossier complet était concis. Dans un format court, il synthétisait les éléments principaux du dossier en allant à l'essentiel. Les résumés de l'étude d'incidence et de l'étude de dangers ne figuraient pas à ce stade mais le document renvoyait à des résumés spécifiques en tête des pièces traitant du sujet. Leur lecture m'a paru abordable à une grande majorité des publics potentiels.

- Le dossier répondait aux exigences réglementaires.

* Les conditions de bonne réception du public en mairie, hors ou pendant les permanences étaient réunies.

* Le public, pour s'exprimer disposait de tous les canaux requis :

- registre dans la commune pour rédiger des observations ou y agraffer des feuilles préparées,
- expressions orales lors des permanences,
- adresse postale au siège de l'enquête ou adresse électronique pour courriels.
- poste internet en préfecture

Ces voix d'expression étaient décrites dans l'avis d'enquête.

* Les avis exprimés avant recevabilité du dossier d'enquête par les entités publiques consultées n'émettent pas de réserve au projet

- Considérant principalement que le projet n'apporte pas d'impact significatif supplémentaire, l'Autorité Environnementale, par décision UD78-002-020 du 30 avril 2020 a dispensé le projet d'une demande d'étude complémentaire pour l'extension de la station actuelle.

- Les architectes de Bâtiments de France indiquent :

L'incidence des travaux et aménagements envisagés sur l'espace protégé est très faible. Ceux-ci ne portent pas atteinte au patrimoine bâti ou végétal environnant, le site situé dans une zone industrielle étant par ailleurs déjà extrêmement anthropisé.

En conséquence, ce dossier ne fait l'objet d'aucune observation

* Les observations du public.

Elles ont été très peu nombreuses (3 observations écrites sur un peu plus de sujets).

Si une personne s'est dite opposée au projet en citant quelques nuisances reprises ci-dessous, l'enquête n'a montré aucune opposition locale franche.

CONCLUSIONS

* **Concernant les dispositions anti-explosions :**

Le risque le plus grave serait l'explosion des bouteilles et stocks si les augmentations significatives de pression sous l'effet d'éventuels incendies n'étaient pas évitées par les dispositifs de soupapes de sécurité. Du mémoire en réponse du maître d'ouvrage sur le niveau de fiabilité de ces soupapes je retiens :

- ***Que les soupapes thermiques (TRPD) des bouteilles des semi-remorques sont soumises à une norme internationale ISO 19882:2018, elles sont utilisées sur les véhicules CNG à 200 bars depuis plusieurs années. Qu'il y a actuellement plus de 2 millions de véhicules CNG équipés de TPRD en circulation en Europe. Qu'il y a environ 1500 véhicules hydrogène en circulation en Europe et environ 30 000 véhicules hydrogène en circulation dans le monde, tous également équipés de TPRD.***

Qu'à ce jour, aucun cas de non ouverture de TPRD en cas de feu de véhicule n'a été reporté dans l'accidentologie (source Natural Gas Vehicles Knowledge Base) ».

- Que les soupapes tarées sur un excès de pression :

Sont classées en accessoires de sécurité et soumises à des directives européennes : une Directive des Equipements Sous Pression 97/23/CE - amendée par la Directive 2014/68/UE –

Elles sont certifiées CE par le fabricant.

Sont soumises à plusieurs vérifications réglementaires par un organisme habilité à la fois avant démarrage des installations et périodiques en phase d'exploitation

Ces dispositions et les retours d'expérience sans défaillance sur un grand nombre d'installations et véhicules renseignent sur la fiabilité non mise en défaut de ces soupapes et m'apparaissent **apporter une garantie solide contre les dangers d'explosion de l'hydrogène sous pression même en cas d'incendie.**

* Concernant les nuisances sonores dus à un accroissement de circulation:

- Les véhicules s'approvisionnant à la station ne sont pas des véhicules tous publics, ils appartiennent à des flottes privées (bus et taxis locaux), leur nombre s'en trouve limité.

- L'hydrogène du réservoir des bus ou taxis alimente leur pile à combustible qui fournit de l'électricité au moteur électrique. Un tel véhicule à hydrogène n'engendre en termes de bruit pas plus de nuisances qu'un véhicule électrique à batteries.

* Concernant la toxicité et les odeurs des gaz :

Les seuls rejets gazeux de la station de remplissage sont l'hydrogène pour l'approvisionnement des véhicules et l'azote pour des phases de son fonctionnement.

L'azote constitue 80 % de l'air que l'on respire et l'hydrogène, compte tenu de sa très faible densité monte très rapidement dans l'atmosphère.

Ces deux gaz ne sont ni odorants, ni toxiques.

Ce type de nuisances évoquées dans une observation ne sont pas à craindre.

* Concernant les périmètres protégés du patrimoine local (une observation):

Le maître d'ouvrage souligne que cette station a reçu jusqu'ici toutes les autorisations administratives, notamment lors du dépôt du permis de construire, pour une exploitation dans le périmètre classé du château de Versailles.

Les ABF ont donné un favorable lors de l'instruction de la demande d'autorisation (en annexe du rapport

* Concernant le circuit d'approvisionnement par la ville de Buc de la station (semi-remorques) :

Compte tenu du parcours peu facile de la RD 938 traversant son centre-ville, la municipalité de Buc a demandé à la sté ALFI de lui préciser le parcours des semi-remorques de livraison d'hydrogène.

Le maître d'ouvrage a apporté la réponse suivante :

« Les itinéraires des chauffeurs pour la livraison en hydrogène des semi-remorques à la station, en provenance soit de Port-Jérôme (Le Havre - arrivée par l'Ouest), soit de Frais Marais (Douai - arrivée par l'Est) ont été modifiés afin d'éviter la traversée de Buc ».

* Concernant les nuisances sonores nocturnes de l'installation (une observation):

L'exploitation de la station de remplissage actuelle, mise en service il y a plusieurs années, a fait l'objet en mars 2018 d'une étude de bruit complète en périphérie de station. Celle-ci conclut à une conformité des niveaux de bruit par rapport aux valeurs réglementaires, que ce soit en période diurne ou nocturne.

Par ailleurs, le projet d'extension de la station ne prévoit pas d'ajout de compresseur (contrairement à ce que disait l'observation).

L'habitation de la personne ayant exprimée une observation sur ce point est située à une distance d'environ 350 m de la station. La ZI de la croix blanche comporte des hangars susceptibles de faire écran mais aussi des activités autres que celle de la station qui est fermée la nuit.

Au final, après visite de la personne qui a envoyé son observation, celle-ci indique qu'elle avait déjà fait des réclamations en mairie avant 2018, date de mise en activité de la station actuelle.

On peut donc considérer que les nuisances actuelles dont fait état l'observation reçue par courriel ne paraissent pas donc pas venir de la station actuelle. **L'exploitation modifiée de la station, tel que présenté dans le dossier d'autorisation, ne sera pas source d'accroissement de ses émissions sonores actuellement satisfaisantes.**

* Concernant les travaux de préparation (pas d'observation):

Ceux-ci sont limités et les plus significatifs ne concernent que la création d'une aire de stockage pour une semi-remorque complémentaire et un faible décalage de la clôture du site.

En considérant les points ci-dessus, **j'exprime un avis FAVORABLE.**

Il n'est assorti ni de réserves, ni de recommandations au-delà des dispositions déjà prévues dans l'instruction de la demande d'autorisation.

Le 10 mars 2022



Michel RIOU
Commissaire-Enquêteur

Fin de la 2nde partie. Ce document (Conclusions) relatif à l'enquête doit rester groupé dont le rapport (1^{ère} partie).