CONSTRUCTION DE BATIMENTS DE LOGISTIQUE
Bd André CITROEN
AULNAY SOUS BOIS

MAIRIE D'AULNAY S/BOIS
08 NOV. 2013
Direction de la Réglementation des Constructions

DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

ETUDE D'IMPACT

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

DEMANDEUR

ID LOGISTICS

FINANCIERE ID
410 route du Moulin de Losque
84300 CAVAILLON

ARCHITECTE

S.A.G.L.
GALLOIS - CANTER Architectes Associés
22 rue DELAMBRE 75014 PARIS.
Tel. +33 (0)1 56 54 33 99
Fax. +33 (0)1 56 54 33 90
www.sagl.net

BET ICPE

BIGS
22 rue Delambre
75014 PARIS
+33 (0)1 56 54 33 99

SPS

SAGLI
22 rue Delambre
75014 PARIS
+33 (0)1 56 54 33 99

PAYSAGISTE

Gilles GENEST
4 rue de la République
77570 CHATEAU LANDON
+33 (0)1 64 78 38 23

A.M.O.

Ingénierie Energie Construction

Matthieu CHARDAIN
13 rue Paul MANIVET
84000 AVIGNON
+33 (0)4 90 23 51 05

AFFAIRE	1336	ECH. : -	PC11
PHASE	PC 2	DATE : 01/10/2013 DESSIN PAR : NB VERIFIE PAR : -	INDICE -

RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

LIVRE I - TITRE II du Code de l'Environnement

ID LOGISTICS

FINANCIERE ID

Création d'un établissement logistique
Boulevard André Citroën
93600 AULNAY SOUS BOIS

Etude réalisée par

BIGS
22 rue Delambre – 75014 PARIS
☎ : 01 56 54 33 99 🖳 : www.sagl.net

Octobre 2013

MAIRIE D'AULNAY S/BOIS
0 8 NOV. 2013
Direction de la Réglementation des Constructions

SOMMAIRE

1. La société 4

2. Choix et motivation du projet 4

3. Présentation du site et du projet 5

3.1. Localisation 5

3.2. Organisation du projet 6

3.2.1. Stationnements, circulation sur site 6

3.2.2. Espaces verts 6

3.3. Organisation des bâtiments projetés 7

3.3.1. Zones de stockage 7

3.3.2. Locaux techniques 8

3.3.3. Bureaux et locaux sociaux 8

3.4. Activité projetée 9

3.4.1. Marchandises concernées 9

3.4.2. Réception, expédition, stockage 9

3.5. Affectation et répartition du personnel 10

4. Etat initial et effets prévisibles 10

4.1. Contexte environnant 10

4.1.1. Faune - Flore 10

4.1.2. Espaces sensibles 11

4.1.3. Continuités écologiques 11

4.1.4. Zones humides 11

4.1.5. Contexte culturel 11

4.1.6. Voies de circulation 11

4.1.7. Eaux souterraines, eaux superficielles 13

4.1.8. Risques naturels et Technologiques 14

4.2. Impact du projet sur son environnement 14

4.2.1. Domaine de l'eau 14

4.2.2. Domaine de l'air et des odeurs 15

4.2.3. Paysage 16

4.2.4. Sol et le sous-sol 17

4.2.5. Trafic routier 17

4.2.6. Impact du bruit 19

4.2.7. Gestion des déchets 19
4.2.8. Incidence Natura 2000 - impact faune et flore 20
4.2.9. Incidence sur la santé 20
4.2.10. Utilisation rationnelle de l'énergie 21

Figure 1 : localisation du terrain 5
Figure 2 : exemple de palette de stockage 9
Figure 3 : stockage sur paletiers 10
Figure 4 : axes routiers du secteur d'étude 12
Figure 5 : localisation des captages aval 13

Tableau 1: impact du trafic sur les principaux axes 18
Tableau 2 : bilan déchets 19

1. La société

FINANCIERE ID est une société créée pour assurer le portage et le développement de projet pour le compte d'ID Logistics qui est un groupe international proposant une offre globale supply chain regroupant l'ensemble des opérations logistiques de l'amont jusqu'à la distribution finale. Le groupe emploie 9 200 collaborateurs en CDI et gère 2,3 millions de m² d'entrepôts en France et à l'international. Il dispose d'une capacité de transport de 1 000 véhicules. Le siège de l'entreprise est situé à Cavaillon (France).

En France, ID Logistics exploite 54 entrepôts développant une surface de 1 225 000 m².

Les critères de sécurité et de protection de l'environnement sont examinés au même titre que les critères économiques dans tous les projets de réalisation. Cette politique environnementale s'applique aux nouveaux projets avec l'objectif de mettre les nouvelles installations en conformité avec les normes françaises en matière de protection de l'environnement. Sur le site d'Aulnay sous Bois, la responsabilité et la gestion de la sécurité et de l'environnement sera assurée par notre direction de site qui mettra en place une procédure spécifique issue des bonnes pratiques du groupe.

2. Choix et motivation du projet

Le terrain du projet, d'une superficie de 178 073 m² (17,8 hectares), se situe sur le site industriel PSA d'Aulnay sous Bois qui développe 169 hectares ; il repose sur deux communes : Aulnay sous Bois et Gonesse.

La motivation du projet réside en plusieurs points :

- le groupe industriel PSA a engagé la reconversion de son site d'Aulnay sous Bois qui n'est plus voué à la fabrication automobile. Au moyen de formations qualifiantes et de courte durée, ID Logistics proposera environ 600 postes à terme.
- le site est particulièrement bien desservi par les infrastructures routières et ferroviaires ; il n'est qu'à quelques kilomètres des aéroports de Le Bourget et de Roissy Charles-De-Gaulle.
- le projet est conforme aux règles d'urbanisme via une modification simplifiée du plan local d'urbanisme d'Aulnay sous Bois.
- l'absence de zones d'habitation à proximité et de patrimoine culturel et bâti
- la présence de réseaux énergétiques et de communication, d'un réseau d'assainissement, d'une ambiance sonore élevée
- la possibilité de réaliser la logistique du dernier kilomètre aves des unités routières peu polluantes

D'autres unités foncières de superficie identique ont été examinées pour accueillir le projet mais elles présentaient l'inconvénient d'être plus éloignées de l'agglomération parisienne (Saint-Mard en Seine et Marne et Wissous dans l'Essonne). De plus, ces alternatives ne participaient pas à la redynamisation d'un site.

3. Présentation du site et du projet

3.1. Localisation

Le projet est localisé dans le site industriel du groupe PSA. Ce site est entouré par de grands axes routiers structurants tels l'A104 au Nord, l'A1/A3 à l'Ouest, la RN 370 au Sud et la RD40 à l'Est. Cette route départementale est le Boulevard André Citroën qui est l'unique voie d'accès routière pour tout le site. A noter la présence de la société MAGNETTO, sous-traitant de PSA, sur une parcelle de 12 hectares environ

Figure 1 : localisation du terrain

Le site industriel comprend des ateliers, des bureaux, des locaux sociaux (vestiaires, restaurants, infirmeries...), des espaces verts, des voiries, des parkings et un faisceau de voies ferrées.

L'assiette foncière de notre projet est aujourd'hui occupée par un parking au Nord-ouest qui servait au stockage des véhicules neufs et par une partie du bâtiment « montage » au Sud-est qui sera prochainement démoli. Avant d'être occupé par un site de production automobile dans les années 1970, les terrains étaient des terres agricoles.

La réalisation du projet implique la démolition du bâtiment « montage » de PSA, démolition qui impacte le début du chantier. Un décalage de deux mois se produira entre la livraison du bâtiment A et du bâtiment B (avril et juin 2015) mais les opérations de terrassement et d'aménagement des espaces extérieurs (voiries, parkings, bassins,...) auront lieu en même temps.

3.2. Organisation du projet

Voir le **plan masse** du permis de construire

Notre terrain sera entièrement clôturé par une clôture en treillis soudé de 2 mètre de hauteur.

L'accès principal sera situé au Sud-est. Il donnera sur l'avenue 10, voie interne existante du site PSA. Deux entrées seront aménagées : une pour les VL et une pour les PL.

Les PL emprunteront une voie réservée à double sens. Un poste de garde avec barrière les accueillera dès leur entrée dans l'établissement.

Les VL accèderont directement à un parking.

Une seconde entrée VL au Nord-est permettra d'accéder à un second parking VL. Enfin, un accès exclusivement réservé aux pompiers sera créé au Nord-ouest.

Tous ces accès seront matérialisés par des portails et sécurisés.

L'avenue 10 canalisera l'ensemble du trafic routier qui sera ramené sur le boulevard André Citroën.

3.2.1. Stationnements, circulation sur site

Les parkings VL permettront le stationnement de 455 véhicules sur site. 88 places de stationnement seront aménagées en complément dans la cour camions du bâtiment A. Le cheminement des piétons sera matérialisé au sol jusqu'à l'entrée des locaux.

17 places de stationnement PL seront aménagées dans la partie est du terrain. Elles permettront l'attente des PL avant leur mise à quai sans encombrer l'avenue 10 et sans gêner la circulation.

Des places pour Personnes à Mobilité Réduite et pour les cycles sont prévues au niveau des deux parkings VL.

Les voiries d'évolution des VL et des PL sont séparées pour éviter leur croisement.

3.2.2. Espaces verts

Voir le **plan de paysagement** du permis de construire

Les espaces verts couvriront environ 2,65 hectares soit 15 % de la surface du terrain. Ces espaces verts seront aménagés en respectant le contexte végétal local.

L'insertion paysagère poursuit deux objectifs :

- limiter la présence des bâtiments vis-à-vis de leurs périphéries
- constituer un cadre agréable pour les utilisateurs du site

La notice paysagère est jointe au permis de construire. Elle est le résultat d'une réflexion commune entre l'architecte chargé du projet, le paysagiste de l'opération et les services d'urbanisme des villes d'Aulnay sous Bois et de Gonesse.

3.3. Organisation des bâtiments projetés

Voir le **plan masse**

Les deux bâtiments seront rectangulaires avec des dimensions différentes. Les bureaux et locaux sociaux du bâtiment A seront disposés sur la façade Nord-est, ceux du bâtiment B sur la façade Sud-est. Des locaux techniques seront répartis pour les deux bâtiments sur les façades Nord-est et Sud-ouest.

3.3.1. Zones de stockage

Bâtiment A
Le bâtiment A présentera une hauteur au faîtage et une hauteur moyenne sous bac variable selon les cellules. Elles seront respectivement de 11,90 mètres et 11,35 mètres pour les cellules 4 à 7, de 11,70 mètres et 11,15 mètres pour la cellule 3, de 11,50 mètres et 11,05 mètres pour la cellule 2 et de 11,30 mètres et 10,85 mètres pour la cellule 1.

La superficie de stockage totale sera d'environ 41 000 m². Le bâtiment A sera compartimenté en sept cellules de stockage développant chacune un peu moins de 6 000 m². La cellule n°7 sera différente : afin de respecter la distance réglementaire de 20 mètres par rapport aux limites du terrain, elle présentera une troncature dans sa partie Nord. De ce fait, sa superficie sera réduite à 5 150 m² et sa façade Nord-ouest ne sera pas équipée de portes de quai.

Cellules 1 à 4

Les cellules 1 à 4 seront occupées chacune par une chambre froide sur la totalité de leur surface. La température sera de +5°C dans les chambres froides. Les chambres froides, dont la hauteur sous plafond sera de 5 mètres, serviront à la réception, au stockage, à la préparation de commande et à la livraison de produits alimentaires. La zone de préparation sera située au niveau des quais. Le stockage des palettes sera organisé en îlots sur deux hauteurs de palettes au maximum.

Bâtiment B
Le bâtiment B présentera une hauteur au faîtage de 11,90 mètres et une superficie de stockage d'environ 47 600 m². Il sera compartimenté en huit cellules de stockage développant chacune un peu moins de 6 000 m².

Dans les deux bâtiments, des ouvertures dans les murs entre les cellules de stockage permettront la circulation des personnes et des marchandises.

3.3.2. Locaux techniques

a) Chaufferie

Les deux entrepôts seront chauffés par des aérothermes alimentés en eau chaude par des chaudières. Chaque bâtiment aura sa chaufferie située sur le pignon Sud-ouest.

b) Local sprinkler

Les bâtiments seront protégés par un système d'extinction automatique ou sprinkler. Les pompes du réseau d'extinction automatique seront installées dans un local situé sur la façade Sud-ouest du bâtiment A. Deux cuves d'eau de 500 m³ chacune se trouveront à proximité de ce local.

c) Locaux de charge

Il existera deux locaux de charge par bâtiment, un sur le pignon Nord-est et un sur le pignon Sud-ouest. Ces locaux de charge seront équipés pour la recharge des batteries des chariots électriques utilisés dans les bâtiments. Ils permettront, chacun, l'installation de plusieurs dizaines de chargeurs.

d) Installation de réfrigération

L'installation de réfrigération destinée à assurer une température de +5°C dans les chambres froides du bâtiment A fonctionnera au HFC R134a. Le groupe froid sera posé sur une dalle béton de 120 m² à côté de la cellule 1 du bâtiment A.

Le groupe froid absorbera une puissance électrique d'environ 600 kW ; la quantité d'HFC R134a présente dans l'installation sera de 400 kilogrammes. Un local climatisation abritant les armoires électriques de gestion de l'installation de réfrigération sera bâti à proximité de la dalle béton ; il développera une superficie de 50 m².

3.3.3. Bureaux et locaux sociaux

Bâtiment A

Un bloc de bureaux-locaux sociaux sera aménagé sur le pignon Nord-est. L'espace de bureaux-locaux sociaux se développera sur deux étages (R + 1) et aura une superficie développée de 865 m².

Bâtiment B

Deux blocs bureaux-locaux sociaux seront créés sur la façade Sud-est. Les deux blocs seront en R+1 et auront une superficie au sol d'environ 200 m².

3.4. Activité projetée

3.4.1. Marchandises concernées

ID Logistics stockera une gamme de marchandises manufacturées et de produits de grande consommation assez large, hors produits dangereux. Les marchandises stockées et manipulées dans les cellules réfrigérées 1, 2, 3 et 4 du bâtiment A seront des produits alimentaires : fruits, légumes, laitages, fromages, produits carnés...

L'unité de stockage dans un entrepôt est appelée par simplification de langage une « palette ».

Une « palette » se compose d'un support en bois (la palette proprement dit), des marchandises généralement emballées dans des cartons et d'un film en polyéthylène qui maintient les cartons sur la palette.

Le volume occupé par une palette est de l'ordre de **1,2 m³** pouvant contenir, dans notre cas, **600 kg** de matières combustibles.

Figure 2 : exemple de palette de stockage

3.4.2. Réception, expédition, stockage

La réception des marchandises se fera par camions et semi-remorques qui auront à leur disposition 6 ou 12 portes par cellule. Des livraisons et expéditions de marchandises par trains seront possibles en utilisant les voies ferrées existantes du site industriel. Dans ce cas, les marchandises seraient transportées par des navettes internes entre chaque bâtiment et les wagons en stationnement.

A l'intérieur des bâtiments, les marchandises transiteront sur palette, par chariots ou transpalettes électriques.

Les marchandises emballées en cartons seront stockées sur des palettes en bois. Le stockage se fera sur racks ou **paletiers sur 6 niveaux** (sol + 5) ce qui représentera une hauteur maximale de stockage de 10 mètres, à l'exception des chambres froides dans les cellules 1, 2, 3 et 4 du bâtiment A.

La capacité de stockage des bâtiments A et B sera respectivement de 65 820 et 89 280 palettes.

Figure 3 : stockage sur paletiers

3.5. Affectation et répartition du personnel

A terme, le site emploiera environ 400 personnes, soit une moyenne de 200 personnes par bâtiment.

Une partie du personnel, environ les deux tiers, travaillera en factions de 04h00 à 12h00 et de 14h00 à 22h00. Il s'agira uniquement de postes localisés dans les cellules de stockage. L'autre partie du personnel travaillera en journée, l'amplitude horaire variant de 07h00 à 19h00 (administratifs et encadrement).

Ce rythme sera observé du Lundi au Vendredi ; le Samedi pourra être un jour travaillé selon les périodes de l'année.

4. Etat initial et effets prévisibles

4.1. Contexte environnant

Le projet prend place au sein d'un espace industriel existant depuis les années 1970. Les terrains ont en conséquence été fortement remaniés.

4.1.1. Faune - Flore

La végétation actuelle est constituée de quelques pelouses le long des voiries desservant les surfaces de parking.

La faune est très peu présente également, les quelques individus observés étant communs dans les zones urbaines. Il s'agit majoritairement d'insectes et de passereaux.

Un relevé faune-flore sur le terrain et ses alentours a été effectué par la société Greenaffair de février à mai 2013. L'étude complète est jointe en ANNEXE 1 de l'étude d'impact.

Ce relevé a mis en évidence des enjeux qualifié de « négligeable » à « moyen ».

4.1.2. Espaces sensibles

Un des sites de la zone Natura 2000 « Sites de Seine Saint Denis » est localisé à proximité de notre projet ; il s'agit du « Parc Départemental du Sausset » sis à environ 500 mètres au Sud-est. Le boulevard André Citroën est notamment intercalé entre notre projet et ce site. Une évaluation de l'incidence du projet sur ce site a donc été effectuée.

Ce site comprend deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1 et une de type 2.

4.1.3. Continuités écologiques

Le Grenelle de l'Environnement a introduit la notion de continuités écologiques entre les espaces naturels. Un Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) présentant lesdites continuités doit être approuvé.

A ce jour, le SRCE n'est pas approuvé. A noter la présence d'une bande boisée en lisière du site industriel PSA.

4.1.4. Zones humides

La partie Sud-ouest de notre assiette foncière est répertoriée en enveloppe d'alerte potentiellement humide de classe 3.

4.1.5. Contexte culturel

Le monument historique le plus proche du projet est l'église Saint-Sulpice d'Aulnay sous Bois. Son périmètre de protection n'atteint pas les limites foncières du projet. Des fouilles archéologiques seront menées sur la partie du terrain dépendant de la commune de Gonesse.

4.1.6. Voies de circulation

- **Routes**

Le projet se situe dans un secteur doté d'infrastructures routières de grande capacité :

- L'autoroute du Nord A1
- L'A3
- La Francilienne A104

Ces grands axes sont reliés entre eux par des échangeurs situés au Nord-ouest et au Sud-ouest du terrain.

Deux routes nationales marquent aussi le secteur :

- La RN370 au Sud-ouest qui délimite le site industriel PSA
- La RN2 au Sud

Le réseau secondaire en lien direct avec notre projet est constitué de :

- La RD40 qui délimite le site industriel PSA au Sud et qui est sa voie d'accès ; il s'agit du boulevard André Citroën
- La RD401 qui est connectée avec le boulevard au moyen d'un giratoire permettant d'accéder au site

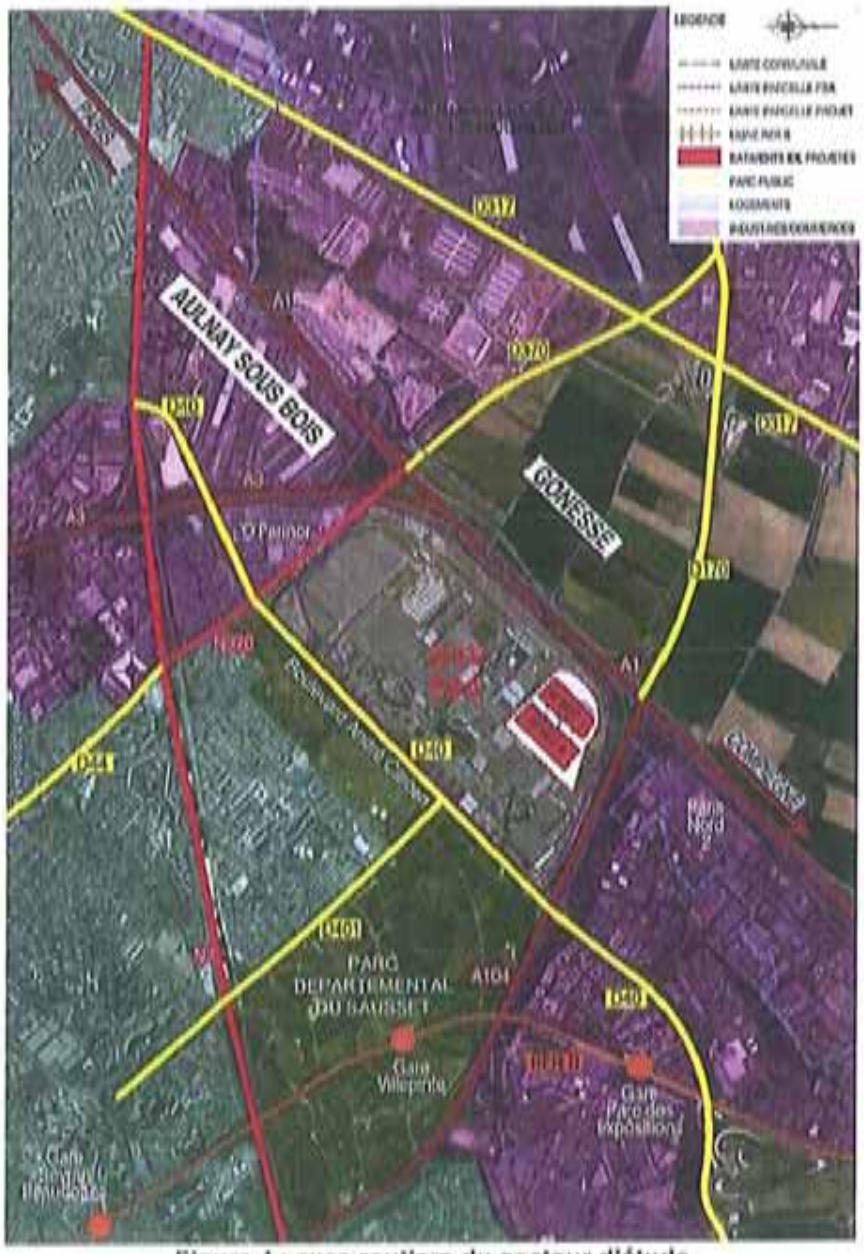

Figure 4 : axes routiers du secteur d'étude

- **Voies aériennes, ferrées et navigables**

Les aéroports de Roissy - CDG et de Le Bourget sont situés respectivement à 7 et 2 kilomètres. La zone d'étude est en conséquence régulièrement survolée par des aéronefs.

Une installation ferroviaire existante composée d'une dizaine de voies jouxte la limite de propriété au Nord - Nord est. Ces voies ferrées existantes offriront la possibilité d'acheminer des marchandises confirmant ainsi la multimodalité du site.

Aulnay sous Bois est desservie par la ligne B du RER. La gare de Villepinte est la plus proche du site à 1,5 kilomètre au Sud-est du projet.

La voie navigable la plus proche est le canal de l'Ourcq à 5 kilomètre au Sud-est. Ce canal supporte un trafic touristique et de marchandises, mais n'interfère pas avec notre projet.

- **Chemins ruraux et circulations douces**

Le Parc Départemental du Sausset est un espace de détente et de loisirs à la disposition du public de même que le Parc Robert Ballanger à 500 mètres au Sud.

Le chemin de Grande Randonnée le plus proche est le GR de Pays Ceinture Verte de l'Ile de France. Il traverse le Parc Départemental du Sausset et le Parc Robert Ballanger. La distance la plus faible entre notre projet et ce GR est de 850 mètres.

4.1.7. Eaux souterraines, eaux superficielles

- **Captages d'eau potable**

Le captage d'Aulnay, le plus à l'Est sur la figure ci-dessous, est composé de six puits et est utilisé pour confection d'eau potable par le Syndicat des Eaux d'Ile de France. Il se trouve à 2,7 kilomètres environ de notre projet. La commune de Le Blanc-Mesnil héberge les 3 autres captages désignés sur la figure ci-dessous. Un de ces captages est composé de deux puits. Ces captages servent aussi à la confection d'eau potable.

Figure 6 : localisation des captages aval

- **Captages privés**

L'usine PSA exploite un captage d'eaux souterraines pour utilisation industrielle et alimentation du réseau interne incendie. Il se situe à environ 200 mètres à l'Ouest des limites foncières du projet. Cet ouvrage est profond de 80 mètres.

- **Eaux de surface**

Aucun cours d'eau ne traverse le site industriel. Le canal de l'Ourcq est l'élément hydrographique majeur du territoire communal d'Aulnay sous Bois qu'il traverse sur près de 1 kilomètre. Il se trouve à 5 kilomètres au Sud-est de notre projet.

Aulnay sous Bois compte également deux rus : celui du Sausset et celui de la Morée. Le premier, qui prend sa source à Tremblay en France, est couvert sur la majeure partie de son tracé, excepté dans le Parc Départemental du Sausset. Il est observable à 2 kilomètres au Sud-est du projet et rejoint le second sur le territoire aulnaysien. Le ru de la Morée est partiellement visible à plus de 2 kilomètres au Sud-ouest du projet et est devenu un collecteur pluvial à ciel ouvert. D'une longueur de 12 kilomètres, il se jette dans le ruisseau Le Croult qui alimente la Vieille Mer dont les eaux rejoignent la Seine à Saint-Denis.

4.1.8. Risques naturels et Technologiques

Le secteur d'étude ne présente ni risque naturel ni risque technologique.

4.2. Impact du projet sur son environnement

4.2.1. Domaine de l'eau

- **Origine et utilisation de l'eau**

Les installations sanitaires des bâtiments seront alimentées par le réseau public d'eau potable. Cette eau servira aux besoins du personnel et à l'entretien des locaux.

On estime à environ 15 m^3/an les besoins en eau par employé. Avec 400 personnes attendues à terme, la consommation d'eau potable sera d'environ 6 000 m^3/an.

Il ne sera pas utilisé d'eau à des fins industrielles.

- **Réseaux d'assainissement**

Il n'y aura pas de rejet d'effluents industriels. Les effluents aqueux seront de deux types :

- **Eaux vannes et usées :** issues des installations sanitaires, leur qualité est équivalente à celle des eaux domestiques urbaines.

Les eaux vannes et usées collectées sur le site seront d'abord rejetées dans un réseau mis à disposition en limite Sud-ouest ; le réseau PSA rejoint ensuite le réseau d'assainissement public sous le boulevard André Citroën. Ainsi, les eaux vannes et usées seront traitées par la nouvelle station d'épuration biologique Seine-Morée, gérée par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne et dimensionnée pour épurer les eaux vannes et usées de 5 communes du département dont Aulnay sous Bois.

- **Eaux pluviales :** on distingue deux types d'eaux pluviales :
  - les eaux pluviales de toiture, non polluées, et les eaux pluviales des voiries VL peu chargées en matières polluantes
  - les eaux pluviales des voiries PL qui présentent des risques de pollution issue des véhicules en transit

Les **eaux pluviales ruisselant sur les toitures** des entrepôts sont considérées comme non souillées. En effet, notre activité n'est pas à l'origine de rejets atmosphériques polluants (poussières ou gaz) qui pourraient se déposer sur les toitures et être entrainés par les eaux de pluie. Ces eaux ne nécessitent pas de traitement particulier. Elles seront infiltrées au moyen de trois bassins. En cas d'épisode pluvieux important, les eaux excédentaires seront rejetées dans le réseau pluvial mis à disposition par PSA, le débit étant limité à 180 litres par seconde. L'exutoire final de ces eaux excédentaires est la Seine.

Les **eaux pluviales des voiries VL** étant peu polluées seront infiltrées grâce à la mise en place de surfaces perméables en bordure des parkings.

Les **eaux pluviales des voiries PL** (voies de circulation, places de stationnement, cours et quais) ne peuvent pas être rejetées directement. Elles transiteront dans deux débourbeurs séparateurs avant d'être infiltrées dans le plus grand des trois bassins d'infiltration qui sera paysagé.

4.2.2. Domaine de l'air et des odeurs

Aucune activité ne sera à l'origine de rejets industriels. En effet, l'activité de logistique n'utilise pas de machines, de process industriels, n'effectue pas de brûlage ou d'incinération.

Il existera quatre sources de pollution :

- les gaz d'échappement des véhicules transitant sur le site,
- les gaz de combustion des chaudières,
- les gaz de combustion du groupe sprinkler,
- les rejets des locaux de charge.

- **Trafic routier**

Les véhicules répondront aux normes européennes en vigueur concernant les rejets des moteurs thermiques.

Les chauffeurs auront pour consigne d'arrêter le moteur de leur véhicule durant les phases de chargement et de déchargement et pendant leur stationnement sur le site.

- **Chaudières**

Les chaudières seront des équipements neufs répondant aux normes en vigueur. Elles utiliseront du gaz de ville qui est aujourd'hui le combustible le moins polluant pour ce type d'installation.

Leur fonctionnement sera limité aux périodes froides. Ces équipements feront l'objet des contrôles et maintenances réglementaires.

- **Sprinkler**

Le système d'extinction automatique sera alimenté par un moteur diesel utilisant du fioul domestique. Son utilisation sera ponctuelle et limitée aux essais obligatoires.

- **Locaux de charge**

La charge des batteries des chariots électriques entraînera la formation d'hydrogène qui n'est pas un polluant atmosphérique. Il sera rejeté à l'extérieur par le système d'aération de chaque local.

4.2.3. Paysage

La construction de deux bâtiments d'un tel volume a un impact inéluctable sur le paysage. Une réflexion menant à la meilleure intégration paysagère possible du projet a été effectuée par l'architecte de l'opération et le paysagiste en respectant les souhaits des villes d'Aulnay sous Bois et de Gonesse.

Voir les **perspectives des bâtiments** jointes dans le permis de construire

Le site sera entièrement clôturé sur deux mètres de haut. Les bâtiments seront implantés en respectant l'orientation générale des constructions existantes et laissent des espaces dégagés qui seront paysagés.

Les volumes des bâtiments se composent principalement de ceux des entrepôts entièrement habillés de bardage gris foncé et animés par des blocs de couleurs offrant un traitement continu sur les quatre façades. Les locaux techniques seront traités comme des éléments colorés formant saillie et respectant le principe général.

Les blocs bureaux-locaux sociaux viendront interrompre les façades et s'intégreront au mieux dans leur propre bâtiment.

Actuellement le terrain est imperméabilisé sur sa quasi-totalité. Les parties non construites et hors voiries du projet seront traitées en espaces verts engazonnés.

Les espaces verts couvriront environ 2,65 hectares soit 15% de la surface du terrain. Ils seront aménagés en respectant le contexte végétal local.

Voir le **plan de paysagement** joint dans le permis de construire

Une haie sera organisée tout le long de la clôture. Des arbres à haute tige ombrageant les parkings VL auront à leur pied des arbustes bas, des plantes vivaces et des arbustes couvre-sols. Les cours camions seront agrémentés de bosquets à base de charmes. Le plus grand des bassins d'infiltration, situé au Nord-ouest du terrain, constituera une scène paysagère avec des roseaux, des joncs, des salicaires…

486 arbres seront plantés dans l'établissement.

4.2.4. Sol et le sous-sol

PSA livrera un terrain dont la qualité des sols correspondra à l'utilisation prévue.

Il n'y aura pas d'activité pouvant présenter un risque de pollution du sol (cuve enterrée, enfouissement de déchets, etc.). Les seules sources de pollution pourraient être les eaux pluviales des voiries PL souillées par des hydrocarbures. Pour éviter cette pollution, ces zones seront imperméabilisées et les eaux pluviales de ruissellement seront traitées par deux débourbeurs séparateurs.

4.2.5. Trafic routier

- **Trafic attendu sur le site**

Le trafic généré est estimé de la façon suivante :

  - Une entrée et sortie par PL (200 PL/jour)
  - Une entrée et une sortie pour les VL, le nombre de VL quotidiens pouvant atteindre 300 unités réparties sur six tranches horaires (3 plages d'arrivée et 3 plages de départ)

↳ Le trafic global autour de notre établissement sera donc de 400 mouvements de PL et 600 mouvements de VL soit un total de **1 000 mouvements de véhicules/jour.**

- **Impact sur le trafic local**

L'évaluation de l'impact du trafic de l'établissement sur le réseau local est effectuée en prenant l'hypothèse majorante que l'ensemble des véhicules emprunte tous les axes, ce qui est faux, les véhicules (particulièrement le trafic du personnel) se dispersant selon les lieux d'habitation.

(sources : DIRIF trafic 2010 pour A1/A3/A104 – Conseil Général de Seine Saint-Denis trafic 2011 pour le réseau secondaire)

	A1	A3	A104	RN2	RN370	RD40	RD401
Trafic moyen journalier annuel (exprimé en véhicules/jour)	89 900 sur l'échangeur A1/A3/A104 au Nord-ouest 180 500 au après la séparation A1/A3	86 800 sur l'échangeur A1/A3/A104 au Nord-ouest 144 800 après la séparation A1/A3	103 300 à la hauteur du site 108 000 au Sud-est avant l'échangeur avec la RD40	32 769 entre la RN370 et la RD401	32 565 dont 1 937 PL	21 943 au niveau de l'échangeur avec l'A104 15 113 à proximité de la RD401 16 458 à proximité de la RN370	21 602 dont 1 755 PL
Trafic généré par le site industriel PSA (2011)	VL : 6 000 mouvements quotidiens PL : 400 mouvements quotidiens **Total : 6 400 mouvements quotidiens**						
Trafic généré par le futur ensemble logistique	VL : 600 mouvements quotidiens PL : 400 mouvements quotidiens **Total : 1 000 mouvements quotidiens**						
Impact généré par rapport à la situation des années 2010/2011	Nul, le nombre de mouvements créés par l'ensemble logistique étant nettement inférieur à celui du site industriel il y a deux ans.						

Tableau 1: Impact du trafic sur les principaux axes

Le trafic maximal du site industriel PSA, observé en 2004, était de 534 PL quotidiens dont une centaine pour la société MAGNETTO AUTOMOTIVE France, soit 1 068 mouvements quotidiens. Le trafic engendré par notre projet sera de 1 000 mouvements quotidiens, soit un trafic inférieur au seul trafic des PI de 2004. Les infrastructures existantes supporteront donc notre trafic sans difficulté.

Les capacités de stationnement interne dédiées aux VL et aux PL seront suffisantes pour ne pas gêner la fluidité du trafic sur le boulevard André Citroën. La route prioritaire des PL n'emprunte aucun centre urbain.

Le fret ferroviaire constitue une alternative intéressante au transport des marchandises par la route. Aussi, tout stock géré pour le compte d'un industriel et/ou d'un distributeur fera l'objet d'une étude de son mode de transport. La solution retenue pourra d'ailleurs être une combinaison mixte route/fer. L'utilisation des infrastructures existantes aura lieu dès que possible.

4.2.6. Impact du bruit

Une étude acoustique a été réalisée afin de modéliser le niveau de bruit futur autour de l'établissement et des habitations les plus proches. Voir le rapport complet en ANNEXE 4 de l'étude d'impact.

Des mesures de bruit initiales ont été effectuées de jour et de nuit. Le niveau de bruit engendré (essentiellement par le trafic routier) a ensuite été intégré. Les conclusions de la modélisation ainsi réalisée sont :

- La conformité de la future situation sonore autour de l'établissement,
- La conformité de la future situation sonore autour des habitations les plus proches.

4.2.7. Gestion des déchets

Le tableau qui suit résume l'origine et le mode de traitement des déchets produits sur le site.

Activité	Nature du déchet	Traitement	Quantité
Logistique / stockage			
Palettes déclassées	Bois	Réutilisation Recyclage du bois	200/mois
Conditionnements usagés non souillés	Cartons, papier Films plastiques	Recyclage ou incinération avec récupération d'énergie	120 m³/mois
Déchets banals	Déchets assimilables à des ordures ménagères	Incinération avec ou sans récupération d'énergie	200 m³/an
Bureaux	Papiers usagés	Recyclage	1 à 2 tonnes/an
Maintenance des chariots électriques	Batteries usagées	Détoxication, recyclage de certains matériaux	Variable car fonction des « pannes » constatées par la société de maintenance des chariots de manutention
Maintenance générale bâtiment	Tubes fluorescents, ampoules usagées	Recyclage partiel	Variable, de 0 à 50 kg/an
	Equipements électriques et électroniques	Recyclage partiel	Variable car fonction des pannes et du renouvellement des équipements bureautiques
Traitement des eaux pluviales	Boues hydrocarburées	Incinération	35 m³/an
Entretien des espaces verts	Déchets verts	Compostage	50 m³/an

Tableau 2 : bilan déchets

L'ensemble des déchets sera confié à des sociétés spécialisées et agréées. Le suivi des déchets de leur enlèvement jusqu'à leur élimination fera l'objet d'un registre. Les déchets seront traités pour recyclage, valorisation, traitement physico-chimique ou élimination par des centres autorisés.

4.2.8. Incidence Natura 2000 - impact faune et flore

4.2.8.1. Natura 2000

La zone Natura 2000 la plus proche se situe à 500 mètres au Sud-est. Cette zone, le Parc Départemental du Sausset, fait partie des « Sites de Seine Saint Denis » car il abrite 8 espèces d'oiseaux déterminantes.

L'étude de la vulnérabilité de cette zone a débouché sur le constat suivant :

- Forte fréquentation du parc par le public provoquant un dérangement important pour les espèces sensibles
- Nidification de certaines espèces impossible car les arbres existants dans le Parc ne la permettent pas
- Implantation durable des espèces compromise à cause du dérangement et du risque de pollution du lac pour les espèces inféodées aux milieux aquatiques

Le document d'objectif prévoit d'ailleurs une amélioration de la gestion des milieux aquatiques et des zones boisées.

L'éloignement du projet évite tout impact direct sur cette zone Natura 2000. De même, nos rejets aqueux et atmosphériques ne provoqueront aucun impact indirect sur les zones de nidification et de nourrissage.

4.2.8.2. Faune et flore

L'étude d'impact écologique menée de février à mai 2013 par la société Greenaffair sur le site PSA a révélé des enjeux « négligeable » à « moyen ».

Après mise en place et respect de mesures d'atténuation, l'impact de la déconstruction de bâtiments PSA et de la réalisation du projet est jugé « négligeable » à « faible ». En particulier, notre établissement n'aura aucune interaction avec le corridor boisé situé le long de la limite propriété du site PSA.

Ces mesures d'atténuation consistent essentiellement à effectuer les grands travaux dans une période précise de l'année.

4.2.9. Incidence sur la santé

Les effets sanitaires du projet sont acceptables pour la population vivant sur le secteur d'étude.

4.2.10. Utilisation rationnelle de l'énergie

L'absence de process industriel dans notre activité limite les besoins en énergie.

MAIRIE D'AULNAY S/BOIS
08 NOV. 2013
Direction de la Réglementation des Constructions

Celle-ci sera essentiellement utilisée pour :

- l'éclairage des locaux
- l'alimentation des engins de manutention
- le chauffage des locaux
- la réfrigération des chambres froides du bâtiment A

Les principales mesures prises à une utilisation rationnelle de l'énergie dans les bâtiments seront les suivantes :

- l'utilisation de la lumière naturelle dans l'entrepôt sera favorisée dans les zones de stockage grâce à l'éclairage zénithal et dans les bureaux par des baies vitrées. L'éclairage artificiel sera utilisé dans les locaux et sur les voies de circulation et les parkings lorsque le niveau d'éclairement naturel sera insuffisant.
- des systèmes de gestion de la consommation électrique sont prévus comme des détecteurs de présence (locaux sanitaires) ou des systèmes pendulés.
- les locaux seront isolés, notamment les chambres froides qui auront des parois latérales et un plafond à base de mousse de polyuréthane

Les chaudières fonctionneront au gaz de ville fourni par le réseau public. L'utilisation du gaz se limitera à la période de chauffe. La température minimale dans l'entrepôt sera adaptée à une activité de logistique. Les chaudières seront de conception récente et consommeront un minimum de combustible. De plus, elles seront entretenues régulièrement afin de garantir le meilleur rendement.

Le groupe froid présentera un rendement optimisé entre puissance électrique absorbée et puissance frigorifique. Il s'agira d'un des appareils les plus performants actuellement.

L'eau chaude sanitaire sera produite à partir de chauffe-eau électriques et indépendamment des chaudières gaz.

Enfin, cette parcelle foncière a été choisie pour développer le projet car la proximité de l'agglomération parisienne permettra d'assurer les livraisons chez les clients locaux à partir de véhicules peu énergivores dits « propres ».

Des approvisionnements et des expéditions auront lieu au moyen des voies ferrées existantes, réduisant ainsi le trafic des poids lourds et par conséquent la consommation d'énergie fossile. A titre d'exemple, 1 train complet est l'équivalent de 40 poids lourds.