

Annexe 4

Evaluation de l'incidence du projet

Table des matières

I.	INCIDENCE SUR LES RESSOURCES EN EAU.....	3
II.	INCIDENCE SUR LES RESSOURCES DU SOL OU DU SOUS-SOL.....	3
III.	FAUNE, FLORE, HABITATS ET CONTINUITES ECOLOGIQUES.....	3
IV.	ZNIEFF, ZONES NATURA 2000 ET AUTRES ESPACES NATURELS PROTEGES.....	4
V.	CONSOMMATION D'ESPACE NATUREL, AGRICOLE, FORESTIER ET MARITIME.....	4
VI.	RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES ET AUTRES RISQUES	4
VII.	NUISANCES.....	4
7.1.	Trafic routier.....	4
7.2.	Bruit	6
7.3.	Odeurs	7
7.4.	Vibrations.....	7
7.5.	Emissions lumineuses	7
VIII.	EMISSIONS.....	8
8.1.	Rejets atmosphériques.....	8
8.2.	Gaz d'échappement	9
8.3.	Rejets liquides et effluents.....	9
IX.	DECHETS.....	9
X.	ARCHEOLOGIE	10
XI.	INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX	10
XII.	SYNTHESE DES MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION DU PROJET	12

I. INCIDENCE SUR LES RESSOURCES EN EAU

Le site n'engendrera pas de prélèvement en eau dans les masses d'eau souterraines et n'impliquera pas de drainage ou de modification des masses d'eaux souterraines.

Le projet n'aura donc pas d'incidence sur les ressources en eau souterraines.

La consommation d'eau du site se fera sur le réseau d'eau de ville. Les consommations suivantes ont été estimées comme suit :

Compteur	Conso 2020 (m3)	Conso 2021 (m3)	Conso post projet
SPK	854	838	Equivalente année n-1 et n-2 : pas de modification du SPK 850 m3
Bureaux	560	560	Maximum 1000 m3
NH3	2412	2868	Multiplié par 2 par l'ajout d'1 nouvelle TAR = 2600*2 = 5200 m3
Poste de garde	77	65	70 m3 (pas de modification)
PI	15	11	12 m3 (pas de modification)
TOTAL	3918	4342	Environ 7150

II. INCIDENCE SUR LES RESSOURCES DU SOL OU DU SOUS-SOL.

Le site n'utilisera pas de ressource naturelle du sol ou du sous-sol.

Le projet n'aura donc pas d'incidence sur les ressources en matériaux.

III. FAUNE, FLORE, HABITATS ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

Le site d'étude est partiellement construit et se situe dans une zone d'activité de la Tremblaie. Il n'est pas situé au sein d'une zone naturelle protégée.

Le projet n'aura pas d'impact sur la faune et la flore.

IV. ZNIEFF, ZONES NATURA 2000 ET AUTRES ESPACES NATURELS PROTEGES

Le site n'est pas situé dans l'emprise d'une ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) et n'est pas localisé à proximité immédiate d'un site NATURA 2000.

Aucun parc naturel n'est situé à proximité du site.

Par ailleurs, il n'y a ni de réserve naturelle ni de zone de conservation halieutique implantée près du site d'étude.

Le projet n'aura donc pas d'incidence directe sur ces espaces naturels protégés.

V. CONSOMMATION D'ESPACE NATUREL, AGRICOLE, FORESTIER ET MARITIME

Le projet n'engendrera aucune consommation d'espace naturel existant. Le projet est situé dans une ZAC, sur une parcelle déjà en exploitation.

Par ailleurs, le site d'étude est localisé sur la commune du Plessis Pâté ; il n'est pas situé au bord de la mer.

Le projet n'aura pas d'impact sur les zones agricoles, ni sur les espaces naturels, forestiers ou maritimes.

VI. RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES ET AUTRES RISQUES

La commune du Plessis Pâté n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques d'inondation.

La commune du Plessis Paté n'est pas couverte par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (Source : Géorisques).

Le projet n'aura pas d'impact sur les risques naturels et technologiques

VII. NUISANCES

7.1. TRAFIC ROUTIER

La voie la plus proche du site est la D312 puis les D19 et D117, passant à quelques centaines de mètres du site.

- D312 : Environ 14677 véhicules (dont 4 % de poids lourds) empruntent ce tronçon.
- D19 : Environ 38198 véhicules (dont 7,7 % de poids lourds) empruntent ce tronçon
- D117 : Environ 12408 véhicules (dont 4,5 % de poids lourds) empruntent ce tronçon

Les grands axes routiers prenant le relais de ces départementales sont l'autoroute A6, la N104 ou la N20, accessible rapidement du site.

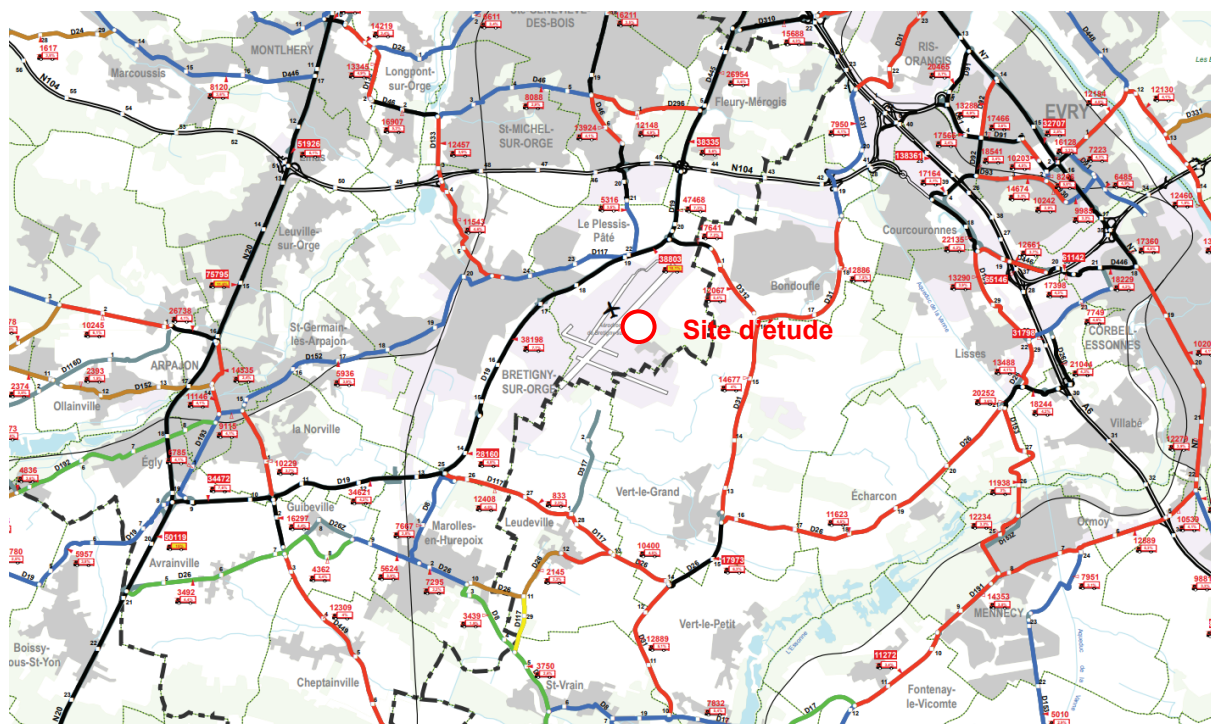


Figure 1. Trafic routier dans la zone d'étude (Source : Comptages routiers, Département de l'Essonne 2018)

Les flux de circulation de véhicules légers et des poids lourds liés à l'exploitation du site sont recensés dans le tableau ci-dessous :

Thème	Type de flux	Fréquence
Personnel présent sur site	Véhicules légers – déplacements quotidiens	Actuel : 85 VL par jour au maximum Projet : 130 VL par jour au maximum
Volume de PL (livraison/ réception)	Poids lourds de livraison	Actuel : 44 rotations PL par jour au maximum Projet : 88 rotations PL par jour au maximum
Maintenance, déchets	Flux périodiques	2 rotations mensuelles

Le trafic total lié au projet représente moins de 1% du trafic sur les voies départementales à proximité.

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

✓ Voies internes

Sur le site existant, les véhicules légers sont directement orientés dès l'entrée du site vers un parking VL, ainsi le flux de VL ne croise pas le flux de poids-lourds (PL).

Un accès est réservé aux PL et une zone d'attente PL est présente sur le site. Ces derniers sont ensuite orientés vers les zones de quai.

Les voiries sont aménagées de manière à faciliter la manœuvre des PL

✓ Consignes de circulation

Des consignes sont établies et communiquées aux chauffeurs et aux personnels du site. Ces consignes sont affichées à l'entrée du site. La circulation sur le site se fera à vitesse réduite afin de réduire le bruit et les rejets atmosphériques générés. Les moteurs de traction des poids lourds seront à l'arrêt lors des phases de chargement et déchargement. Les voies de circulations des véhicules seront en enrobés afin de ne pas générer de poussières.

L'incidence du projet sur le trafic routier sera négligeable.

7.2. BRUIT

Toutes les activités du site sont réalisées à l'intérieur des locaux destinés aux différents usages.

La principale nuisance pour les riverains est liée au bruit des engins de chantier durant la construction de l'extension. Compte tenu du trafic routier au voisinage du site, et des activités environnantes, la gêne temporaire occasionnée par le bruit des travaux sera peu significative.

En phase de chantier, Le bruit sera lié aux véhicules de chantier et aux différents équipements utilisés sur le chantier.

Les travaux auront lieu en journée et les véhicules seront limités au nombre nécessaire. Les matériels et engins utilisés seront conformes à la réglementation en vigueur en termes d'émissions sonores.

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

En phase d'exploitation, le projet a été pensé de façon à minimiser les impacts sonores du site sur les extérieurs.

Ainsi, plusieurs mesures permettant de réduire l'impact acoustique du projet seront prises :

- la vitesse de circulation des camions sera réduite sur le site,
- les moteurs de traction seront à l'arrêt durant les opérations de chargement / déchargement.
- les équipements bruyants (condenseur évaporatifs) seront choisis de manière à limiter leur niveau sonore
- l'absence de sirènes périodiques

La situation du projet à proximité de la RD 312 est idéale pour desservir le site sans traverser de zone d'habitations.

Le niveau sonore des équipements fera l'objet d'une attention particulière lors du choix du modèle.

Au vu de son positionnement, le projet aura une incidence limitée sur les nuisances sonores sur la zone.

7.3. ODEURS

Le projet ne sera pas de nature à générer des nuisances olfactives.

7.4. VIBRATIONS

Le projet ne sera pas à l'origine de vibrations.

7.5. EMISSIONS LUMINEUSES

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

Les éclairages extérieurs seront limités aux exigences de sécurité des personnes et seront réglés afin qu'ils éclairent uniquement les aires de circulation internes du site, sans créer d'éblouissements sur les aires de circulation externes à l'établissement et sans impact significatif pour le voisinage.

Mesures de réduction

- ✓ pilotage de l'éclairage via un système automatique lié à une gestion horaire
- ✓ détecteur de luminosité sur candélabres du site, Le projet n'entraînera pas d'augmentation des émissions lumineuses.

L'incidence du projet sur les émissions lumineuses sera négligeable.

VIII. EMISSIONS

8.1. REJETS ATMOSPHERIQUES

Le site dispose d'un groupe électrogène de secours dont la puissance est inférieure à 1 MW.

Toute installation de combustion génère par nature des gaz de combustion (vapeur d'eau, oxydes de carbone, oxydes d'azote).

Les gaz susceptibles de se trouver dans les fumées de combustion sont :

- Dioxyde de soufre (SO₂) : c'est un irritant des voies respiratoires qui les fragilise. Transporté sur de grandes distances, c'est un polluant acide susceptible de participer au mal des forêts communément appelé « pluies acides ». Le gaz naturel contient peu de soufre.
- Monoxyde de carbone (CO) : gaz toxique et inodore, la Valeur Limite d'Exposition Professionnelle (VLEP) en France est de 55 mg/m³. La surveillance des paramètres de combustion avec une suroxygénation du combustible permet de garantir l'obtention dans les fumées de dioxyde de carbone (ou gaz carbonique) non toxique, en éliminant les risques de production de monoxyde de carbone toxique.
L'essentiel du monoxyde de carbone respirable en site urbain provient de la circulation automobile.
- Poussières de combustion : les poussières agissent en synergie avec le dioxyde de soufre et peuvent, à taux élevés, irriter les voies respiratoires. Elles ne sont susceptibles d'être émises que lors du fonctionnement des installations de combustion avec du fioul lourd et du diesel.
- Dioxyde d'azote (NO₂) : à forte concentration, ce polluant est susceptible de dégrader la fonction pulmonaire et d'affaiblir les défenses de l'organisme. 85 % des oxydes d'azote ont pour origine la circulation automobile en sites urbains.

Les oxydes d'azote sont susceptibles de participer aux modifications des conditions climatiques (pluies acides,...).

Les oxydes d'azote ont 2 origines principales :

- Les oxydes d'azote « combustibles » : ils proviennent des composés organiques azotés des combustibles, en teneurs très variables selon l'origine géographique de celui-ci (entre 3 et 8 % en masse). Contrairement au soufre on ne sait pas aujourd'hui extraire les composés azotés des fiouls ;
- Les oxydes d'azote « thermiques » : ils proviennent de l'azote atmosphérique présent dans l'air de combustion qui est « cassé » au niveau de la flamme et s'oxyde sous forme de NO₂ dans les gaz de combustion.

Nota : le monoxyde d'azote (NO) s'oxyde rapidement en dioxyde d'azote.

La principale mesure pour la protection de la qualité de l'atmosphère est l'entretien régulier des équipements et un suivi périodique des rejets atmosphériques.

8.2. GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Les principaux polluants émis par les gaz d'échappement des véhicules sont :

- Le dioxyde de carbone, CO₂ ;
- Le monoxyde de carbone, CO ;
- Les hydrocarbures et Composés Organiques Volatils ;
- Le Benzène, Toluène, Xylène
- Le dioxyde de soufre SO₂ ;
- Les particules.

Le trafic sur le site est principalement dû aux véhicules (poids lourds) de réception / livraison et dans une moindre mesure, aux personnels de la société, aux visiteurs et aux prestataires de services (gestionnaire des déchets pour enlèvement des bennes, ...).

La pollution atmosphérique générée par le trafic du site sera négligeable, compte tenu du trafic routier au voisinage du site.

8.3. REJETS LIQUIDES ET EFFLUENTS

Les rejets générés par le site sont les suivants :

- Les eaux résiduaires ;
- Les eaux pluviales.

Le site dispose d'un réseau de type séparatif.

Les eaux pluviales du site sont traitées par deux séparateurs hydrocarbures.

De plus, le site sera équipé de deux bassins de rétention des eaux incendie.

Le site n'effectue pas de rejets dans le milieu naturel.

IX. DECHETS

L'activité d'un entrepôt génère peu de déchets. Les déchets produits (cartons, emballages, plastiques, bois, etc.) seront évacués et traités dans des filières adaptées.

L'ensemble des déchets fera l'objet d'un registre des déchets et de bordereaux de suivi.

L'estimation de l'augmentation des déchets est prévue comme suit :

TYPE DECHETS	TONNAGE
Bois A	0
Emballages en papier et carton ondulé	115
Déchets Industriels Banals	75
Biodéchets	25
DDQD	0,6
Tonnage	215,6

Figure 2 : volume dechets en 2021 sur le Batiment existant

TYPE DECHETS	TONNAGE
Bois A	0
Emballages en papier et carton ondulé	115
Déchets Industriels Banals	150
Biodéchets	50
DDQD	1,2
Tonnage	316,2

Figure 3 : volume dechets projeté

Le projet revoit donc une augmentation de 32% des déchets.

X. ARCHEOLOGIE

Le site n'est pas concerné par une servitude d'archéologie préventive qui peut impliquer la mise en œuvre de diagnostics archéologiques (sondages), de fouilles (fouilles de sauvetage ou fouilles préventives) et dans certains cas, des mesures de sauvegarde.

XI. INCIDENCES EN PHASE TRAVAUX

Pour mémoire, les travaux se dérouleront selon les phases suivantes :

A. DEMOLITION

Les travaux de démolitions seront effectués par des entreprises compétentes en la matière.
Les déchets seront triés et évacués dans des filières agréées

Les zones démolies seront remplacées par des constructions neuves, objet du projet d'extension du site.

B. RECONSTRUCTION (10 MOIS DE TRAVAUX)

Les étapes de construction des nouveaux bâtiments seront les suivantes :

- travaux de terrassement
- réalisation des fondations
- réalisation de la structure du bâtiment (charpente)
- réalisation des travaux de clos-couvert (bardage / couverture)
- lots second œuvre (menuiseries etc...)
- lots techniques (électricité, froid, sprinklage)
- VRD
- Espaces verts

L'incidence des travaux sera donc négligeable.

XII. SYNTHÈSE DES MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION DU PROJET

Thème	Mesures d'évitement et de réduction
Acoustique	<ul style="list-style-type: none"> - Les travaux seront réalisés en journée afin de limiter les nuisances acoustiques liées au passage des camions de chantier. - Les livraisons auront ont lieu aux heures ouvrables. - vitesse circulation adaptée
Protection des réseaux d'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Le sol de l'entrepôt sera constitué d'un dallage béton et sera étanche. Il pourra recueillir des eaux de lavage et des matières répandues accidentellement. - La rétention des eaux d'extinction d'incendie se fera dans des bassins dédiés - Présence de vannes de confinement via la pompe de relevage. - Présence de 2 séparateurs hydrocarbures
Sécurité incendie	<ul style="list-style-type: none"> - Présence de 3 poteaux incendie et bâches à eaux avec connections d'aspiration pompier - présence de sprinklers et d'une cuve associée - Formation du personnel - RIA - Extincteurs - Contrats de vérification - etc...
Risque électrique	<ul style="list-style-type: none"> - Présence d'installation antifoudre sur le bâtiment existant qui sera ensuite adaptée à l'extension - conformité norme NF 15100 - Vérification périodique des installations électriques