

# FIFTY

## DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

### FIFTY Projet de construction d'un site logistique à Aulnay-sous-Bois (93) et Gonesse (95)

VOLUME N°4 : NOTE DE PRÉSENTATION NON  
TECHNIQUE DU PROJET, RÉSUMÉS NON TECHNIQUES  
DE L'ÉTUDE D'IMPACT ET DE L'ÉTUDE DE DANGERS

*13 février 2020*



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

<b>Auteur(s)</b>	Gaëlle YVER-MARY / Marie-Estelle COURTEILLE
<b>Version</b>	V1
<b>Référence</b>	E3353
<b>Numéro CRM</b>	-

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Rédigé par</b>	<b>Visé par</b>	<b>Modifications</b>
V1	13/02/2020	Gaëlle YVER-MARY	Audrey ALLONCLE	Suite commentaires FIFTY
V0	12/02/2020	Marie-Estelle COURTEILLE	Audrey ALLONCLE	Création du document

### DESTINATAIRES

<b>Nom</b>	<b>Entité</b>
Jean-Michel JEDELE	JMG Partners
Stephen BRIENT	JMG Partners
Rémi PRAL	JMG Partners
Pascal CANIAUX	CPMO

## SOMMAIRE

---

<b>1 - CONTENU DU DOSSIER</b> .....	<b>6</b>
<b>2 - NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET</b> .....	<b>7</b>
<b>2.1 - Localisation du site</b> .....	<b>7</b>
<b>2.2 - Présentation et gestion du site</b> .....	<b>8</b>
<b>3 - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT</b> .....	<b>10</b>
<b>3.1 - Présentation du projet</b> .....	<b>10</b>
<b>3.2 - Environnement du projet</b> .....	<b>10</b>
<b>3.3 - Incidences notables du projet sur l'environnement en phase chantier</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.1 - Incidences sur la qualité des sols</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.2 - Incidences sur le paysage</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.3 - Incidences sur la qualité de l'air</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.4 - Incidences sur l'eau</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.5 - Incidences sur le bruit et les vibrations</b> .....	<b>11</b>
<b>3.3.6 - Incidences sur le trafic</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3.7 - Incidences sur la luminosité</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3.8 - Incidences sur la production de déchets</b> .....	<b>12</b>
<b>3.3.9 - Incidences sur le milieu naturel</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4 - Incidences notables du projet en phase exploitation</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4.1 - Incidences sur le sol et le sous-sol</b> .....	<b>12</b>
<b>3.4.2 - Incidences sur le paysage</b> .....	<b>12</b>
3.4.2.1 - Description et incidences.....	12
3.4.2.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet .....	13
<b>3.4.3 - Incidences sur les ressources naturelles</b> .....	<b>13</b>
<b>3.4.4 - Incidences sur la qualité de l'air</b> .....	<b>13</b>
3.4.4.1 - Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus .....	13
3.4.4.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet .....	13
<b>3.4.5 - Incidences sur l'eau</b> .....	<b>14</b>
3.4.5.1 - Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus .....	14
3.4.5.2 - Description et incidences.....	14
3.4.5.3 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet .....	15
<b>3.4.6 - Incidences sur le bruit et les vibrations</b> .....	<b>15</b>
<b>3.4.7 - Incidences sur le trafic</b> .....	<b>16</b>
3.4.7.1 - Description et incidences.....	16
3.4.7.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet .....	16
<b>3.4.8 - Incidences sur la luminosité</b> .....	<b>17</b>
3.4.8.1 - Description et incidences.....	17
3.4.8.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet .....	17
<b>3.4.9 - Incidences sur la chaleur et les radiations</b> .....	<b>17</b>
<b>3.4.10 - Incidences sur la production de déchets</b> .....	<b>17</b>

3.4.10.1 - Description et incidences .....	17
3.4.10.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet.....	18
<b>3.4.11 - Incidences pour le patrimoine culturel .....</b>	<b>18</b>
<b>3.4.12 - Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés .....</b>	<b>18</b>
3.4.12.1 - Effets cumulés potentiels .....	18
<b>3.5 - Compatibilité du projet avec les plans et schémas directeurs.....</b>	<b>19</b>
<b>3.5.1 - Compatibilité du site aux Plan Local d'Urbanisme (PLU).....</b>	<b>19</b>
<b>3.5.2 - Servitudes d'utilité publique .....</b>	<b>19</b>
<b>3.5.3 - Compatibilité du site aux orientations du SDAGE et du SAGE.....</b>	<b>19</b>
<b>3.5.4 - Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) .....</b>	<b>19</b>
<b>3.5.5 - Conformité du projet avec le Programme Local de Prévention des Déchets (PLPD) .....</b>	<b>19</b>
<b>4 - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE DE DANGERS.....</b>	<b>20</b>
<b>4.1 - Description de l'environnement, du voisinage et des intérêts à protéger.....</b>	<b>20</b>
<b>4.1.1 - Intérêts à protéger .....</b>	<b>20</b>
<b>4.1.2 - Éléments susceptibles de générer des risques .....</b>	<b>20</b>
4.1.2.1 - Risques naturels.....	20
4.1.2.2 - Risques liés au milieu humain.....	20
<b>4.2 - Moyens de prévention et d'alerte.....</b>	<b>21</b>
<b>4.3 - Moyens d'intervention.....</b>	<b>21</b>
<b>4.3.1 - Détection incendie .....</b>	<b>21</b>
<b>4.3.2 - Extincteurs .....</b>	<b>21</b>
<b>4.3.3 - Robinets d'Incendie Armés (RIA) .....</b>	<b>21</b>
<b>4.3.4 - Poteaux incendie .....</b>	<b>22</b>
<b>4.3.5 - Moyens humains internes .....</b>	<b>22</b>
<b>4.3.6 - Moyens externes.....</b>	<b>22</b>
<b>4.3.7 - Adéquation des moyens de lutte au regard du risque et gestion des eaux d'incendie .....</b>	<b>22</b>
4.3.7.1 - Estimation des besoins en eau en cas d'incendie d'une cellule du bâtiment.....	22
4.3.7.2 - Estimation du volume de la rétention des eaux d'extinction .....	22
<b>4.4 - Enseignements tirés du retour d'expérience .....</b>	<b>23</b>
<b>4.5 - Identification et caractérisation des potentiels de dangers.....</b>	<b>23</b>
<b>4.6 - Évaluation préliminaire des risques.....</b>	<b>28</b>
<b>4.7 - Analyse détaillée des risques.....</b>	<b>34</b>
<b>4.7.1 - Phénomènes dangereux sortant des limites du site .....</b>	<b>34</b>
<b>4.7.2 - Cartographies.....</b>	<b>34</b>
<b>4.8 - Conclusion de l'étude de dangers.....</b>	<b>39</b>

## RÉFÉRENCES

---

### Liste des figures

Figure 1 : localisation du projet .....	7
Figure 2 : schéma général du site (plan masse) .....	8
Figure 3 : chaîne d'alerte .....	21
Figure 4 : cartographie des distances d'effet – incendie de la cellule C1, palette type rubrique 1510, effets thermiques .....	29
Figure 5 : cartographie des distances d'effet – incendie de la cellule C1, palette type rubrique 2662, effets thermiques .....	30
Figure 6 : cartographie des distances d'effet – incendie de la cellule C4, palette type rubrique 2662, effets thermiques .....	31
Figure 7 : cartographie des distances d'effet – incendie de la cellule C9, palette type rubrique 2662, effets thermiques .....	32
Figure 8 : cartographie des distances d'effet – explosion de la chaufferie, effets de surpression .....	33
Figure 9 : cartographie des distances d'effet – incendie généralisé, exposition sud-est, effets thermiques .....	35
Figure 10 : cartographie des distances d'effet – incendie généralisé, exposition nord-ouest, effets thermiques .....	36
Figure 11 : cartographie des distances d'effet – incendie généralisé, exposition sud-est, effets toxiques .....	37
Figure 12 : cartographie des distances d'effet – incendie généralisé, exposition nord-ouest, effets toxiques .....	38

### Liste des tableaux

Tableau 1 : synthèse de l'environnement du projet .....	10
Tableau 2 : sélection des potentiels de dangers .....	24
Tableau 3 : phénomènes dangereux ayant fait l'objet d'une modélisation .....	28
Tableau 4 : tableau récapitulatif des phénomènes dangereux sortant du site .....	34

## 1 - CONTENU DU DOSSIER

Le contenu du présent dossier de demande d'autorisation environnementale est réalisé conformément à la section 2 du chapitre unique du titre VIII du livre 1er de la partie réglementaire du Code de l'environnement.

Il est composé de cinq volumes :

- Volume n°1 : dossier administratif et présentation du projet ;
- Volume n°2 : étude d'impact ;
- Volume n°3 : étude de dangers ;
- **Volume n°4 : note de présentation non technique du projet, résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers ;**
- Volume n°5 : annexes.

**Le présent document constitue le volume n°4 du dossier de demande d'autorisation environnementale : note de présentation non technique du projet et résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers.**

Pour mémoire, les correspondances entre les éléments devant figurer dans la demande d'autorisation conformément à la réglementation susvisée et leur apparition au sein des différents volumes sont établies dans la grille de correspondance jointe en préambule au présent dossier.

## 2 - NOTE DE PRÉSENTATION NON TECHNIQUE DU PROJET

Le projet FIFTY, situé sur les communes de Aulnay-Sous-Bois (93) et de Gonesse (95), prévoit la construction d'un site logistique, comprenant un bâtiment principal et ses annexes, ainsi que des aménagements extérieurs et paysagers.

Le bâtiment logistique sera découpé en plusieurs cellules et pourra être divisé plusieurs lots d'exploitation.

Le site sera conçu pour permettre son exploitation par au maximum quatre locataires distincts.

Le bâtiment est prévu pour accueillir des activités logistiques de type entrepôt ou plateforme logistique pour des produits non dangereux de la grande distribution, du commerce de gros, de l'industrie et de l'e-commerce.

La société FIFTY qui dépose la demande d'autorisation environnementale assure le développement, la construction, la commercialisation et l'investissement de ce site logistique.

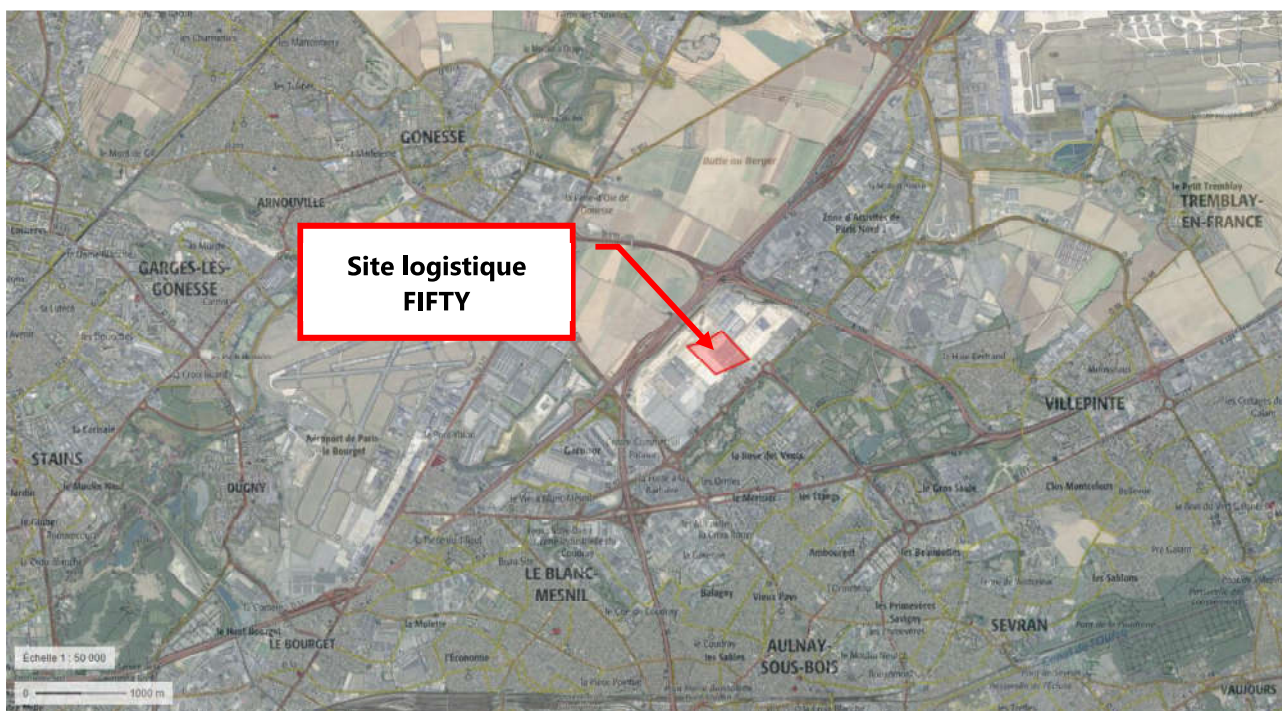
### 2.1 - Localisation du site

Le projet de site logistique porté par la société FIFTY est situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Gonesse sur les départements respectifs de Seine-Saint-Denis (93) et du Val d'Oise (95) en région Île-de-France.

L'emprise du terrain présente une superficie d'environ 170 000 m<sup>2</sup>.

FIGURE 1 : LOCALISATION DU PROJET

Source : Géoportail, carte IGN et prise de vue aérienne (2018), 1/50 000<sup>ème</sup>

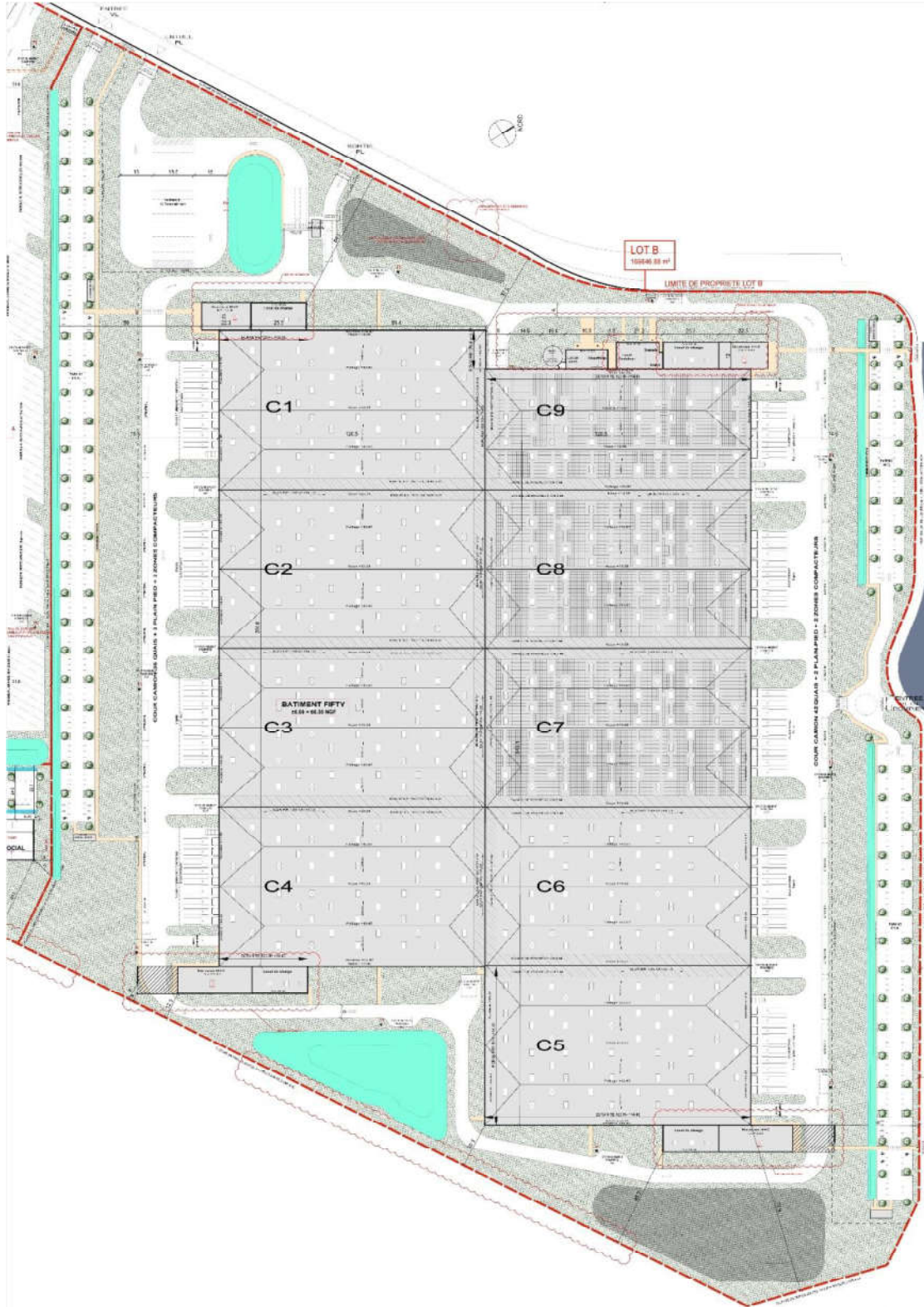


## 2.2 - Présentation et gestion du site

Le plan masse du site est présenté ci-dessous.

FIGURE 2 : SCHÉMA GÉNÉRAL DU SITE (PLAN MASSE)

Source : Agence FRANC, 6 février 2020





Le site, localisé au nord d'Aulnay-sous-Bois dans une zone encadrée par les autoroutes A1, A3 et A104, sera accessible par voie routière sans traverser de zones d'habitations.

Le site comportera deux entrées/sorties dédiées aux véhicules légers. Les poids-lourds quant à eux accéderont au site par une entrée dédiée et en sortiront par une sortie dédiée, séparée de l'entrée. Les flux de poids-lourds et de véhicules légers ne seront pas amenés à se croiser car dissociés.

Des cheminements et pistes cyclables permettront d'accéder au site à pied ou en vélo, le long des voies d'accès.

Les emplacements de parkings véhicules légers, poids-lourds et 2 roues seront répartis sur l'ensemble du site.

Une voie engins fera le tour complet du site. Les véhicules de secours pourront accéder au site au nord, via l'entrée poids-lourds et à l'est, via l'entrée véhicules légers.

Le site comportera des espaces verts définis par le paysagiste et l'écologue du projet en cohérence avec les obligations locales et contraintes des PLU des villes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.

Le terrain sera clôturé sur toute sa périphérie. Des portails fermeront le site en dehors des heures ouvrées.

Un système de contrôle d'accès pourra être mis en place sur le site par le ou les exploitants utilisateurs pour orienter les poids-lourds sur les zones chargement/déchargement ainsi qu'un système de vidéosurveillance raccordé à une société de télésurveillance.

## 2.3 - Description des activités et des modalités d'exploitation

Le bâtiment logistique sera composé de neuf cellules de stockage. Quatre de ces cellules disposeront de mezzanines.

Le site logistique comprendra également :

- un poste « d'accueil chauffeur » ;
- un local source d'eau sprinkler permettant d'accueillir les groupes motopompes et leur cuve associée nécessaire au système d'extinction automatique d'incendie de type Sprinkler ESFR (*Early Suppression Fast Response*) ;
- un local chaufferie permettant d'accueillir les chaudières nécessaires au chauffage de l'entrepôt ;
- un local techniques transformateur/TGBT (tableau général basse tension) ;
- un local onduleur pour les panneaux photovoltaïques en toiture. 30% de la surface de la toiture du bâtiment logistique sera équipée de panneaux photovoltaïques.

Le bâtiment est prévu pour être utilisé en tant qu'entrepôt de stockage générique.

Ces produits conditionnés seront essentiellement composés de matières métalliques, plastiques, cartons, bois et tissu.

Chaque exploitant établira la liste des produits stockés avec leur répartition dans les zones de stockage.

La nature exacte des marchandises stockées évoluera en fonction des contrats passés entre les locataires et leurs fournisseurs. Néanmoins, les familles de produits resteront sensiblement identiques :

- alimentaires : épicerie, liquides alimentaires, vins et alcools de bouche (dont le titre alcoolémique volumétrique est inférieur à 40%), produits frais ;
- droguerie, parfumerie, hygiène (DPH) y compris certains produits dangereux en quantité faible inférieure aux seuils de classement des rubriques ICPE concernées (générateurs d'aérosols, etc.) ;
- autres articles : produits d'habillements, produits manufacturés de l'industrie, vaisselles, meubles, textiles, produits high-tech, etc.

## 3 - RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DE L'ÉTUDE D'IMPACT

### 3.1 - Présentation du projet

Le présent dossier de demande d'autorisation environnementale est établi dans le cadre du projet de construction d'un site logistique à Aulnay-sous-Bois et Gonesse par la société FIFTY.

Le projet consiste en la création d'un site logistique avec bureaux et locaux techniques sur une surface totale d'environ 17 ha.

Le site est accessible depuis le Nord *via* l'A1 et depuis le Sud *via* l'A1 ou l'A3 et depuis l'Est par l'A104 (Francilienne).

Ce bâtiment est destiné à être proposé en location à des professionnels de la logistique ou de l'entreposage de produits de la grande distribution ou de la grande consommation.

### 3.2 - Environnement du projet

Une synthèse de l'environnement du projet est présentée dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 1 : SYNTHÈSE DE L'ENVIRONNEMENT DU PROJET

MILIEU PHYSIQUE	
<b>Topographie</b>	L'environnement du site ne présente pas de relief particulier.
<b>Conditions climatiques</b>	Le climat des départements de Seine-Saint-Denis et de l'Oise sont, semblable à celui de la région Ile-de-France, à caractère océanique. Les hivers sont doux, les étés sont marqués par quelques pointes de chaleur s'apparentant à des canicules.
<b>Géologie</b>	L'emprise du projet est couverte par des alluvions fluviales actuelles et subactuelles, et les couches superficielles ont subi des remaniements.
<b>Sismologie</b>	Zone de sismicité faible (zone 1)
<b>Hydrologie - Hydrographie</b>	Le site n'est pas implanté au sein de périmètres de protection de captage. Le projet FIFTY fait partie du bassin versant du Croult-Engbien-Vieille Mer.
<b>SDAGE/SAGE</b>	Le projet est implanté dans le bassin Seine-Normandie et au sein du périmètre du SAGE Croult-Engbien-Vieille Mer.
<b>Air</b>	La parcelle du site est en zone urbaine. La pollution de l'air sera principalement due au trafic routier.
<b>Acoustique</b>	Les principales sources sonores au voisinage du site sont : - les voies de circulation autoroutières (A1, A104...) et routière (Boulevard André Citroën) ; - l'aéroport du Bourget ; - les activités voisines.
MILIEU NATUREL	
<b>Faune Flore</b>	Le projet FIFTY n'est concerné par aucune zone d'inventaires des richesses naturelles ou zone protégée.
<b>Zones protégées</b>	Le site n'est pas implanté au sein d'une zone protégée (NATURA 2000, ZNIEFF, ZICO, zone humide etc.).

PATRIMOINE HISTORIQUE ET PAYSAGER	
<b>Paysage</b>	Le site est dans une zone en cours de réhabilitation industrielle et dans une zone urbanisée.
<b>Pollution de sol</b>	Le site d'implantation du projet est sur l'ancien site PSA, qui a fait l'objet d'un plan de gestion (dépollution des sols).
RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES	
<b>PPRN et PPRT</b>	Le projet n'est soumis à un PPRN ou à un PPRT.
MILIEU HUMAIN	
<b>Influence de l'homme sur le milieu</b>	Les habitations les plus proches sont situées à environ 560 m au sud-est du site.

### 3.3 - Incidences notables du projet sur l'environnement en phase chantier

Le **chantier sera certifié BREEAM**, une attention particulière sera donc portée sur la protection l'environnement en minimisant les incidences sur l'environnement : maîtrise de consommations énergétiques, utilisation raisonnée des matières premières, gestions des déchets optimisées, etc.

Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier sont de :

- limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier ;
- limiter les risques sur la santé des ouvriers ;
- limiter les pollutions de proximité lors du chantier ;
- valoriser les déchets de chantier et limiter la quantité de déchets de chantier mis en décharge.

#### 3.3.1 - Incidences sur la qualité des sols

La dépollution des sols sera réalisée dans le cadre de la cessation d'activité de PSA avant le début de la phase chantier. La qualité des sols sera compatible avec un usage industriel.

#### 3.3.2 - Incidences sur le paysage

La phase chantier aura un impact limité sur le paysage : présence d'équipements de grandes hauteurs sur le site (grues), circulation de véhicules de chantier, déplacement (au sein du site) de terres, etc.

#### 3.3.3 - Incidences sur la qualité de l'air

Durant la phase chantier, les rejets atmosphériques seront constitués de gaz d'échappement des véhicules et engins de chantier. Les mesures prévues sont la limitation de la vitesse de circulation et l'arrêt des moteurs dès que leur fonctionnement n'est pas nécessaire.

#### 3.3.4 - Incidences sur l'eau

Dès la phase de chantier, les installations nécessaires à la base vie et aux besoins du chantier seront raccordés au réseau communal de la ville d'Aulnay-sous-Bois.

#### 3.3.5 - Incidences sur le bruit et les vibrations

Le bruit et les vibrations seront liés aux engins de chantier. Les travaux auront lieu en journée et les véhicules et engins seront limités au nombre nécessaire.

### 3.3.6 - Incidences sur le trafic

Le trafic généré par les travaux représentera une faible part du trafic de la zone étudiée. La phase chantier n'aura donc pas d'effets significatifs sur le trafic.

### 3.3.7 - Incidences sur la luminosité

En phase chantier, les travaux auront lieu en journée. Les éclairages éventuels seront liés à la sécurité des biens et des personnes.

### 3.3.8 - Incidences sur la production de déchets

Les déchets en phase chantier seront limités aux divers déchets ménagers des équipes de chantier.

Il sera mis en place d'un tri sélectif des déchets de chantiers (essentiellement palettes / cartons / aciers) avec un prestataire extérieur permettant de valoriser l'ensemble des déchets évacués.

### 3.3.9 - Incidences sur le milieu naturel

Le projet entraînera la disparition des habitats demi-naturels/anthropiques existants mais ce faisant n'aura aucun impact sur un quelconque habitat remarquable. Le projet aura une incidence faible en ce qui concerne la survenue de pollutions au cours des travaux.

La mise en place d'une gestion écologique sera mis en place pour déterminer les mesures les plus pertinentes pour maintenir les espèces actuelles et favoriser l'arrivée de nouvelles espèces, et donc ramener de la biodiversité.

## 3.4 - Incidences notables du projet en phase exploitation

### 3.4.1 - Incidences sur le sol et le sous-sol

Le projet FIFTY ne prévoit pas de rejets dans les sols en phase d'exploitation normale.

Pour empêcher et maîtriser le risque de rejets accidentel dans les sols, les mesures suivantes seront mises en place :

- mise sur rétention de l'ensemble des produits susceptibles de générer une pollution de l'eau et/ou des sols ;
- rétention des eaux incendie dimensionnés afin de contenir l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie.

### 3.4.2 - Incidences sur le paysage

#### 3.4.2.1 - Description et incidences

Le site s'insère dans une zone fortement industrialisée et urbanisée.

D'une manière générale, le projet d'aménagement sera à l'origine d'un remaniement du site déjà artificialisé. le projet prévoit la création de voiries, parkings et d'un bâtiment logistique. Ce remaniement constitue le principal impact sur le paysage. Il convient toutefois de noter que les nouveaux bâtiments seront moins élevés que les bâtiments occupant actuellement l'emprise du site et destinés à être détruits.

Le projet sera peu visible depuis l'environnement lointain, car il entouré de sites industriels, bordé par des routes, puis le parc Ballanger.

### 3.4.2.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Dès sa conception, le projet est étudié afin d'intégrer au mieux le projet dans son environnement avec notamment le travail d'un paysagiste.

### 3.4.3 - Incidences sur les ressources naturelles

Le projet FIFTY ne sera pas à l'origine de prélèvement de nappe, d'excavation de terre, ou d'utilisation de matériaux issus des sols (type extraction de carrière).

En l'absence de consommation des ressources naturelles, le projet n'aura pas d'incidences sur les ressources naturelles.

En ce qui concerne les ressources énergétiques, le bâtiment logistique disposera en toiture d'une installation photovoltaïque, ce qui permettra de limiter l'incidence du projet sur la consommation en électricité.

### 3.4.4 - Incidences sur la qualité de l'air

#### 3.4.4.1 - Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Les seules sources de rejets atmosphériques seront liées :

- au fonctionnement discontinu de la zone de charge des batteries (dégagement d'hydrogène) ;
- à l'installation sprinkler alimentée au diesel, laquelle ne fonctionne pas en phase normale d'exploitation (1 essai hebdomadaire) ;
- aux rejets de gaz de combustion de la chaufferie : gaz naturel pour le chauffage ;
- aux fluides des groupes froids (si non-étanchéité du circuit) en cas de mise en place d'installations de climatisation ;
- aux gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.

Les activités exercées dans les cellules du bâtiment ne seront pas à l'origine de dégagement de fumées ni de poussières ou d'odeurs. Les rejets se résument à des gaz de combustion contenant du gaz carbonique, de la vapeur d'eau et des oxydes d'azote.

#### 3.4.4.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

##### 3.4.4.2.1 - Hydrogène

Dans le local de charge, la ventilation sera assurée par ventilation naturelle (grilles et façades et en toiture) et un système de détection d'hydrogène avec renvoi d'alarme sera prévu.

Rappel : Le rejet d'hydrogène dans l'environnement est sans conséquence (pas de toxicité).

##### 3.4.4.2.2 - Gaz de combustion

La principale mesure pour la protection de la qualité de l'atmosphère est l'entretien régulier des installations notamment les chaudières.

##### 3.4.4.2.3 - Fluides frigorigènes

Les fluides frigorigènes de type HCFC ou HFC dans les équipements frigorifiques et climatiques seront traités conformément à la réglementation en vigueur.

Cette récupération intervient lors de l'installation, de l'entretien, de la réparation et de la mise au rebut des équipements. Toute intervention nécessitant une vidange du circuit est réalisée par une société agréée.

#### 3.4.4.2.4 - Gaz d'échappement

Afin de réduire les rejets atmosphériques liés aux poids-lourds, les mesures suivantes seront prises :

- les camions seront à l'arrêt pendant les périodes de chargement / déchargement ;
- la vitesse de circulation sera réduite ;
- mise en place d'abris deux roues pour arriver sur site en vélo ;
- mise à disposition de 16 places de stationnement avec recharges pour véhicules électriques. Par ailleurs, 20% des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles et deux roues motorisés seront conçues de manière à pouvoir accueillir ultérieurement un point de recharge pour véhicule électrique.

### 3.4.5 - Incidences sur l'eau

#### 3.4.5.1 - Estimation des types et des quantités de résidus et d'émission attendus

Il n'y aura pas d'eaux industrielles sur le site. Les seules eaux susceptibles d'être polluées sont les eaux pluviales de voiries.

#### 3.4.5.2 - Description et incidences

##### 3.4.5.2.1 - Origine de l'eau

L'eau sera fournie par le réseau communal de la ville d'Aulnay-sous-Bois.

Protection contre les retours d'eau : le réseau d'eau potable sera équipé de dispositifs empêchant les retours d'eau dans le réseau public au moyen de disconnecteurs.

##### 3.4.5.2.2 - Eaux à usage domestique

La consommation d'eau à usage domestique est estimée à 80 litres par personne et par jour. L'effectif prévisionnel étant de 600 personnes et sur la base de 226 jours travaillés, la consommation en eau est ainsi estimée à environ 2 410 m<sup>3</sup> par an. La consommation domestique journalière est estimée à environ 11 m<sup>3</sup>.

*Nota* : aucun forage d'eau n'est prévu sur le site.

##### 3.4.5.2.3 - Eau incendie

La consommation d'eau nécessaire aux essais de poteaux incendie internes et de RIA n'excédera pas quelques mètres cubes, deux fois par an. Les essais hebdomadaires du sprinklage engendreront la consommation d'eau à hauteur de 8 m<sup>3</sup> par semaine soit environ 400 m<sup>3</sup> d'eau par an.

Cette eau ne sera pas polluée et sera rejetée avec les eaux pluviales de voiries après essais.

##### 3.4.5.2.4 - Eaux pluviales

Les eaux collectées sur les toitures ne sont pas susceptibles d'être polluées.

Les eaux collectées sur les voiries et parkings se chargent en matières en suspension et en hydrocarbures. Ces eaux sont généralement trop concentrées, pour ces paramètres, pour envisager un rejet direct dans le milieu naturel. Les eaux pluviales de voiries seront acheminées vers des séparateurs d'hydrocarbures, ou noues d'infiltration pour les parking VL, puis vers des bassins d'infiltrations avant d'être envoyées dans le réseau d'assainissement communal de la ville d'Aulnay-sous-Bois.

### 3.4.5.3 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les eaux pluviales de toiture des bâtiments, exemptes de pollution, seront infiltrées dans des bassins d'infiltration, pour les pluies courantes (pluie de 8 mm). Les bassins du système de gestion des eaux pluviales sont dimensionnés pour une pluie décennale. Pour les pluies plus importantes, les eaux seront rejetées au réseau public avec un débit de fuite de 2 L /s/ha.

Les eaux pluviales provenant des voiries lourdes du site, pouvant être potentiellement polluées par des hydrocarbures, seront dirigées et traitées par un séparateur d'hydrocarbures avant de rejoindre les bassins. Les eaux pluviales ruisselant sur les voiries véhicules légers seront traitées par infiltration dans des noues (filtration et traitement par des plantes hygrophiles).

### 3.4.6 - Incidences sur le bruit et les vibrations

#### 3.4.6.1.1 - Sources de bruit dans l'environnement

L'environnement sonore actuel est le suivant :

- bruit engendré par les trafics de véhicules sur les voies de circulation proches présentes dans la zone d'activités (A1, A3 et A104) ;
- bruit lié au fonctionnement des activités voisines ;
- bruit lié à des aéroport de Paris-Le Bourget et de Paris-Charles de Gaulle.

#### 3.4.6.1.2 - Sources de bruit en fonctionnement

Seule la circulation de camions se fera à l'extérieur. Toutes les autres activités de manutention, se feront à l'intérieur des bâtiments.

Les sources sonores dues à l'activité seront les suivantes :

- les allers et venues des camions de livraisons ;
- le groupe sprinkler (dont le démarrage est exceptionnel ou pour essais hebdomadaire) ;
- les compacteurs à déchets (le cas échéant).

Le site ne fait pas usage d'équipements bruyants de type sirènes, mégaphones... à l'exception des alertes de sécurité (alarme incendie, anti-intrusion, alarme sprinkler, etc.).

#### 3.4.6.1.3 - Vibrations

Il s'agira de vibrations transmises par la circulation des camions sur la voirie conçue pour supporter un trafic poids lourds. Peu d'effets attendus.

### 3.4.7 - Incidences sur le trafic

#### 3.4.7.1 - Description et incidences

L'exploitation du site génèrera un trafic lié :

- aux réceptions et expéditions des produits stockés par poids lourds ;
- aux déplacements des employés par véhicules légers ;
- aux opérations plus ponctuelles de gestion des déchets, de maintenance et entretien des locaux et espaces extérieurs (non quantifiés).

La société CDVIA a été mandatée par la société FIFTY pour déterminer les incidences prévisionnelles sur la circulation routière.

Les activités projetées ne seront pas en mesure de gêner l'accès au projet et les flux générés seront acceptables.

#### 3.4.7.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

##### 3.4.7.2.1 - Circulation interne

L'accès du site pour les poids lourds se fera côté nord de l'établissement et l'accès des véhicules léger se fera par deux entrées dédiées au nord et à l'est du site. Une fois dans l'enceinte de l'établissement les poids lourds seront dirigés vers les quais de l'établissement et les véhicules légers vers les parkings.

Les quais seront aménagés de façon à permettre la manœuvre aisée des poids lourds. Une voie d'accès pompier sera aménagée de façon à faire le tour du site.

##### 3.4.7.2.2 - Consignes de circulation

Des consignes seront établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes seront mises à disposition à l'entrée du site et au poste accueil chauffeur.

##### 3.4.7.2.3 - Choix du mode de transport

Le site dispose uniquement d'une desserte routière.

Pour les salariés, la ville d'Aulnay-sous-Bois est desservie en transports en commun (RER, bus, train, etc.). Le site disposera d'accès voie douce piétons/cycliste avec présence d'abris-vélos. Des bornes de recharge pour véhicules électriques seront également mise à la disposition du personnel.

##### 3.4.7.2.4 - Amplitudes horaires

La plage horaire d'ouverture du site prévue sont les suivants : 5h-22h. avec pour les bureaux les horaires suivants 8h-17h, et 6 jours sur 7.

En ce qui concerne le trafic des poids-lourds, il sera étalé sur la journée de 5h à 22h environ avec une amplitude plus importante sur les entrées de site de 6h à 8h et sorties de site de 14h à 17h avec moins de trafic entre 12h et 14h.

##### 3.4.7.2.5 - Desserte locale sur les voies de circulation

Les conditions de circulation générales sont globalement satisfaisantes aux heures de pointe du matin et du soir. Toutefois, des remontées de files sont observées à l'entrée du carrefour entre la départementale D40 et l'autoroute A104 à l'heure de pointe du matin.



### 3.4.8 - Incidences sur la luminosité

#### 3.4.8.1 - Description et incidences

Les voies et parkings seront éclairés en période nocturne via des lampes dirigées vers le sol, l'éclairage se fera dans l'optique d'assurer la sécurité pour les déplacements sur le site et pour éviter les actes de malveillance. Cet éclairage sera réalisé conformément aux objectifs de la certification sur le taux de luminosité et d'uniformité.

Les éclairages seront uniquement orientés vers les installations du site.

Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.

#### 3.4.8.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes, aux règles de circulation des véhicules et à la sécurisation du site (contrôle des accès).

Aucun éclairage ne sera orienté vers le haut afin d'éviter toute pollution lumineuse. Les éclairages seront dirigés exclusivement sur les voiries de l'établissement.

Le choix d'un éclairage 100 % led sera favorisé pour l'ensemble du site.

Certaines zones pourront être équipées de détecteur de mouvement pour asservir l'éclairage au passage des employés.

### 3.4.9 - Incidences sur la chaleur et les radiations

Le site se sera pas émetteur pas de chaleur ni de radiations.

### 3.4.10 - Incidences sur la production de déchets

#### 3.4.10.1 - Description et incidences

En matière de déchet, les quantités générées sur le site seront en majeure partie constituées de déchets valorisables (cartons, papiers, bois des palettes).

- Déchets d'emballages : palettes, films plastiques, cartons ;
- Autres déchets banals :
  - déchets provenant des corbeilles de bureaux (les papiers seront collectés dans des corbeilles spécifiques) ;
- Déchets spéciaux :
  - batteries,
  - fluide frigorigène en cas de vidange des éventuels groupes froids,
  - boues de curages du séparateur d'hydrocarbures.

### 3.4.10.2 - Mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les effets négatifs notables du projet

#### 3.4.10.2.1 - Organisation

Un secteur en zone préparation sera identifié et sera réservé au tri des matériaux en fonction de leur recyclabilité, des quantités produites et des filières de recyclage disponibles localement.

#### 3.4.10.2.2 - Recherche de filière de valorisation ou d'élimination des déchets

Les bennes ou compacteurs sont destinés à collecter :

- Les déchets d'emballages valorisables (papier, carton, plastique, bois...) et déchets banals non souillés (métaux...) ; les moyens en place permettront le tri à la source. Les matériaux collectés peuvent alors être envoyés au centre de recyclage par le collecteur. Les déchets seront stockés sous forme de balles (cartons et films plastiques) ou dans des bennes pour le DIB notamment.
- Les déchets non valorisables destinés à l'élimination.

Les déchets valorisables seront repris par un professionnel de la récupération, pour être triés et mis en lots, ou directement envoyés en recyclage (papeterie, transformation du plastique...).

Un registre des déchets sera tenu à jour par l'exploitant afin de suivre les flux et le devenir des déchets.

- Cas des déchets dangereux : Peu de déchets dangereux seront générés par le site. Les batteries seront stockées sur bac étanche. Leur traitement sera réalisé conformément à la réglementation en vigueur.

### 3.4.11 - Incidences pour le patrimoine culturel

Le site d'implantation du projet n'est pas concerné par des servitudes relatives à la présence de monuments historiques dans l'environnement.

Le site n'a pas d'impacts sur le patrimoine culturel.

### 3.4.12 - Analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés

#### 3.4.12.1 - Effets cumulés potentiels

Une recherche sur le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés a mis en évidence le centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express (GPE) à proximité immédiate du site et la plateforme de transit de déblais d'Aulnay-sous-Bois à environ 500 m du projet FIFTY.

Compte tenu de la nature des trois projets considérés, les incidences cumulées potentielles identifiées porteront sur :

- le trafic routier desservant les différentes entreprises implantées sur l'ancien site PSA d'Aulnay-sous-Bois (émissions atmosphériques, nuisance sonores), dont le niveau d'incidence restera acceptable puisque le site logistique FIFTY disposera d'un accès privé ;
- les émissions atmosphériques liées au fonctionnement des installations de combustion du projet FIFTY et du centre d'exploitation des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express, dont le niveau d'impact est considéré comme faible au regard de prescriptions réglementaires permettant de maîtriser les nuisances des émissions atmosphériques ;
- le réseau d'assainissement desservant les différentes parcelles, pour lequel les exploitants auront conclu une convention de raccordement avec le gestionnaire du réseau d'assainissement, permettant ainsi de maîtriser les incidences.

Les incidences cumulées seront donc maîtrisées.

## 3.5 - Compatibilité du projet avec les plans et schémas directeurs

### 3.5.1 - Compatibilité du site aux Plan Local d'Urbanisme (PLU)

La plateforme en projet est concernée par le plan local d'urbanisme (PLU) de la ville d'Aulnay-sous-Bois dans sa majeure partie et par le PLU de Gonesse dans une petite partie au nord de l'emprise du site. Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec ces deux PLU.

### 3.5.2 - Servitudes d'utilité publique

Les infrastructures aéroportuaires de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget étant proches du projet, des servitudes d'utilité publique s'y appliquent. Ces servitudes aéronautiques portent sur la limitation la hauteur maximale des constructions et interdiction de la mise en œuvre d'obstacles, au-dessus d'une certaine altitude, susceptibles de gêner la navigation aérienne.

Ainsi, au regard de la hauteur des bâtiments projetés, y compris la cheminée de la chaufferie et l'aménagement des terrains, tel qu'il est prévu par la société FIFTY, n'est pas susceptible d'interférer avec ces servitudes de dégagement.

### 3.5.3 - Compatibilité du site aux orientations du SDAGE et du SAGE

Le projet est implanté sur le territoire du schéma directeur de l'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie dans sa version couvrant la période 2009-2015, puisque le SDAGE couvrant la période 2016-2021 a été annulé par décisions du Tribunal administratif de Paris, et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult-Enguien-Vieille Mer, en cours d'élaboration.

Le projet est en accord avec les dispositions du SDAGE, car aucun prélèvement, ni rejet n'est prévu directement dans la nappe.

À noter que les eaux souterraines polluées identifiées dans le cadre du plan de gestion de l'ancien site PSA, sont en cours de dépollution et font l'objet d'un suivi encadré par un Arrêté Préfectoral.

### 3.5.4 - Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Île-de-France comporte 12 défis qui concerne le projet FIFTY, qui ne remet pas en question le projet. En effet, la société FIFTY a fait le choix de certifier son chantier BREEAM, gage de bonne qualité environnementale sur 9 thématiques, que sont la gestion du projet (management de l'environnement), santé et bien-être, énergie, transport, eau, matériaux, déchets, écologie et pollution. Et en phase d'exploitation, les futurs exploitants mettront à disposition du personnel, des bornes de recharge pour les véhicules électriques, des espaces pour stocker les vélos et étudieront la possibilité des favoriser le covoiturage entre salariés. De plus, le site est bien desservi par les transports en communs et tend à l'être d'autant mieux avec l'arrivée du GPE et la création des lignes de métro 16 et 17.

### 3.5.5 - Conformité du projet avec le Programme Local de Prévention des Déchets (PLPD)

L'exploitation de la plateforme logistique FIFTY sera compatible avec le programme local de prévention de déchets (PLDP).

Comme présenté dans les paragraphes relatifs aux incidences sur les déchets (Cf. 3.3.8. Incidences sur la production de déchets en phase chantier et 3.4.10 - Incidences sur la production de déchets en phase exploitation) les exploitants porteront une attention particulière au tri et à la valorisation des déchets.

Chaque type de déchets émis sera identifié et collecté dans des conteneurs spécifiques pour ensuite suivre la filière de valorisation adaptée à sa nature. Ainsi, les déchets suivants seront triés puis valorisés : papiers, cartons, plastiques, batteries, boues de curage des séparateurs hydrocarbures... De plus des actions de sensibilisation du personnel seront mise en place et les consignes de tri seront affichées à proximité des conteneurs.