

**Comité local d'information et de concertation
C.L.I.C.
sur la commune de Longueil-Sainte-Marie**

FM LOGISTIC

PARTICIPANTS

- Monsieur le directeur de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Monsieur le chef du service interministériel de défense et de protection civile
- Monsieur le directeur départemental des services d'incendie et de secours
- Monsieur le directeur départemental de la direction des territoires
- Monsieur l'inspecteur du travail en charge de l'établissement

- Monsieur le président du conseil régional de Picardie
- Monsieur le président du conseil général de l'Oise
- Monsieur le maire de Longueil-Sainte-Marie
- Monsieur le conseiller général du canton d'Estrées-Saint-Denis
- Monsieur le président de la communauté de communes de la plaine d'Estrées
- Monsieur le député de la 5^{ème} circonscription de l'Oise

- Monsieur le directeur de la société FM LOGISTIC
- Monsieur le responsable environnement de la société

- Monsieur Guy Harlé d'Ophove
- Monsieur Jean-François Vincelle
- Monsieur Christian Ganier
- Monsieur Yves Birck
- Monsieur René Prévost
- Monsieur Emmanuel Divet

- Monsieur Stéphane Dudomaine, cariste en prestations logistiques, secrétaire du comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT)

- Monsieur le directeur du réseau Nord de la SANEF

- M. PINEAU - association du Regroupement des Organismes de Sauvegarde de l'Oise (ROSO)



Liberté - Égalité - Fraternité
REPUBLIQUE FRANÇAISE

SOUS-PRÉFECTURE DE COMPIÈGNE

01111

Bureau de l'Action Territoriale
Urbanisme, environnement et risques spéciaux

Affaire suivie par Murielle Mikoda
Tél. : 03.44.06.79.65
Fax : 03.44.40.09.15
murielle.mikoda@oise.gouv.fr

Compiègne, le 15 avril 2010

Réf. UER/imm n° *At*

Le sous-préfet de Compiègne

à

DESTINATAIRES IN FINE

Objet : Société FM LOGISTIC à Longueil Sainte-Marie.

P.J. : Une.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte-rendu de la réunion des Personnes et Organismes Associés (POA) du PPRT de la société FM LOGISTIC, qui s'est tenue en sous-préfecture le 4 mars dernier à la sous-préfecture.

Je vous en souhaite bonne réception.

Pour le sous-préfet,
L'attachée déléguée,

Annick Durand

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

**Compte rendu de la réunion des Personnes et organismes associés (POA)
du PPRT de FM Logistic à Longueil-Sainte-Marie
du 4 mars 2010 à Compiègne**

Participants :

Annick DURAND – SGA, sous-préfecture de Compiègne
Murielle MIKODA – Sous-préfecture de Compiègne
Séverine DENIS – Division risques accidentels, DREAL Picardie
Cécile GUTIERREZ – Unité territoriale de l'Oise, DREAL Picardie
David SI SALEM – Division risques accidentels, DREAL Picardie
Fabienne CLAIRVILLE – DDT / SAUE / RPE
Isabelle MODESTE – DDT / SAUE / RPE
Fanny THERIOT – DDT / SAUE / RPE
Clémence LEBEL – Stagiaire à la DDT
Michel REICHERT – Directeur de la plate-forme FM Logistic
Aurélien FAURE – Ingénieur environnement, NG Concept
Sébastien HEIB – Animateur sécurité, FM Logistic
Stanislas BARTHELEMY – Maire de Longueil-Sainte-Marie
Emmanuel DIVET – Habitant de Longueil-Sainte-Marie
René PREVOST – Habitant de Longueil-Sainte-Marie
Commandant Serge LALOUETTE – Chef du service prévision, SDIS 60
Jean-Philippe PINEAU – association ROSO
Pierre HULYH – Chef du département viabilité, SANEF

Personnes excusées :

Monsieur FOUET – Maire de Chevrières et Président de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées
Monsieur POUPELIN – Maire d'Estrées-Saint-Denis, Conseiller Général du Canton d'Estrées Saint-Denis
Monsieur HARLED'HOPOVE – Président de la fédération départementale des chasseurs de l'Oise, membre du CLIC

Mme DURAND ouvre la séance et présente l'ordre du jour:

- point d'avancement du PPRT de FM Logistic,
- stratégie du PPRT,
- suite de l'élaboration du PPRT.

1- Avancement du PPRT de FM Logistic

La DREAL fait le point sur le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) de FM Logistic, à savoir la procédure et l'avancement du PPRT.

Les aléas, présentés lors de la dernière réunion sont rappelés. Il en est de même des enjeux, complétés par les éléments évoqués lors de la dernière réunion. (*cf. présentation*)

La commune de Longueil-Sainte-Marie demande si la photographie présentant l'enveloppe des effets toxiques en hauteur tient compte du futur bâtiment. La DREAL répond qu'effectivement, l'étude de dangers a été réalisée sur l'ensemble du site tel qu'il est autorisé c'est-à-dire les bâtiments actuels ainsi que les bâtiments futurs (bâtiments 13 et 14).

La société FM Logistic précise que les gardiens du site FM Logistic n'habitent pas sur place. Le gardiennage du site est effectué 7j/7 et 24h/24 par une société extérieure, car le site est classé SEVESO seuil haut. La DDT explique que si un gardien résidait sur le site, elle aurait considéré son logement comme une habitation et cela aurait été traité dans l'analyse des enjeux.

La commune de Longueil-Sainte-Marie demande si l'installation d'œuvres d'art sur les rond-points entre en ligne de compte dans l'analyse des enjeux connexes. La DDT lui répond par la négative.

La société FM Logistic relève la possibilité que les gens du voyage s'installent dans la zone couverte par le PPRT. La DDT répond que cela semble peu probable, car le périmètre du PPRT est assez restreint.

La commune de Longueil-Sainte-Marie suggère de classer la ligne TGV Paris-Lille dans les enjeux connexes et complémentaires, et non pas dans les enjeux incontournables. En effet, cette ligne est située à 400 m du site. La DDT répond que ce point sera traité dans le rapport de présentation au titre des infrastructures pour information. Les POA conviennent de changer le classement de la ligne TGV.

La société FM Logistic précise que le Plan d'opération interne (POI) ne prend pas en compte le futur bâtiment, mais qu'il sera mis à jour au moment de sa construction.

2- Stratégie du PPRT

❖ Généralités

La DDT présente la stratégie du PPRT, à savoir sa définition, la superposition des aléas et des enjeux, le zonage brut, la définition de la zone grisée, les dispositions applicables en zone grisée, les propositions de réglementation en matière d'urbanisme des différentes zones et des usages. (cf. présentation)

❖ Zone grisée

La société FM Logistic explique qu'elle ne compte pas implanter d'établissement recevant du public (ERP) sur son site, ni de centre de formation.

La DDT précise que dans la zone grisée, le principe est d'autoriser les extensions de l'activité de l'entreprise à l'origine du risque, mais que les bâtiments du site ne doivent pas être transformés à terme en ERP ou en logement.

La société FM Logistic demande s'il est permis d'installer une cantine d'entreprise dans la zone grisée. La DDT explique que l'interdiction concerne l'accueil de personnes extérieures.

La société FM Logistic demande si les chauffeurs qui arrivent le soir sur le site et qui dorment dans leur véhicule sur le parking sont considérés comme des personnes dormant sur le site.

La commune de Longueil-Sainte-Marie remarque que ces logements sont « amovibles » (caravanes).

La société précise que ces camions stationnent sur un parking extérieur au site clôturé mais dont FM Logistic est propriétaire. Ce parking se trouve dans la zone grisée du périmètre du PPRT.

FM Logistic est propriétaire de l'ensemble des terrains situés dans la zone grisée.

L'association ROSO relève qu'en conséquence, les chauffeurs sont libres de faire ce qu'ils souhaitent. La société lui répond que la surveillance du site est assurée par un poste de garde et des caméras de vidéosurveillance. A leur arrivée sur le parking, les chauffeurs reçoivent des consignes de sécurité qu'ils doivent respecter.

L'association ROSO demande si leurs camions transportent des matières dangereuses, comme des générateurs d'aérosols. La société répond que cela est très rare, car les camions qui transportent ces produits repartent immédiatement du site.

L'association ROSO demande s'il peut arriver que des camions remplis de générateurs d'aérosols stationnent la nuit. La société lui répond qu'au même titre, il est possible de faire son plein d'essence dans une station-service à proximité de laquelle stationnent des camions transportant des produits chimiques explosifs.

L'association ROSO estime que le problème de stationnement de camions est commun à tous les PPRT. La société FM Logistic pense que le stationnement de camions dans l'enceinte de FM Logistic présente moins de dangers que leur stationnement sur le parking public d'une aire d'autoroute, car sur le site de FM Logistic, les camions sont systématiquement contrôlés à leur arrivée.

La DDT explique que le PPRT s'intéresse uniquement à ce qui est situé hors de la zone grisée ; le parking étant situé dans cette zone, il est placé sous la responsabilité de l'entreprise, ce qui peut éventuellement être vérifié par l'Inspection des installations classées. La société précise que le transport de marchandises dangereuses et inflammables ne concerne que deux clients implantés à proximité du site, leurs camions ne stationnent donc pas la nuit. Ce point sera néanmoins vérifié.

Réponse a posteriori de l'exploitant : Aucun transporteur de matière dangereuse ne reste stationné le week-end sur le parking de la société FM Logistic. Cela reste possible la nuit en semaine mais cela reste rare. A titre d'exemple, cela s'est produit 5 fois lors de l'année 2009.

La commune de Longueil-Sainte-Marie demande si un lieu d'hébergement sera construit pour les chauffeurs, car il vaut mieux prévoir maintenant cette possibilité. La société FM Logistic répond par la négative. Néanmoins, elle évoque l'éventuelle construction d'une cantine pour ses salariés, même si, ceux-ci ayant des horaires décalés, cela a peu de chance d'aboutir.

La DREAL précise qu'une cantine est considérée comme un local social pour les travailleurs du site, or le PPRT a pour objectif de protéger les personnes à l'extérieur du site.

La DREAL demande si le site FM Logistic est susceptible d'accueillir d'autres entreprises aux activités connexes à la sienne, comme une unité de cogénération. La société répond que les seules entreprises extérieures sont les prestataires de nettoyage, de maintenance, de gardiennage et de travaux.

La DREAL rappelle que toute modification de l'activité de l'entreprise doit être portée à connaissance du préfet. Si des zones d'effets supplémentaires sont générées à l'extérieur du site, cela entraînera une modification du PPRT. De même, la mise en service d'une nouvelle activité connexe à celle de l'entreprise entraînera la modification du PPRT.

En l'absence d'objections concernant la définition de la zone grisée, la DDT entérine la réglementation de la zone grisée et reprend sa présentation.

❖ *Zone rouge clair*

La commune de Longueuil-Sainte-Marie propose d'adopter le scénario 2 (« principe d'interdiction avec quelques aménagements ») pour la réglementation de la zone rouge clair, car sa surface restreinte est faible et qu'elle n'a aucun projet dans cette zone.

La DDT soulève que l'autorisation d'une nouvelle installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) prévue dans le scénario 2 n'est pas justifiée, au regard de la surface de la zone rouge clair. Les POA acquiescent et cette mention du scénario 2 sera donc enlevée.

❖ *Zone bleu foncé*

La DDT précise qu'en l'absence de PPRT, des constructions n'auraient pas été autorisées dans la zone bleu foncé compte-tenu de sa faible étendue, sa localisation par rapport au site et à la route.

La commune de Longueuil-Sainte-Marie ajoute que cette zone est classée N (naturelle). Le document d'urbanisme n'y autorise pas de constructions, la réglementation la plus contraignante (entre le document d'urbanisme et le PPRT) s'applique.

L'association ROSO demande s'il serait possible de construire un parking dans la zone bleu foncé située au Nord, et si cela présente un intérêt.

La DDT lui répond que ce point n'est pas évoqué par le guide. De plus, cela est impossible à cause de la sécurité routière (présence d'un giratoire et d'une voie).

L'association ROSO demande comment le PPRT peut empêcher les parkings sauvages le long de la RD200 au Sud du site.

La DDT et la commune de Longueuil-Sainte-Marie expliquent que la zone bleu foncée considérée est clôturée, qu'elle ne dispose pas de voie d'accès et qu'elle est en pente.

Selon la société FM Logistic, il semble impossible que les gens du voyage puissent s'y installer.

La commune de Longueuil-Sainte-Marie estime que poser des gros plots de pierre près du giratoire est accidentogène. En outre, la route appartient au Département et elle devrait négocier avec lui pour modifier son état des lieux. En conséquence, elle estime que le scénario 3 classique peut être adopté sans ajust.

La DDT demande si le scénario 3 est adapté au contexte local, car il autorise les constructions.

Compte tenu de la taille de la zone, la société FM Logistic estime toute construction impossible.

La commune de Longueuil-Sainte-Marie demande si la construction d'une citerne incendie serait interdite avec le scénario 3.

La DDT propose donc d'adopter pour la zone bleu foncé un scénario similaire à celui de la zone rouge clair (scénario 2 adapté), avec la possibilité de construire des équipements et ouvrages d'intérêt général. L'adoption d'un scénario unique pour les zones rouge clair et bleu foncé simplifierait le règlement.

L'association ROSO demande s'il serait possible lors d'une prochaine réunion de modifier ce scénario.

La DDT lui répond par la négative et précise que l'objectif de la réunion d'aujourd'hui est de valider la stratégie pour avancer ensuite sur la rédaction du projet.

❖ *Zone bleu clair*

La DDT propose d'adopter le même scénario pour les zones bleu clair que pour les zones précédentes, sachant que toutes ces zones sont situées aux abords des voies de circulation et ne peuvent être urbanisées. Il est convenu d'appliquer également, à la zone bleu clair, le scénario 2 adapté avec l'exception pour les équipements et ouvrages d'intérêt général.

L'association ROSO demande si la transformation des trois zones rouge clair, bleu clair et bleu foncé en une zone rouge clair n'engendrera pas de contraintes importantes sur la circulation.
La DDT répond que la réglementation des usages est indépendante. Les discussions tenues jusqu'alors portent uniquement sur la réglementation en matière d'urbanisme.

❖ *Zone incolore*

La DDT explique que le scénario 5 issu du guide méthodologique élaboré par le Ministère (« toutes constructions possibles ») concernant la zone sans objet (zone incolore) autorise toute construction. Elle rappelle que le PPRT est annexé au document d'urbanisme applicable à la commune et qu'il est possible de ne pas réglementer cette zone. La classer en zone rouge clair n'a pas de sens, d'autant plus qu'elle couvrira une portion de l'autoroute et des routes départementales.

La SANEF précise qu'au niveau du Plan Particulier d'Intervention (PPI), il est prévu une fermeture en amont et en aval de l'autoroute. En cas d'accident sur le site (incendie), cette zone serait impactée par des effets thermiques irréversibles impliquant un niveau d'aléa faible. En revanche, les conséquences de l'accident sur la circulation de l'autoroute seraient énormes : près de 60 000 véhicules y circulent par jour, une déviation par l'A16 engendrerait la saturation complète de certaines voies de circulation.

La DDT répond que ce point concerne la réglementation des usages, et qu'il est possible de prescrire la mise en place de mesures organisationnelles, des merlons, etc. Comme l'effet thermique est faible, le guide ne propose rien. Les conséquences des effets sont gérées par le PPI, sous l'autorité du Préfet.

❖ *Conclusion sur le zonage réglementaire choisi pour la maîtrise de l'urbanisation*

Les POA conviennent de ne pas réglementer la zone sans objet, tout en rappelant ce que prévoit le PPI à son sujet. Le zonage rouge clair s'appliquerait à toutes les zones colorées du zonage brut (rouge clair, bleu clair et bleu foncé), et la zone incolore du zonage brut (hachurée en vert sur les cartes) ne serait pas réglementée. Cette proposition convient à tous, d'autant plus, comme le rappelle la commune de Longueuil-Sainte-Marie, que la SANEF a des projets au sud de la RD 200.

❖ *Réglementation des usages*

La DREAL demande si les deux préconisations du guide concernant la RD 200 (mesures d'adaptation de la sécurité routière et construction d'ouvrages de protection des infrastructures) doivent être appliquées ensemble ou s'il est possible de choisir l'une d'elles. La DDT répond que le guide prévoit des prescriptions mais compte tenu du contexte local, les POA pourront décider quelles mesures elles envisagent de mettre en œuvre (protections ou mesures organisationnelles).

La commune de Longueuil-Sainte-Marie rappelle que la RD 200 est surélevée, et qu'il est donc quasiment impossible de la protéger. Elle soulève également le problème de la fermeture de cette voie dans le cadre du PPI.

La DDT estime que si le PPI prévoit des mesures organisationnelles pour gérer la présence de population dans la zone d'incident, il est possible de s'abstenir de prescriptions coûteuses pour les collectivités. Elle propose que le rapport de présentation du PPRT précise que des mesures organisationnelles seront mises en œuvre dans le cadre du PPI, et que dans ces cas-là, le PPRT ne prévoira ni prescriptions dans le règlement, ni recommandations sur ce point.

La Sous-Préfecture ajoute que si les préconisations du guide étaient mises en place, elles remettraient en cause le PPI qui concerne plus les aspects opérationnels.

La DDT précise que le tableau de propositions de réglementation des usages¹ figurera dans la note de présentation du PPRT et que les choix réalisés seront justifiés.

Les POA conviennent d'adopter pour l'A1 la même logique (référence aux mesures du PPI) que pour la RD 200. La sous-préfecture demande ce que signifie « mesures d'adaptation de la signalisation ». La DDT explique que sur un autre PPRT, des panneaux « Attention danger » ont été installés sur de petites voies.

La commune de Longueuil-Sainte-Marie explique que des feux rouges sur bande pourraient être installés et que la circulation pourrait être déviée, comme dans le tunnel de Roissy.

La DDT rappelle que les ouvrages de construction peuvent aller du merlon au mur de protection voire à la tranchée semi ou totalement ouverte.

¹ Diapositive 46

La DDT estime qu'il est difficile de prévoir un itinéraire alternatif à la RD 200, qui est un axe prioritaire, alors que le risque est faible. Il est convenu de ne pas effectuer de recommandations sur ce point et de s'en remettre aux mesures organisationnelles du PPI.

La commune de Longueil-Sainte-Marie demande si la SANEF ne dispose pas d'un parking d'urgence près de la voie de desserte de FM Logistic.

La SANEF répond qu'il n'y a pas de parking d'urgence sur l'A1 dans le périmètre, ni pour les particuliers, ni pour le Transport de Matières Dangereuses (TMD).

La DDT relève que le transport de TMD sur la RD 155 fait partie des enjeux incontournables et que cette voie doit être rajoutée dans le tableau de réglementation des usages.

La DDT et l'association ROSO estiment que toutes les voies autour du site sont concernées par le transport de TMD. Des panneaux d'interdiction d'arrêt et de stationnement seront installés sur la RD 155.

La commune de Longueil-Sainte-Marie explique qu'il arrive qu'un camion stationne la nuit sur le rond-point devant le site, au début du chemin qui monte vers le Nord. La société FM Logistic répond qu'elle les fait évacuer car ils obstruent la sortie du site.

La DDT propose d'émettre une prescription ou une recommandation pour mettre en place des panneaux d'interdiction de stationnement ou d'arrêt, pour les TMD ou pour tous les usagers.

La commune de Longueil-Sainte-Marie propose de prendre un arrêté municipal pour tous les usagers.

La Sous-Préfecture demande si les risques liés aux TMD proviennent uniquement de FM Logistic.

La DDT répond qu'ils concernent tous les TMD confondus. La société FM Logistic estime que ses camions ne stationnent pas à l'extérieur, puisqu'ils disposent d'un parking sur le site. La DREAL explique que dans son étude de dangers, FM Logistic doit prendre en compte les TMD qui pourraient impacter le site. Les risques sont donc essentiellement liés à des effets générés par FM Logistic sur les camions extérieurs qui passeraient autour du site.

La commune de Longueil-Sainte-Marie explique que la zone accueille près de 2 000 travailleurs et qu'elle pense mettre en place un transport collectif, en modifiant le tracé de la ligne Pont-Sainte-Maxence – Compiègne du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO).

La DREAL et la DDT demandent à ce que le futur arrêt de bus soit hors de la zone du PPRT. Ce point sera rajouté dans la réglementation des usages.

La commune de Longueil-Sainte-Marie expose qu'il est très difficile d'atteindre le site de FM Logistic à pied ou en vélo. Elle est en train de développer des projets de modes doux sur la ZAC au Sud.

La société FM Logistic pense que la voie d'accès à son site n'est pas suffisamment large pour mettre en place une voie douce, à moins de l'installer sur la forêt qui longe la route. L'arrêt de bus pourrait être installé à l'extrémité Nord-Ouest du site, et l'accès piétonnier au site pourrait passer par la forêt.

L'association ROSO estime que la question des transports doit être prise en compte globalement : si un arrêt collectif existe, les personnes doivent pouvoir y accéder à pied ou à vélo. L'association estime qu'un axe vélo joignant Pont-Sainte-Maxence à Compiègne serait intéressant. La commune de Longueil-Sainte-Marie explique que cet axe existe et qu'il passe de l'autre côté de l'Oise.

La DDT propose d'évoquer le projet de transport collectif dans le rapport de présentation du PPRT.

La commune de Longueil-Sainte-Marie remarque que trois gazoducs passent à 200 m du site : un le long de l'autoroute et les deux qui desservent Paris. Ces deux derniers font respectivement 900 mm et 750 mm de diamètre. La DDT rajoutera cette information dans la partie concernant les enjeux.

❖ Synthèse

En résumé, les POA conviennent de classer en zone rouge clair tous les périmètres colorés de la carte. Sur cette zone, le scénario 2 adapté est retenu.

La commune de Longueil-Sainte-Marie propose d'autoriser les ICPE dans cette zone. Elle pense par exemple qu'une centrale à béton pourrait y être installée. La DREAL estime que la petite taille de la zone empêche l'installation d'une ICPE, d'autant plus que celle-ci est assujettie à un périmètre de protection.

Les POA conviennent de supprimer l'autorisation de nouvelles ICPE dans le scénario de la zone rouge clair.

La zone incolore ne sera pas réglementée (scénario 5).

Les usages concernant le TMD ou les infrastructures pour la RD 200 ou l'A1 sont gérés par le PPI, par conséquent, le PPRT ne prévoira pas de recommandation ou de prescription à ce sujet. Les zones d'arrêt et

de stationnement seront interdites pour tous les usagers sur la RD 155 et sur la voie de desserte du site, des panneaux seront installés. Seront également interdits les arrêts de transport collectif.

La DDT confirme qu'une nouvelle extension de FM Logistic peut éventuellement être autorisée dans la zone grisée ou en dehors (permis dans la rédaction de la zone rouge clair) après demande d'autorisation d'exploiter. Elle ajoute que des équipements et les ouvrages d'intérêt général seront autorisés dans l'ensemble des zones réglementées.

En ce qui concerne les panneaux de signalisation, ils seront à la charge du gestionnaire de la voirie.

❖ *Points divers*

La DDT explique que les zones bleues apparaissant sur la carte de l'analyse des enjeux² sont des surfaces en eau. La commune de Longueil-Sainte-Marie explique que la surface en eau située au Sud est totalement remblayée. La surface en eau située à l'Ouest du site existe, ainsi que celle située au Nord près du rond-point. En revanche, la commune ne sait pas si la surface en eau au Nord-Est existe encore.

La Sous-Préfecture demande si ces surfaces en eau apparaissent dans le Plan de prévention du risque inondation (PPRI), auquel cas il faudra les représenter.

La commune de Longueil-Sainte-Marie explique que le PPRI a été réalisé à partir de photos aériennes un jour d'inondation.

La DREAL estime qu'il faut prendre en compte les enjeux actuels, et supprimer de la carte les surfaces en eau qui n'existent pas.

L'association ROSO demande si les trois caravanes qui apparaissent sur la carte de l'analyse des enjeux sont résidentielles. La DDT explique que lors du relevé de terrain, des gens du voyage étaient présents dans la zone et sont partis depuis. Les caravanes seront supprimées de la carte.

3- Suite de l'élaboration du PPRT

La DREAL présente la suite de la procédure d'élaboration du PPRT.

La DREAL et la DDT vont rédiger le projet de PPRT (note de présentation, zonage réglementaire, règlement et recommandations) découlant des éléments présentés et décidés lors de ces deux réunions des POA. A noter que les recommandations porteront essentiellement sur l'usage des terrains nus, pour éviter les rassemblements de personnes dans le périmètre du PPRT.

Le projet de PPRT sera envoyé en version papier aux POA et mis en ligne sur le site de la DREAL. Une version papier accompagnée d'un registre sera envoyée à la mairie de Longueil-Sainte-Marie pour recueillir les avis du public. Un avis de concertation publique sera diffusé dans la presse au moment où le document sera disponible pour la consultation. Ensuite, la phase d'enquête publique officielle aura lieu en septembre 2010. Les POA seront réunies à l'issue de cette phase.

La DREAL précise à la commune de Longueil-Sainte-Marie qu'il faudra délibérer sur le projet de PPRT.

La Sous-Préfecture remercie la DREAL et la DDT pour leur travail et l'ensemble des participants pour leur implication dans le PPRT.

Le sous-préfet



Sabrina Belkhiri-Fadel