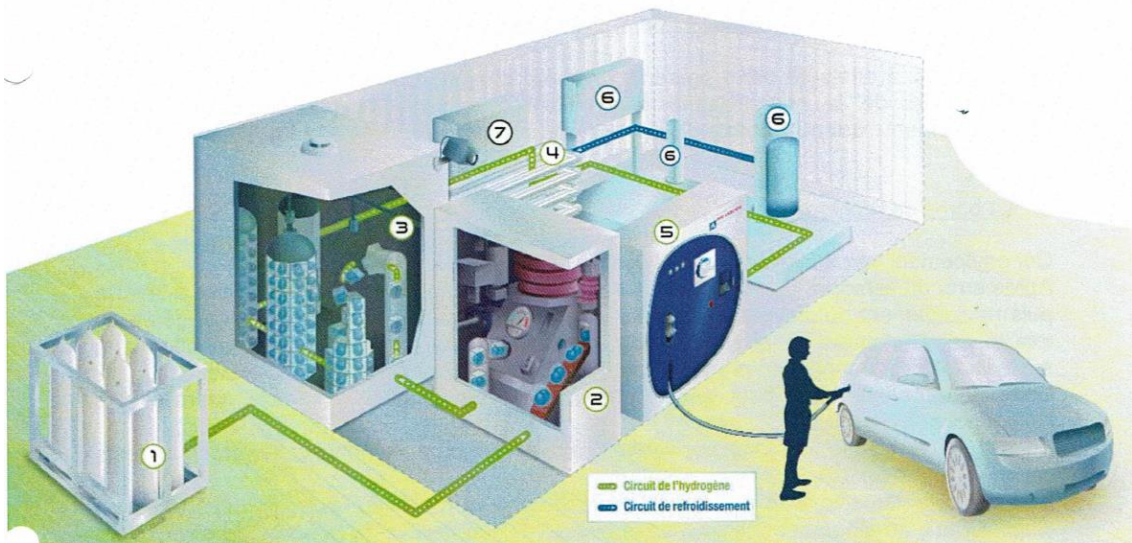


ENQUÊTE PUBLIQUE

**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



1^{ère} partie RAPPORT D'ENQUÊTE

Commissaire-enquêteur : Michel RIOU

Sigles et acronymes utilisés dans le rapport et les conclusions :

ABF :	Architectes des Bâtiments de France
ALAB :	Air Liquide Advanced Business
ALFI :	Air Liquide France Industrie
ATEX :	ATmospheres EXplosives
CE :	Commissaire Enquêteur
DRAC :	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DRIEAT :	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement de l'Aménagement et des Transports
EDD :	Etude Des Dangers
FDS :	Fiche de Données Sécurité
ICPE :	Installation Classée pour l'Environnement
LR/AR :	Lettre Recommandée avec Accusé de Réception
MRAe :	Mission Régionale d'Autorité Environnementale
PEHD :	Polyéthylène Haute Densité
PRD :	'Pressure Relief Device'(soupape de sécurité, surpression)
PV :	Procès-Verbal <i>de synthèse des observations</i>
TPRD	'Temperature activated Pressure Relief Device' (soupape de sécurité, excès tp°)
ZER :	Zone d'Emergence Réglementée

Table des matières

I. GENERALITES.....	4
I.1.Contexte du projet (situation, historique).....	4
I.2.Cadre juridique.....	4
I.3 Objet de l'enquête.....	5
I.4 Principales caractéristiques du projet.....	5
II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	6
II.1 Dossier présenté à l'enquête publique.....	6
2.1.1. Pièces administratives :.....	7
2.1.2. Le dossier du Maître d'ouvrage.....	7
II.2 Organisation de l'enquête :.....	9
II.2.1 Choix du commissaire-enquêteur:.....	9
II.2.2 Préparation de l'enquête.....	9
II.2.3 Organisation préalable des permanences.....	9
II.3 Information du public.....	9
II.3.1 Affichages et publications obligatoires.....	9
II.3.2 Autres modes d'information.....	10
II.4 Déroulement de l'enquête :.....	10
II.4.1 Réunions préliminaires ou en cours d'enquête.....	10
II.4.3 Examen du dossier.....	10
III. VUE GLOBALE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC, Procès-verbal de fin d'enquête et mémoire en réponse.....	11
III.1 Fréquentation des permanences.....	11
III.2 Climat de l'enquête.....	11
III.3 Présentation synthétique des observations :.....	11
III.4 Procès-verbal de clôture d'enquête :.....	11
III.5 Mémoire de la sté ALFI en réponse au PV de synthèse:.....	12
IV. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC et commentaires.....	12
4.1. Observations portant sur les risques d'explosion.....	12
4.2. Observations portant sur d'autres nuisances potentielles du site.....	14
4.3. Observations portant sur les bruits nocturnes.....	15
4.3. Observations sur le circuit des semi-remorques.....	16
VI. AVIS d'ENTITES PUBLIQUES.....	17
LISTE DES ANNEXES ET PIECES JOINTES.....	18

I. GENERALITES.

I.1.Contexte du projet (situation, historique)

Les constats du dérèglement climatique engendré par la combustion des énergies fossiles amènent à développer des énergies alternatives en substitution aux énergies carbonées majoritairement utilisées actuellement dans les transports routiers.

L'Hydrogène, ici comme alimentation de moteurs électriques par l'intermédiaire de piles à combustible, fait partie des alternatives en cours de développement.

Une station de distribution à usage de flottes de 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 du stockage.

Le projet augmente ainsi la capacité totale de stockage.

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

I.2.Cadre juridique

Ce type de station de distribution rentre dans la catégorie des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) qui comporte une nomenclature par nature d'installations, celles-ci devant répondre à des procédures d'agrément avant leur entrée en exploitation. Le premier arrêté définissant les prescriptions d'exploitation date de mai 2018

L'installation existante répond aux arrêtés régissant les rubriques suivantes :

- Rubrique 1416 portant sur les stations de distribution d'hydrogène
- et rubrique 4715 réglementant les stockages d'hydrogène.

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

Cette demande peut être soumise à étude environnementale. La future installation entre dans la catégorie de l'examen au cas par cas (art R 122-2 du code de l'environnement). Considérant principalement que le projet n'apporte pas d'impact significatif supplémentaire, l'Autorité Environnementale, par décision UD78-002-020 du 30 avril 2020 dispense le projet d'une demande d'étude complémentaire.

Après que les administrations compétentes ont reçu tous les éléments requis pour juger le dossier recevable, l'autorisation ne peut être accordée par arrêté préfectoral qu'après une enquête publique.

L'enquête publique elle-même est soumise aux articles L et R 123-1 et suivants du code de l'environnement.

I.3 Objet de l'enquête

L'enquête porte sur l'augmentation des capacités de stockage d'hydrogène afin d'optimiser au mieux la rotation des semi-remorques d'approvisionnement-stockage. La quantité maximum d'hydrogène distribuée pourra s'accroître tout en restant sous le plafond actuel des 200 Kg/j.

L'enquête a pour but premier d'informer le public des modifications projetées et de recueillir leurs observations, avis ou propositions:

- localement pour les habitants des Loges-en-Josas et des communes environnantes. (Registre et dossier en mairie des Loges, courriers),
- sans limitation de périmètre (dossier sur le site internet de la préfecture et observations reçues par courriels).

Le commissaire-enquêteur (CE) a pour mission de documenter les problématiques soulevées par le public ou associations. Dans un 1^{er} temps il en fait part au maître d'ouvrage dans un procès-verbal, puis celui-ci apporte des réponses aux questions ou propositions qui peuvent être exprimées.

Au vu du rapport et de l'avis du commissaire-enquêteur qui prennent en compte l'ensemble de ces éléments, l'autorité compétente décide ou pas d'autoriser le projet et en cas d'autorisation d'en fixer les conditions d'exploitation.

I.4 Principales caractéristiques du projet

L'enquête est déclenchée par les modifications de l'installation existante.
Les caractéristiques du stockage du site actuel sont décrites en annexe 8

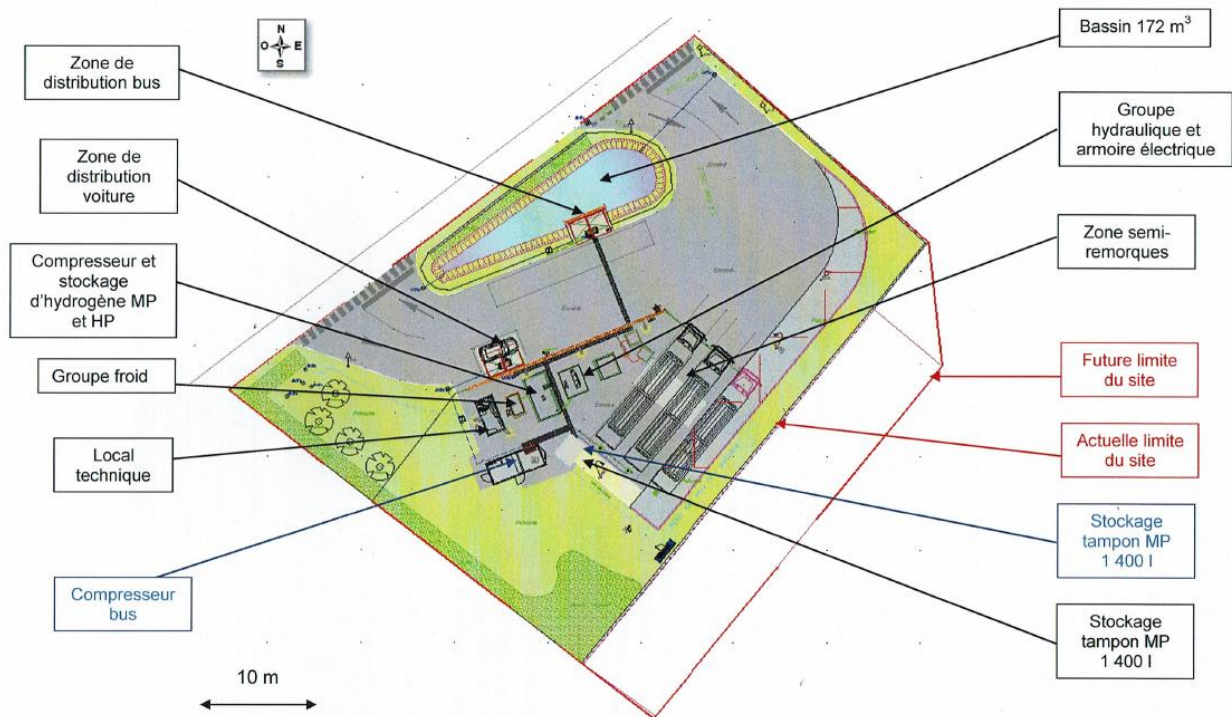
Les installations modifiées (en rouge sur le schéma infra) sont :

- Le stockage en partie amont (semi-remorques)

Les semi-remorques majoritairement utilisées actuellement sont dites à tube, bouteilles en acier forgé remplies sous 200 bars.

Les futures semi-remorques de 12,2m ou 13,7m seront équipées de 114 ou 129 bouteilles en composite : fibres de carbone, avec revêtement thermoplastique PEHD (Polyéthylène haute densité), elles seront remplies sous 300 bars. L'augmentation du volume total des bouteilles et de la pression de remplissage, plus élevée, portera la capacité globale de stockage du site aux environs de 2T.

- La création d'un emplacement pour y stationner une remorque supplémentaire.
- Un agrandissement de la zone utilisée par déplacement de la clôture pour permettre la création de la 3^{ème} voie

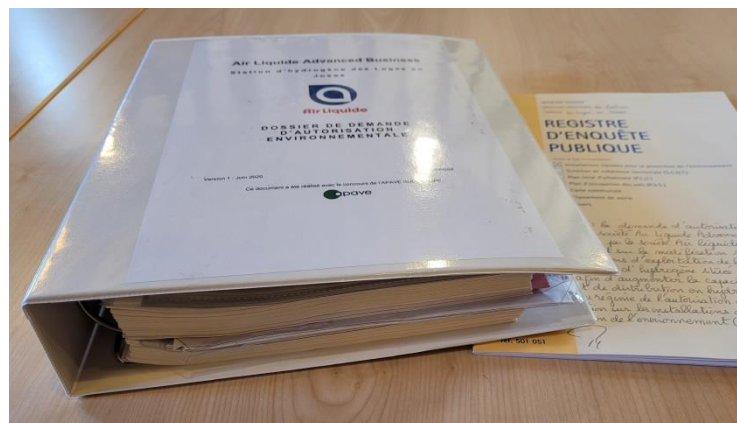


Sur ce schéma du dossier, les installations qui seront modifiées par ce projet sont tracées ou écrites en rouge (le bassin de recueil des eaux pluviales n'est pas modifié)

II. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE.

II.1 Dossier présenté à l'enquête publique

Les pièces présentées au public étaient rassemblées dans un classeur unique.



2.1.1. Pièces administratives :

- Un registre d'enquête publique (24 pages) paraphé par le commissaire enquêteur ;
- L'Arrêté préfectoral du 24 déc 2021 prescrivant l'ouverture de l'enquête portant sur la modification substantielle de cette station de distribution d'hydrogène au titre du régime d'autorisation des ICPE.
- Un courrier du maître d'ouvrage précisant que le dossier qui a été présenté par la société Air Liquide Advanced Business (ALAB) sera exploitée par Air Liquide France Industrie (ALFI). Ce courrier est accompagné d'un extrait du registre du commerce à jour au 16 nov 2021 décrivant la société.
- Le courrier d'ALFI au préfet adressé à la DRIEAT sollicitant une demande d'autorisation d'exploitation de la station qui sera soumise au regard de la nomenclature des ICPE à autorisation sous la rubrique 4715 (hydrogène) en même temps qu'à déclaration sous rub. 1416 (stockage ou emploi d'hydrogène).

2.1.2. Le dossier du Maître d'ouvrage

Ce dossier a été constitué avec le concours de l'APAVE Sudeurope

Il comprend 2 pièces d'introduction et 5 documents précisés ci-dessous :

- **La pièce 1** est un avis au lecteur qui décrit le contenu d'une demande d'autorisation et les étapes du projet jusqu'au dépôt du dossier en préfecture, puis les étapes de l'enquête publique jusqu'à la phase de décision et arrêté d'exploitation sur décision positive.
- **La pièce 2** présente les formulaires remplis demandés par la procédure d'autorisation pour les rubriques concernées.
- Le document n°1 est une **note de présentation non technique** renseignant sur
 - . Le site d'implantation
 - . La présentation de l'activité du site
 - . Le contexte réglementaire
- **Le document n°2** est une présentation plus technique et plus précise portant sur
 - . La présentation du demandeur
 - . La localisation du site
 - . La nature et le volume de l'activité projetée
 - . La description des installations
 - . Le classement réglementaire
 - . Les capacités techniques (expérience-partenariat- formation du personnel) et financières de l'entreprise.
- **Le document n°3** est intitulé : Etude d'incidence environnementale.
 - Il comporte
 - . En chapitres 1 et 2 l'introduction et la description des installations

. En 3, une analyse de l'état actuel en rappelant le contexte géographique général et les documents d'urbanisme, et de programmation s'appliquant au site. Sont traitées les caractéristiques sur l'environnement humain et industriel du projet, les infrastructures locales, les sites et paysages, les données physiques et climatiques, les données sur le bruit, les odeurs et les émissions lumineuses, les zones agricoles et forestières, la biodiversité (faune, flore, habitats et espaces naturels).

. Le chapitre 4 décrit les incidences du projet dans les domaines décrits au chapitre précédent. S'y ajoutent les incidences sur les déchets, la consommation énergétique du site

. Le chapitre 5 examine les effets potentiels sur la santé

. En 6 les raisons pour lequel le projet a pu être retenu.

. Le chapitre 7 porte sur les incidences sur ces environnements de la phase travaux,

. Le chapitre suivant est consacré aux dispositions de remise en état du site en cas d'un arrêt définitif des installations à l'arrêt de l'exploitation de celui-ci.

. Enfin le dernier chapitre fait un **résumé non technique** des chapitres 1 à 8.

- **Le document n° 4** présente l'étude de dangers réalisée.

Les chapitres principaux au-delà d'un préambule, d'un **résumé non technique** et d'une description des installations portent sur:

- . L'identification et les caractéristiques des potentiels de dangers
- . L'estimation des conséquences de la libération des potentiels de dangers (jets enflammés et phénomènes d'explosions de gaz en milieu ouvert (UVCE))
- . La description des moyens de prévention, de protection et d'intervention
- . L'analyse des risques
- . L'estimation des conséquences si les phénomènes dangereux potentiels se réalisent en tenant compte de l'efficacité des mesures internes de prévention et de protection.
- . Le dernier chapitre traite de la classification et hiérarchisation des phénomènes dangereux.

- Enfin **le document n° 5** regroupe les annexes relatives aux documents précédents. On y trouve notamment

. des courriers Air liquide des 29 juin et 23 nov 2021 en réponse à des précisions demandées au maître d'ouvrage par la DRIEE (fusionnée au sein de la DRIEAT) pour la préparation du dossier final des plans de situation et d'implantation à des échelles variées et des fiches de sécurité

. la décision de la préfecture de région en date du 30 avr 2020, en application de l'art R 122-3 du code de l'environnement en date du 20 avr 2020 dispense le maître d'ouvrage d'une évaluation environnementale.

- des plans de situation et d'implantation à des échelles variées et des fic

II.2 Organisation de l'enquête :

II.2.1 Choix du commissaire-enquêteur:

A la demande de la préfecture des Yvelines, par décision E21000080/78 du 14 déc. 2021, le Tribunal administratif de Versailles a désigné Monsieur Michel Riou comme commissaire-enquêteur.

Après sa désignation pour conduire cette enquête, le commissaire-enquêteur a pris contact avec la préfecture, le pétitionnaire et la mairie concernée.

II.2.2 Préparation de l'enquête.

A sa désignation le CE a contacté la DRIEAT qui lui a communiqué par mails les éléments du dossier. Une réunion a permis de fixer les modalités de l'enquête en tenant compte des heures d'ouverture de la mairie. Ces dispositions d'enquête ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête (annexe A1) en date du 24 déc. 2021.

Le CE lors de cette réunion a pris possession du dossier papier.

II.2.3 Organisation préalable des permanences

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 31 janvier 2022 au samedi 15 février inclus. 3 permanences permettaient au public de rencontrer le CE les

- Le lundi 31 janv. de 10h à 12h,
- Le lundi 7 fév. de 15h30 à 17h 30
- Le samedi 12 fév. de 10h à 12h.

Une visite sur place a permis de rencontrer la personne de la mairie en charge de l'enquête (M Muselet) et de vérifier à priori

- l'organisation locale des permanences,
- les bonnes conditions d'accueil du public pendant la durée de l'enquête,
- de préciser les conditions d'affichage réglementaires et d'avis complémentaires éventuels (site internet de la ville)

II.3 Information du public

II.3.1 Affichages et publications obligatoires

L'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête a demandé l'affichage de l'avis d'enquête aux maires des municipalités des Loges-en-Josas et des villes voisines de Buc, Chateaufort, Guyancourt, Jouy-en Josas, Toussus-le-noble et Saclay

L'avis d'enquête était disponible sur le site de la préfecture : <https://www.yvelines.gouv.fr/Publications/Enquetes-publiques/Installations-classees-pour-la-protection-de-l-environnement/Enquetes-2022/societe-AIR-LIQUIDE-FRANCE-INDUSTRIE>, avec le dossier d'enquête. Ces dispositions sont aussi réglementaires.

II.3.2 Autres modes d'information

J'ai pu constater que la ville avertissait sur son site internet de la tenue de l'enquête, de sa durée, des permanences et de l'objet de l'enquête.

II.4 Déroulement de l'enquête :

II.4.1 Réunions préliminaires ou en cours d'enquête

Après une première lecture du dossier, le CE a souhaité rencontrer les porteurs du projet avant l'ouverture de l'enquête pour :

- Appréhender de visu l'implantation du site, son environnement et l'organisation des approvisionnements et de la distribution de l'hydrogène,
- visualiser ce que le projet changera dans les implantations actuelles,
- L'existence éventuelle de réclamations récurrentes (pas de réclamations connues avant l'enquête).

. La visite du site a été suivie d'une réunion au centre de recherche Air Liquide situé aussi dans le commune des Loges-en-Josas pour préciser ou commenter quelques points du dossier

II.4.3 Examen du dossier

Les pièces qui ont été présentées au public étaient rassemblées dans un classeur unique.

Le dossier m'a paru de dimension bien adaptée :

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 danger 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 parue abordable à une grande majorité des publics potentiels.

L'examen des parties principales du dossier dans ses parties réglementaires, techniques incidences et dangers, bien renseignées, ne m'a pas amené à demander de compléments.

III. VUE GLOBALE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC, Procès-verbal de fin d'enquête et mémoire en réponse.

III.1 Fréquentation des permanences.

Comme prévu dans l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, 3 permanences ont été tenues pendant l'enquête sur la commune des Loges-en-Josas. Ces permanences ont été quasi-désertes puisqu'elles n'ont vu qu'une seule visite durant l'enquête, celle de M. Mery, habitant des Loges.

Aucune observation n'a été faite pendant les permanences, 3 ont été formulées par courriels

III.2 Climat de l'enquête

Plutôt morose compte tenu d'une fréquentation quasi-nulle.

III.3 Présentation synthétique des observations :

L'unique personne s'étant présentée en permanences, compte tenu des propriétés de l'hydrogène, portait sur les risques potentiels d'explosion.

Le commissaire-enquêteur lui a résumé ce que disait le dossier sur le sujet et l'a orientée vers le volet « études de dangers » de ce dossier qui détaillait les mesures prises et les effets d'accidents potentiels.

Après prise de connaissance des éléments qui l'intéressaient M. Mery n'a pas jugé nécessaire de faire d'observation, ni écrite ni orale.

Trois observations ont été formulées par courriels à l'adresse donnée dans l'avis d'enquête.

L'une d'une personne habitant à 350 m de la station porte sur les nuisances sonores que pourraient apporter la station.

Un autre opposée au projet pour des raisons diverses (dont aussi les risques d'explosions). Elles sont détaillées au chapitre IV.2

Une dernière exprimée par la municipalité de la ville voisine (Buc) demandant que les circuits des camions approvisionnant l'hydrogène lui soit communiqués. Lors d'une conversation directe avec ALFI, la commune a souligné le caractère tortueux et fréquenté de la traversée du centre-ville et souhaité que le centre-ville soit évité.

Ces observations sont détaillées et traitées au § IV

III.4 Procès-verbal de clôture d'enquête :

Après récupération du registre, le CE a fait une synthèse des observations déposées. La réglementation prévoit une rencontre entre le CE et les responsables du projet. Compte tenu du contexte sanitaire et du fait que le bureau du pilote du projet est en Isère, la rencontre s'est faite en

vidéo-réunion le 17 février. Le procès-verbal a été adressé au pilote du projet par mail et par courrier LR-AR à la directrice de l'exploitation d'ALFI le 18 fév 2022.

Après échanges sur le document le pilote de projet m'a informé, bien que la réglementation ne l'impose pas, qu'un mémoire de réponse me serait adressé dans le délai imparti.

Les observations n'ayant pas été très nombreuses, le procès-verbal de synthèse les retranscrit quasi intégralement et fait l'objet de questions numérotées soumises au pétitionnaire.

L'ensemble du document est en annexe 6

III.5 Mémoire de la sté ALFI en réponse au PV de synthèse:

Le mémoire reçu par mail le 8 mars et par LR/AR le lendemain, répond point par point aux questions formulées dans le procès-verbal de synthèse.

Reprenant ces éléments de réponses dans le paragraphe ci-dessous, je ne les détaille pas à ce stade.

L'ensemble du document est annexé à ce rapport (A 7)

IV. ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC et commentaires

4.1. Observations portant sur les risques d'explosion

Les propriétés de l'hydrogène dont les facilités de ce gaz à s'enflammer et à exploser amènent à s'enquérir des mesures de sécurité pour y parer, ce point a été la préoccupation de M Méry en permanence et d'une partie d'une observation par courriel le 13 fév (§4.2), je mentionne dans mon procès-verbal de synthèse que l'étude de dangers renseigne sur ce sujet.

On y retient principalement

- que les stockages ne sont pas accessibles au public
- que les risques d'explosion des stockages en cas d'incendie sont pris en compte. Le principe pour parer à cette éventualité, est d'éviter la montée en pression des bouteilles et autres stockages en ayant équipé ceux-ci de soupapes thermiques pour les bouteilles des semi-remorques ou de soupapes de surpression pour les stockages, En cas d'ouverture, le débit de fuite est maîtrisé. Dans ces circonstances, ces fuites "volontaires" d'hydrogène qui s'enflamme dans l'incendie, ont une portée limitée décrite dans les plans de l'étude de danger. Ceux-ci montrent que tous les effets thermiques ou explosions à l'air libre sont circonscrits en proximité des installations, elles ne s'approchent pas des limites du site de la station.

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 maîtrisées par ces soupapes.

*** Question 1 du CE dans le PV de synthèse:**

« Compte tenu qu'en cas d'incendie, la garantie de protection contre ce danger d'éclatement sous pression repose essentiellement sur ces soupapes, pourriez-vous apporter des précisions sur

les niveaux de fiabilité qu'elles présentent dans leur principe de fonctionnement, leur conception, leurs normes, leurs contrôles et éventuellement les retours d'expérience que l'on en connaît ? »

*** Réponse du MO:**

« Les organes de libération maîtrisée de la pression en cas d'incendie sont deux types sur la station :

- Les fusibles thermiques - ou TPRD (Temperature activated Pressure Relief Device) - installés sur les semi-remorques contenant le gaz source hydrogène,
- les soupapes - ou PRD (Pressure Relief Device) - installés sur les stockages tampon d'hydrogène moyenne pression ou haute pression

Les fusibles thermiques (TPRD) sont des barrières passives extrêmement fiables. Cette technologie de TPRD, conçue selon la norme internationale ISO 19882:2018, est utilisée sur les véhicules CNG à 200 bar depuis plusieurs années, ainsi qu'aujourd'hui sur les véhicules hydrogène. Il y a actuellement plus de 2 millions de véhicules CNG équipés de TPRD en circulation en Europe. Par ailleurs, 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. A 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). De plus, pour les véhicules à gaz comprimé (CNG, H₂), le TPRD est obligatoire (règlement CE n° 79/2009, cf. § 4.1.4.2).

Par ailleurs, comme recommandé dans le rapport DRA-17-164432-10199B de l'INERIS (Omega 10 Évaluation de la performance des barrières techniques de sécurité, la défaillance des barrières passives n'est pas considérée.

Par conséquent, nous considérons que les fusibles thermiques ou TPRD sont des barrières fiables de sécurité passive dont la défaillance n'est pas à considérer.

Les soupapes de protection des stockages tampons d'hydrogène contre la surpression sont soumises à la Directive des Equipements Sous Pression 97/23/CE - amendée par la Directive 2014/68/UE - (DESP), en tant qu'accessoire de sécurité. En ce sens, elles font partie d'un ensemble cadre de stockage plus sa soupape de sécurité. Elles sont certifiées CE par le fabricant (cat. IV, module B+D).

Elles sont ainsi soumises à plusieurs vérifications périodiques réglementaires :

- à sa conception (avant démarrage des installations) - contrôle de conformité réalisé par un Organisme Notifié,
- puis pendant l'exploitation de la station - contrôle de conformité tous les 3 ou 4 ans réalisé par un Organisme Habilité.

En parallèle, les règles internes Air Liquide requièrent un contrôle visuel annuel des soupapes ainsi qu'un re-tarage tous les 3 ans avec émission d'un nouveau certificat de conformité par le fournisseur.

Par conséquent, nous considérons que les soupapes comme des barrières fiables de sécurité passive dont la défaillance n'est pas à considérer. »

*** Commentaire du CE:**

Ces dispositions réglementaires 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 qui m'apparaissent une garantie fiable et éprouvée **contre les dangers d'explosion de l'hydrogène sous pression en cas d'incendie.**

4.2. Observations portant sur d'autres nuisances potentielles du site

Dans son courriel le 13 février, la personne qui adresse l'observation se dit se dit opposée à l'extension de la station.

Cette opposition porte sur la crainte de plusieurs nuisances :

a- *les jets enflammés et explosions* cités dans le dossier qui les décrit avec les moyens d'y parer,
b- *les odeurs, les fuites de produits toxiques qui impacteraient les pavillons les plus proches situés sous le vent de la station*

c- *Le fait que la station soit dans des périmètres classés (arcades de Buc, Porte de Jouy, Vallée de la Bièvre, Versailles)*

d- *un impact circulation et bruit (D938, rue de la Garenne, rue de la division Leclerc).* Cette personne, au travers de l'augmentation d'utilisation prévue voit cette station fonctionner « *comme une station ordinaire susceptible d'alimenter des camions et de véhicules légers, en autres* ».

Nota personnel: L'approvisionnement en hydrogène n'est pas ouvert à tous publics, on observe sur les postes de distribution qu'il faut être muni d'une carte spécifique.

Le point (a) rejoint la question précédente §4.1 et ayant des éléments d'appréciation sur les points b et c, je ne posais pas de question formelle au pétitionnaire tout en lui indiquant qu'il pouvait y apporter des observations ce qu'il a fait (voir infra):

*** Question 2 du CE dans le PV de synthèse:**

Pourriez-vous apporter des précisions sur le trafic et ses nuisances liées à « la clientèle » de la station (point d)?

*** Réponse du MO:**

« La station de remplissage hydrogène pour véhicules n'est pas en libre accès. Seules les personnes autorisées, disposant d'un badge individuel d'identification, peuvent réaliser le remplissage du véhicule. L'identification par badge est ainsi un pré-requis à l'autorisation de remplissage du véhicule par la station.

Par ailleurs, les véhicules se remplissant à la station ne sont pas des véhicules du public mais appartenant à des sociétés privées.

Enfin, il est important de rappeler que le véhicule hydrogène fonctionne sur le principe de la pile à combustible, à savoir la production d'électricité pour sa propulsion à partir de l'hydrogène stocké dans le réservoir. Le bruit d'un véhicule hydrogène est ainsi équivalent à celui d'un véhicule électrique. En ce sens, un véhicule hydrogène n'engendre aucune nuisance sonore de part sa circulation.

*** Commentaire du CE:**

- 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 restera limité. On observe sur les postes de distribution qu'il faut être muni d'une carte spécifique.

- Un véhicule à hydrogène n'engendre pas en termes de bruit plus de nuisances qu'un véhicule électrique alimenté par batteries.

Concernant la **toxicité et les odeurs** des gaz (point b de l'observation) :

*** Commentaire du CE:**

Le point (b) ne me paraît pas de nature à impacter les habitations citées :

Pour fabriquer les produits chimiques ou/et pour les utiliser, la réglementation européenne exige des Fiches de Données de Sécurité (FDS)

La fiche de sécurité 067AGIS pour l'hydrogène fournie dans le dossier indique entre autres :

...« Gaz...incolore....sans odeur, »

...« Gaz extrêmement inflammable ».

...« sous pression, peut exploser sous l'effet de la chaleur ».

...« Dû à sa grande volatilité, la pollution des sols ou des eaux par ce produit est improbable... ».

...« Ce produit est sans risque pour l'écologie ».

...« Ce produit n'a pas d'effet toxicologique connu ».

En réponse au procès-verbal de synthèse qui rapporte l'observation, le mémoire apporte les éléments suivants :

« Les seuls rejets gazeux de la station de remplissage sont l'hydrogène et l'azote. Ces deux gaz sont présents à l'état naturel dans l'air et ne sont ni odorants, ni toxiques. Aucune nuisance de ce type ne peut donc être engendrée par cette station. »

Concernant les **périmètres protégés** du patrimoine local (point c):

Sur ce point, la DRAC (ABF) a apporté un avis favorable au projet ;

En réponse au procès-verbal de synthèse qui rapporte l'observation sans poser de question formelle, le mémoire en réponse apporte les éléments suivants :

« Cette station a par ailleurs 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. »

Pas de commentaire du CE.

4.3. Observations portant sur les bruits nocturnes.

Dans son courriel du 14 fév Madame Derrigj écrit:

« Je me permets à l'occasion de cette consultation de rappeler que nous avons signalé plusieurs fois à la mairie des Loges-en-Josas des nuisances nocturnes dues au bruit du

fonctionnement de compresseurs de la société d'Air Liquide. Ce problème n'est toujours pas réglé. Les nouvelles installations prévoient le fonctionnement de nouveaux compresseurs. Nous souhaitons que le problème actuel de nuisances soit considéré et réglé et que de nouvelles nuisances du même type ne s'y ajoutent pas »

Le dossier fait état d'émergences contenues dans les limites autorisées au voisinage immédiat de la station.

*** Question 3 du CE dans le PV de synthèse:**

Pouvez-vous apporter des précisions sur ces incidences sonores nocturnes compte tenu de la distance des habitations les plus proches?

*** Réponse du MO:**

« 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. Elle 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, et donc de source de bruit potentielle additionnelle, mais l'ajout d'une piste de stockage de semi-remorque. En ce sens, l'exploitation modifiée de la station, tel que présenté dans le dossier d'autorisation, ne modifiera pas les niveaux de bruit actuels de la station.

Enfin, l'habitation en question est située à une distance d'environ 350 m de la station. Par ailleurs, des bâtiments de type hangar de la ZI de la Croix Blanche sont situés entre la station et l'habitation. Il apparaît donc peu probable qu'un bruit lié à la station puisse propager jusqu'à cette habitation. »

*** Commentaire du CE:**

Compte tenu des constats que j'ai pu faire sur le site (compresseurs en marche ou à l'arrêt), de la distance de 350m séparant la station du domicile de Madame Derridj, je lui ai rendu visite pour lui demander de préciser son observation :

Il est apparu lors de cet échange, que la station elle-même ne semblait pas être la source des nuisances nocturnes signalées. Outre les hangars dont fait état le MO d'autres activités sont aussi plus proches de son domicile (dont plusieurs sur le site de recherche Air liquide) et elle mentionne que ses premières réclamations en mairie avaient déjà été exprimées avant l'ouverture de la station actuelle en 2018.

4.3. Observations sur le circuit des semi-remorques.

La ville de Buc a demandé à la sté ALFI de lui préciser le parcours des semi-remorques de livraison d'hydrogène. Informé de ce questionnement j'ai contacté l'adjoint au maire en charge de ce domaine, il m'a confirmé cette demande oralement puis par un courriel à l'adresse dédiée à l'enquête. Ce courriel qui indique que le conseil municipal a donné un avis favorable pour l'extension de la station, demande « à ce que lui soit apporté des précisions sur le parcours du flux logistique des semi-remorques »

Pour avoir pratiqué les rues du centre-ville en matinée à l'heure d'ouverture des bureaux et des classes scolaires, j'ai pu constater les encombrements dus à la circulation de nombre de voitures et de bus se croisant dans la traversée de la commune par la RD 938. En cas de choix possible, ce parcours, à ces heures denses de la journée, n'apparaît pas idéal.

Question 4 du PV de synthèse:

*La rotation de nouveaux semi-remorques va devenir hebdomadaire (vs mensuelle).
Quelles dispositions seraient possibles pour définir un itinéraire mieux adapté ?*

*** Réponse du MO:**

« 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. »

*** Pas de commentaire du CE.**

VI. AVIS d'ENTITES PUBLIQUES.

Les Architectes des Bâtiments de France (UDAP des Yvelines) 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

Fin de la 1^{ère} partie.

Les Conclusions et mon avis sur l'ensemble du projet font l'objet d'une seconde partie qui doit rester groupée avec cette 1^{ère} partie.

Le 10 mars 2022



Michel RIOU
Commissaire-Enquêteur

LISTE DES ANNEXES ET PIÈCES JOINTES

Annexe 1	Arrêté inter-préfectoral préfectoral portant ouverture d'enquête	A1...
Annexe 2	Avis d'enquête	A2..
Annexes 3.1 - 3.4	copies encarts des avis des 1 ^{ères} parutions avant enquête	
	Quotidien Le Parisien éd 78	A3.1
	Quotidien Le Parisien éd 91	A3.2
	Hebdo Courrier des Yvelines	A3.3
	Quotidien Le Républicain de l'Essonne	A3.4
Annexes 4.1 - 4.4	copies encarts des avis des 2 ^{èmes} parutions	
	Quotidien Le Parisien éd 78	A4.1
	Quotidien Le Parisien éd 91	A4.2
	Hebdo Courrier des Yvelines	A4.3
	Quotidien Le Républicain de l'Essonne	A4.4
Annexe 6	Procès-verbal de clôture d'enquête	A6....
Annexe 7	Mémoire en réponse d'ALFI	A7....
Annexe 8	Caractéristiques de l'installation actuelle	A8
Annexe 9	Avis des ABF	A9