



VAILOG HOLDING FRANCE

Projet de bâtiment logistique
sis 21-23, Route Principale du Port
commune de Gennevilliers (92)

Partie II

RESUME NON TECHNIQUE – ETUDE D'IMPACT

NOVEMBRE 2016
RAPPORT CON/15/116/CD/V3

SOMMAIRE

I	PRESENTATION DU PROJET ET DE SON ENVIRONNEMENT	3
I.1	CONTEXTE DE LA DEMANDE ET PERIMETRE DE L'ETUDE	3
I.2	DESCRIPTION DU PROJET	4
I.3	ACTIVITES SUR LES INSTALLATIONS PROJETEES	6
I.4	CLASSEMENT DES ACTIVITES AU SENS DE LA NOMENCLATURE DES ICPE	6
I.5	ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE	7
II	ANALYSE DE L'ETAT INITIAL	8
II.1	CADRE GEOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE	8
II.2	SOLS	9
II.3	CLIMATOLOGIE	9
II.4	QUALITE DE L'AIR	10
II.5	BRUIT	10
II.6	ESPACES NATURELS / FAUNE ET FLORE ENVIRONNANTES	11
II.7	CONTINUITES ET EQUILIBRE BIOLOGIQUE	11
II.8	PATRIMOINE	11
II.9	PAYSAGES ET EMISSIONS LUMINEUSES	11
III	IMPACT DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT	13
III.1	IMPACT SUR L'EAU	13
III.2	IMPACT SUR L'AIR ET LES ODEURS	13
III.3	IMPACT DU BRUIT	13
III.4	IMPACT DE LA GESTION DES DECHETS	14
III.5	IMPACT SUR LES SOLS ET LES EAUX SOUTERRAINES	14
III.6	IMPACT DES TRANSPORTS	14
III.7	IMPACT DE L'UTILISATION DE L'ENERGIE	15
III.8	IMPACT SUR LE PAYSAGE, LES EMISSIONS LUMINEUSES ET LE MILIEU ENVIRONNANT	15
III.9	IMPACT SUR LA SANTE HUMAINE	15
IV	RAISONS DE CHOIX DU PROJET	16
V	MESURES PREVUES POUR SUPPRIMER OU LIMITER LES IMPACTS DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT	17
VI	COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DIFFERENTS PLANS	20
VI.1	URBANISME	20
VI.2	SDAGE SEINE NORMANDIE ET SAGE	21
VI.3	PLAN DEPARTEMENTAL ET REGIONAL D'ELIMINATION DES DECHETS	21
VI.4	PLAN REGIONAL DE LA QUALITE DE L'AIR	22
VI.5	PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE	22
VI.6	SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE	23
VII	ANALYSE DES EFFETS CUMULES	24
VIII	CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION	25
VIII.1	PREAMBULE	25
VIII.2	PROPOSITION DE REMISE EN ETAT	25
IX	METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES EFFETS DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT	27
IX.1	DEMARCHE GENERALE	27
IX.2	LES SOURCES DE DONNEES	27

Ce document constitue un résumé non technique du contenu de l'étude d'impact présentée dans ce dossier dans son intégralité. Ce résumé en tant que tel ne reprend pas l'ensemble des données techniques qui sont détaillées et explicitées dans l'étude d'impact. Il a pour objectif de donner une vue d'ensemble de cette étude, en reprenant les conclusions principales de chacun des thèmes environnementaux abordés.

I PRESENTATION DU PROJET ET DE SON ENVIRONNEMENT

I.1 CONTEXTE DE LA DEMANDE ET PERIMETRE DE L'ETUDE

La société VAILOG est spécialisée dans le développement de plates-formes logistiques et l'investissement en immobilier logistique.

Dans le cadre d'un appel à candidatures lancé par le Port de Gennevilliers pour le redéveloppement d'une zone du port, le projet présenté par VAILOG HOLDING FRANCE représentant VAILOG HOLDING France (VAILOG) a été retenu.

Le projet consistant initialement en un entrepôt sur trois niveaux a été retenu par son côté innovateur et du fait de l'optimisation du foncier. Afin de s'adapter aux demandes des services instructeurs (notamment, pour prendre en compte les remarques des services de secours), le projet a été modifié pour réduire le risque à la source. De ce fait, un second projet a été travaillé. Il présente aujourd'hui seulement deux niveaux (RDC+1).

De plus, le bâtiment était localisé à proximité de l'autoroute A15. Afin de limiter les dangers sur cette dernière entre autres, le bâtiment a été éloigné de l'autoroute et a été placée sur la parcelle à l'ouest du projet initial.

Le bâtiment sera conçu pour des locataires qui l'exploiteront pour des activités logistiques liées à la grande distribution.

Compte-tenu de la nature et du volume des activités conduites, le projet est soumis à autorisation et fait l'objet du présent Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter.

Ce dossier est constitué conformément au Code de l'Environnement, articles R. 512-2 à R. 512-10, et sera déposé auprès de la préfecture du Hauts-de-Seine (92).

L'étude d'impact a été réalisée par :

Elena FRANZIA
Ingénieur de Projet au Département Conseil
ICF Environnement
14/30, rue Alexandre
92635 Gennevilliers Cedex
Tél. : 01 46 88 99 00

L'étude a été validée par M. KAFI, Superviseur au Département Conseil et M.BEN SLIMANE, Responsable Département Conseil, ICF Environnement.

Le document final a été validé par l'exploitant propriétaire et représenté par

M. Eric VERON
Gérant de la société VAILOG
20, rue Brunel
75017 PARIS
Tel : 01 45 63 39 96

I.2 DESCRIPTION DU PROJET

Le projet est composé d'un bâtiment principal unique, dont les dimensions sont d'environ 240 m de longueur sur environ 122 m de largeur (bâtiment de stockage).

La particularité de ce bâtiment est qu'il sera constitué de deux étages (R+1) de stockage. Initialement, le projet consistait en un entrepôt sur trois niveaux (R+2). Afin de s'adapter aux services instructeurs (DRIEE et services de secours), le projet a été modifié pour réduire le risque à la source. Ainsi, un second projet a été travaillé pour en arriver à un bâtiment en R+1.

La cour camions du premier étage située au sud sera accessible par une rampe localisée à l'ouest du bâtiment, permettant aux PL de monter et de descendre. Au rez-de-chaussée, deux cours camions seront aménagées au nord et au sud du bâtiment. La cour sud sera localisée sous la cour du premier étage.

La cour camion au premier étage sera structurellement indépendante du bâtiment. Le auvent formé par cette cour camion sera stable au feu 1 heure. Comme le plancher entre les niveaux 0 et 1 de l'entrepôt, le plancher de la cour camion sera coupe-feu 2h.

Les zones bâties offriront une surface d'emprise au sol d'environ 31 219 m² répartie de la manière suivante :

- le stockage en rack : 10 cellules de stockage principales, réparties sur les deux niveaux du projet;
- Le chargement et déchargement : le bâtiment possède 8 à 11 portes de quais par cellule, répartis sur les façades nord et sud de chacune des cellules au rez-de-chaussée. Au premier étage, des portes de quais seront présentes au niveau de la façade sud, où une cour camion sera aménagée. Au niveau de chacune des portes de quai, une zone de préparation et d'expédition sera aménagée.
- les locaux techniques : locaux de charge, local sprinkler et sa réserve associée, local chaufferie et poste de contrôle seront répartis sur site.
- des bureaux et locaux sociaux au sud de l'entrepôt.

La surface du bâtiment principal abritant l'entrepôt, les locaux de charges, les bureaux et les locaux techniques à l'exception du local sprinkler couvrira une surface au sol de 30 890 m².

La hauteur libre sous poutre sera de 10,3 m au rez-de-chaussée et la hauteur au faitage sera de 8,5 m, par rapport à la cour camion, au premier étage.

Le rez-de-chaussée (niveau 0) du bâtiment possèdera une dalle béton ainsi qu'un plancher haut coupe-feu 2h. La toiture du niveau 1, qui constituera la toiture du bâtiment, sera munie d'une couverture en bac acier galvanisé isolée avec de la laine minérale, lui conférant un caractère T30/1. La structure du bâtiment sera composée exclusivement de béton. La structure du bâtiment, tout comme la charpente, sera R120.

Les murs extérieurs seront de deux types :

- Au niveau des quais, ils seront composés de panneaux en béton au rez-de-chaussée et de d'un bardage métallique avec soubassement en béton au premier étage;
- Au niveau des pignons, les parois seront composées de panneaux de béton préfabriqués ou de matériaux équivalents (SIPOREX® par exemple). La paroi sera également couverte par un bardage métallique avec isolation de 60 mm.

Les parois séparatives entre les cellules seront coupe-feu 2h. Les murs des locaux techniques et les murs de séparation des bureaux et des cellules seront coupe-feu 2h. Les portes d'accès et de secours associées à ces éléments seront également coupe-feu 2h.

Les murs de séparation entre les cellules dépasseront d'un mètre en toiture. Un retour sur 1 m sera également présent au niveau de chacune des parois coupe-feu au niveau des façades nord

et sud. Par ailleurs, au niveau de ces façades, un soubassement en béton sur une hauteur de 4,5 m sera présent au niveau supérieur.

Compte tenu de la configuration du bâtiment à étages, le désenfumage sera réalisé au rez-de-chaussée par le biais de lanterneaux installés en façade. La surface totale de ces lanterneaux répondra aux prescriptions des arrêtés types en fournissant de 2 % de la surface totale de l'entrepôt. L'ouverture de ces lanterneaux sera assurée par des thermofusibles dont la température de déclenchement sera différente de celle des têtes sprinkler selon les règles usuelles.

Au premier étage, des cantons de désenfumage seront aménagés dans l'entrepôt. Leur superficie sera inférieure à 1600 m² et la longueur inférieure à 60 m. La toiture de l'entrepôt est équipée d'exutoires de fumée sur au moins 2 % de sa surface.

L'ensemble de la surface de stockage sera racké, sauf exception pour besoin spécifique lié à l'activité du locataire. Le descriptif des activités logistiques est fourni au chapitre suivant.

Une voie périphérique imperméabilisée permettant d'accéder à toutes les faces du bâtiment sera aménagée autour de ce dernier. Cette voie dont la largeur minimale sera de 6 m, permettra de stationner à moins de 1 m en stationnement perpendiculaire et entre 1 et 8 m en stationnement parallèle par rapport au bâtiment.

Cas des cellules réfrigérées

Des dispositions spécifiques aux cellules réfrigérées seront aménagées. Les parois de ces chambres froides seront de type panneaux sandwich de 80 mm d'épaisseur. Elles seront protégées en pied par une longrine béton.

Les plafonds seront constitués de plafonds de type panneaux sandwich de 100 mm d'épaisseur.

L'éclairage sera réalisé par des tubes fluos de qualité alimentaire.

Le système de sprinklage sera de type ESFR normal, sans antigel. En effet, la température des cellules à température contrôlée sera positive (+2°C/+4°C).

Les portes sectionnelles de quai auront une isolation de 80 mm et une manœuvre manuelle.

I.3 ACTIVITES SUR LES INSTALLATIONS PROJETEES

L'activité principale du projet sera le stockage de matières combustibles diverses.

Le volume de l'entrepôt est estimé à environ **556 860 m³** au total et peut recevoir jusqu'à :

- 50 000 t de matières combustibles,
- 125 000 m³ de produits stockés dans les cellules réfrigérées,
- 95 000 m³ de papier et carton,
- 95 000 m³ de bois sec,
- 95 000 m³ de polymères,
- 95 000 m³ de matières plastiques à l'état alvéolaire ou expansé,
- 95 000 m³ de produits contenant au moins 50 % de polymères;
- 600 m³ d'alcools de bouche.

L'entrepôt sera conçu pour accueillir des activités de logistique, comprenant la réception de produits, leur stockage, la préparation des commandes et leur expédition.

L'ensemble des cellules permettront le stockage de matières combustibles de natures diverses, le stockage de bois, papier, cartons et le stockage de matières plastiques. Il s'agira donc de marchandises manufacturés et de produits de grande consommation. Les produits stockés dans les cellules réfrigérées seront des denrées alimentaires diverses. En cas de demande spécifique d'un locataire pour du stockage en cellules à température contrôlée positive, cette activité sera réalisée sur les cellules en pignon.

Par ailleurs, le stockage sera réalisé en masse ou en racks selon les besoins des locataires. En cas de stockage en racks, il se fera sur 6 niveaux au rez-de-chaussée (sol+5) et 4 niveaux au premier étage (sol+3). Le stockage en masse se fera jusqu'à une hauteur de 6 m.

Le stockage de produits réglementés, tels que les produits classés sous les rubriques 4320, 4331 et 4755 se fera dans des zones dédiées. Les éventuels stockages d'aérosols se feront dans des racks grillagés. Les produits liquides disposeront de rétentions adaptées.

I.4 CLASSEMENT DES ACTIVITES AU SENS DE LA NOMENCLATURE DES ICPE

Le projet est classé pour les rubriques suivantes issues de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) :

- Rubrique 1510 : entrepôt couvert de matières combustibles : autorisation,
- Rubrique 1511 : entrepôt frigorifique : enregistrement,
- Rubrique 1530 : stockage de papier, cartons : autorisation,
- Rubrique 1532 : stockage de bois sec : autorisation,
- Rubrique 2662 : stockage de polymères : autorisation,
- Rubrique 2663-1 : Stockage de matières plastiques à l'état alvéolaire ou expansé : autorisation,
- Rubrique 2663-2 : stockage de pneumatiques et autres produits contenant plus de 50 % de matières plastiques : autorisation,
- Rubrique 2925 : atelier de charge d'accumulateurs : déclaration.
- Rubrique 4755 : stockage des alcools de bouche : autorisation,
- Rubrique 4802 : emploi dans des équipements clos en exploitation de gaz à effet de serre fluorés : déclaration

I.5 ANALYSE DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Le projet est localisé au sud-est du Port de Gennevilliers, sur un terrain occupé par les bâtiments de la société CAT, démolis depuis, et un parking asphalté vacant aujourd'hui. La parcelle est localisée à proximité de l'autoroute A86 au sud. L'autoroute A15 est également présente à l'est de la zone du Port de Gennevilliers, à environ 300 m du projet. L'environnement est donc fortement urbanisé.

Les zones d'habitations les plus proches sont situées à environ 200 m au sud de l'emprise du projet, de l'autre côté de l'autoroute A86. Aucun établissement recevant du public n'est présent dans les environs proches du projet.

Les environs proches du site ne présentent pas de sensibilité particulière.

II ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

L'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet a été menée dans le cadre de l'étude d'impact (Partie 3 du dossier de demande d'autorisation d'exploiter).

II.1 CADRE GEOLOGIQUE ET HYDROLOGIQUE

L'étude des données géologiques (carte géologique du BRGM et sondages de sols de la base de données du sous-sol : ouvrage n° 01832B0371/FD2 situé à environ 50 m au nord du site dans la même formation géologique), montre la géologie suivante :

Profondeur	Lithologie
De 0 à 0,8 m	Remblai: terre, a-végétaux
De 0,8 à 1 m	Remblai: limon, brun argileux
De 1 à 9,3 m	Mel/sable, fluviatile jaune sec/gravier, siliceux/ (alluvions anciennes)
De 7,50 à 9 m	Sable moyen, quartzeux, jaunâtre avec niveau de calcaire à la base
de 9,3 à 12,5 m	Calcaire de st Ouen
de 12,5 à 14 m	Sables de Beauchamp

Au niveau du site, la nappe alluviale est directement influencée par la Seine, étant donné sa grande proximité. L'influence de la Seine marque vraisemblablement fortement le régime d'écoulement des eaux et les fluctuations de niveau piézométrique. Néanmoins, les aménagements portuaires et les éventuels puits de pompage sur le secteur peuvent également perturber le sens d'écoulement des eaux. A priori, il est retenu un sens d'écoulement général vers l'ouest et le sud-ouest, conformément au réseau hydrographique et à l'écoulement de la Seine.

Il convient donc de considérer que le secteur d'étude est constitué d'un système aquifère composé des réservoirs suivants :

- Des alluvions, des calcaires de saint Ouen et des sables de Beauchamp qui contiennent une nappe libre ;
- Des Marnes et Caillasses du Lutétien qui contiennent une nappe semi-captive ;
- Des Calcaires Grossiers du Lutétien qui contiennent une nappe semi-captive ;
- Des sables de l'Yprésien qui contiennent une nappe captive.

La vulnérabilité hydrogéologique vis-à-vis des pollutions superficielles peut être considérée comme élevée car proche de la surface.

La sensibilité hydrogéologique peut également être considérée comme moyenne du fait de l'utilisation industrielle de l'aquifère et de l'absence d'eau potable dans l'aquifère peu profond.

Les cours d'eau les plus proches du projet VAILOG HOLDING France est la Seine. D'après les informations fournies par l'Agence de l'eau Seine-Normandie, les eaux dans la zone présentent des dépassements en concentration des produits phytosanitaires (ou "pesticides") et des nitrates. La quantité des métaux et polluants organiques persistants, de source atmosphérique, reste importante même si elle tend à diminuer depuis une décennie. Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) restent présents dans les eaux du bassin.

II.2 SOLS

Dans le cadre de l'aménagement de la zone d'implantation du projet VAILOG HOLDING FRANCE, le Port de Paris a fait réaliser un diagnostic environnemental, permettant de faire un état initial des sols et des eaux souterraines dans la zone.

Cette étude a permis de constater que la parcelle objet du présent DDAE faisait partie d'un ensemble plus important exploitée par la société CAT. Cette dernière a mené une activité d'entretien et de réparation de véhicules. Elle exploitait également une station-service. L'ensemble des bâtiments a été démoli depuis. Cette activité n'est pas référencée dans BASIAS et dans BASOL.

Le projet VAILOG HOLDING FRANCE sera implanté sur la partie ouest de l'ancien site CAT, où étaient localisés les ateliers, les bureaux et la station-service, ainsi qu'une partie du parking. A l'heure du dépôt du présent dossier, un dossier de cessation d'activité de la société CAT est en cours d'instruction.

Lors des diagnostics de pollution menés entre 2008 et 2015, 78 sondages ont été réalisés dans la zone dont 72 sur la zone dite « exploitation », où se trouvaient les activités de CAT. Les échantillons de sols ont donné lieu à des analyses en HCT (hydrocarbures totaux), BTEX (Benzène, Toluène, Xylène et Ethylbenzène), COHV (Composés OrganoHalogénés Volatils), HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) et métaux.

Ce diagnostic a permis de repérer des anomalies dans les sols au droit de l'ancienne station-service et de l'ancienne station de lavage. Des teneurs en métaux ont également été mesurées dans les remblais présents au droit de l'ensemble de la parcelle, liées aux matériaux utilisés lors de l'aménagement du Port dans les années 1950.

Un réseau de piézomètres a montré la présence d'un impact des eaux souterraines par les hydrocarbures volatils et BTEX, en raison de la fuite de la cuve à essence de l'ancienne station-service. Le panache est limité à la zone de cette cuve.

Dans le cadre du projet de redéveloppement, un plan de gestion a été mené en Novembre 2015, en prenant en compte le projet d'entrepôt prévu sur la parcelle. Il est donc prévu l'excavation et le traitement en filière agréée des sources sols. Des opérations de traitement sur les eaux souterraines sont également prévues.

Les opérations prévues viseront à laisser un site compatible avec l'usage prévu par VAILOG HOLDING FRANCE.

II.3 CLIMATOLOGIE

Le climat de Gennevilliers se rattache au type océanique avec des circulations fréquentes d'origine océanique, qui brassent de l'air plus ou moins instable et humide. Le temps est très changeant, la durée moyenne d'un type de temps n'excédant pas deux ou trois jours.

L'hiver est la saison la plus contrastée (succession de temps continentaux et de fortes perturbations d'ouest). L'été, typiquement océanique, est globalement plus sec (malgré un mois de juillet souvent pluvieux) et protégé par les anticyclones d'origine atlantique.

L'extension des surfaces bâties engendre à Paris et dans sa 1ère couronne des caractéristiques propres : anomalie positive des températures moyennes (de 1 à 3°C). La pluviosité s'accroît en été avec des orages plus fréquents et plus violents. En revanche, cet îlot de chaleur raréfie les brouillards et atténue les gelées.

Les données climatologiques sont fournies dans l'étude d'impact.

II.4 QUALITE DE L'AIR

Le Tableau 1 présente les valeurs moyennes mesurées sur un an en particules de diamètre inférieur à 10 et 2,5 µm et en dioxyde d'azote. Ces valeurs ont été calculées à partir des valeurs moyennes mesurées par AIRPARIF sur l'année 2015 sur la station de Gennevilliers.

Tableau 1 : Valeur moyenne de concentrations en polluants mesurées par AIRPARIF

Valeur moyenne en PM10 (µg/m ³)	Valeur moyenne en PM _{2,5} (µg/m ³)	Valeur moyenne en NO ₂ (µg/m ³)
21,6 µg/m ³	13,4 µg/m ³	31,4 µg/m ³

Ainsi, selon les informations présentées par AIRPARIF, les dépassements des seuils réglementaires constatés par le dispositif permanent de mesure concernent :

- **le NO₂ à proximité du trafic routier :**
 - la valeur limite annuelle n'est parfois pas respectée,
 - néanmoins, la valeur limite horaire est respectée.
- **les PM10 :** les modélisations réalisées pour l'année 2014 ont montré que les valeurs limites annuelles pouvaient ne pas être respectées localement, mais elle ne dépasse pas 35 jours par an. La valeur moyenne est de 21,6 µg/m³.
- **les PM_{2,5} :** la valeur cible n'est pas respectée (20 µg/m³). L'objectif de qualité a été reporté à la moitié de la valeur cible. Néanmoins, la valeur limite annuelle est respectée (25 µg/m³).

La qualité de l'air est globalement et majoritairement bonne puisqu'environ 74% des indices calculés sont inférieurs ou égaux à 4.

II.5 BRUIT

Le projet d'entrepôt VAILOG HOLDING FRANCE est implanté dans une zone du Port de Gennevilliers en cours de redéveloppement. Le bruit ambiant résiduel de la zone est lié essentiellement:

- aux axes routiers : l'autoroute A15 (162 700 véhicules/jour en moyenne), A86 (110 500 véhicules/jour en moyenne) et la route Principale du Port ;
- au trafic portuaire du port de Gennevilliers, localisé à moins de 170 m de l'emprise du site. En 2011, un trafic total de près de 43 000 tonnes a été réalisé par voie maritime et un équivalent de 132 998 conteneurs par voie fluviale a transité par le Port. Le port de Gennevilliers réalise un transit annuel de marchandises de 20 millions de tonnes (tous modes confondu: fluvial, maritime, ferroviaire, routier et oléoduc) dont 3,4 millions de tonnes de trafic fluvial.

La carte d'exposition des riverains au bruit des infrastructures du Réseau Routier National dans l'Ile de France, établi par la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) en 2010, indique les zones de dépassement des valeurs limites concernant les autoroutes A86 et A15. D'après les plans de zonage, le niveau sonore sur la zone du projet est compris entre 60 et plus de 75 dB.

D'après l'état sonore initial réalisé sur site en décembre 2015, jointe en annexe de l'étude d'impact, on note que les sources de bruit enregistrées sont caractéristiques de l'environnement sonore de la zone, à savoir principalement le trafic autoroutier, aussi bien en période nocturne qu'en période diurne. Les niveaux spectraux traduisent également le fait que la zone est impactée en priorité par le bruit dû au trafic autoroutier et on observe en effet une composante élevée en basses fréquences.

Il est remarquable également que les niveaux de bruit mesurés pendant la période nocturne sont plus élevés que ceux mesurés suivant la période diurne. En effet, la période de nuit caractérisée correspond à une période de grand trafic, une période de pointe de la circulation dans ce secteur.

II.6 ESPACES NATURELS / FAUNE ET FLORE ENVIRONNANTES

Les espaces naturels existants aux environs du projet VAILOG HOLDING FRANCE ont été recensés par la DRIEE en Ile de France. D'après la DRIEE, le site n'est localisé dans l'aire d'aucun site naturel remarquable (ZNIEFF, Natura 2000, ZICO...).

Le site s'inscrit dans un milieu urbanisé à vocation industrielle sur le Port de Gennevilliers.

Les sites remarquables les plus proches sont localisés à environ 1,5 km à l'est du site. Il s'agit de la zone des « Sites de Seine-Saint-Denis », zone Natura 2000 – Directive Oiseaux, et la Zone Naturelle d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type II dite « Pointe aval de l'île Saint-Denis ».

Le projet VAILOG HOLDING France sera implanté dans une zone industrielle de surface importante et à proximité d'autoroutes fréquentées : la faune et la flore n'y sont pas considérées comme un enjeu au regard de la vocation industrielle de la zone.

II.7 CONTINUITES ET EQUILIBRE BIOLOGIQUE

Le projet VAILOG HOLDING France sera implanté dans un terrain en friche en cours de redéveloppement, sur lequel n'ont jamais été identifiées de continuités écologiques.

II.8 PATRIMOINE

Le site d'implantation du projet n'est inclus dans aucun périmètre de protection de monuments historiques ou de sites.

II.9 PAYSAGES ET EMISSIONS LUMINEUSES

D'un point de vue paysager, le secteur du Port de Gennevilliers est dessiné par les darses qui s'ouvrent sur le méandre de la Seine et séparent de longues presqu'îles artificielles parfois en friche. Le paysage est également très marqué par les activités qui s'y déroulent.

Le projet sera localisé dans une zone du Port en cours de redéveloppement, principalement composée de bâtiments d'activités, de plateformes logistiques et de sites industriels. Cette zone est en bordure des autoroutes A86 et A15.

Les zones d'habitations les plus proches sont situées à 200 m au sud de l'emprise du projet au-delà de l'autoroute A86.

Ainsi, le voisinage du projet présente une faible sensibilité par rapport au paysage ou aux émissions lumineuses.

III IMPACT DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Les activités et installations du projet VAILOG HOLDING FRANCE pourront générer des impacts sur l'environnement, qui sont synthétisés par domaine (air, eau, déchets, bruit, etc.) dans les paragraphes ci-après.

III.1 IMPACT SUR L'EAU

Le projet VAILOG HOLDING FRANCE consommera de l'eau de ville pour les réseaux sanitaires, les espaces verts et l'extinction d'incendie. Compte tenu des activités de logistique envisagées et des mesures prises, la consommation en eau sera très faible.

Les rejets aqueux se feront conformément à l'arrêté préfectoral du 30 novembre 2015, encadrant le réseau de collecte et les rejets d'eaux pluviales du Port de Gennevilliers. Le système d'assainissement mis en place dans le cadre du projet sera de type séparatif. Les eaux usées sont rejetées vers le réseau unitaire de la zone, après traitement par une station d'épuration installée sur site. Les eaux pluviales seront gérées pour limiter le rejet à la parcelle à 10 L/s/ha et permettre le stockage grâce à un bassin de rétention de 1600 m³. Les eaux des voiries et des parkings seront traitées par un séparateur à hydrocarbures après passage dans le bassin de rétention puis rejet dans le réseau du Port et la Darse n°3 et Darse n°5. Les eaux pluviales de toiture seront rejetées dans le bassin puis dans le réseau du Port, après être passées par le séparateur.

Enfin l'ensemble des eaux d'extinction d'incendie sera confiné dans les cours camions, les réseaux d'eaux pluviales et le bassin de rétention grâce à une vanne martelière asservie au sprinkler.

Compte-tenu des rejets et des traitements mis en place, l'impact du projet sur l'eau peut être qualifié de faible.

III.2 IMPACT SUR L'AIR ET LES ODEURS

Compte tenu de l'implantation du projet VAILOG HOLDING FRANCE (à proximité des autoroutes A86 et A15 et dans une zone d'activité au sein du port de Gennevilliers) et étant donné les faibles sources d'émissions atmosphériques potentielles dans le cadre du projet, l'impact de ce dernier sur l'air est qualifié de faible.

L'impact des installations sur l'air est similaire par rapport à l'existant.

En l'absence de source d'odeur significative, l'impact des projets sur les odeurs est négligeable.

III.3 IMPACT DU BRUIT

L'environnement présente une ambiance sonore résiduelle très importante due aux autoroutes et au port voisin.

Les activités du projet susceptibles de provoquer du bruit seront principalement associées à la circulation des véhicules, qui sont de l'ordre de 150 à 300 poids-lourds et environ 250 véhicules légers. Or cette circulation est négligeable comparativement aux 273 200 véhicules par jour transitant par les autoroutes voisines.

L'incidence du trafic routier propre à l'activité du futur bâtiment VAILOG HOLDING FRANCE constitue d'autant moins une gêne pour le voisinage qu'ils s'inscrivent dans un contexte géographique marqué par :

- l'existence d'axes routiers importants et très proches : A86, A15 et D19 ;
- la présence de la voie ferrée pour le transport de containers ;
- la présence du Port de Gennevilliers ;
- l'aéroport localisé au nord-est ;
- l'implantation dans la zone d'activité du port, induisant également des mouvements de véhicules ;
- l'absence d'équipements dits sensibles dans les environs du projet tels que : hôpitaux, maison de retraite, établissements scolaires.

L'impact du bruit et des vibrations du projet VAILOG est donc faible et négligeable devant les émissions générés par les équipements localisés dans les environs.

III.4 IMPACT DE LA GESTION DES DECHETS

Le bâtiment VAILOG HOLDING FRANCE produira principalement des déchets industriels non dangereux et une faible quantité de déchets dangereux (emballages, huiles usagées, boue de séparateur à hydrocarbures...). L'ensemble des déchets sera pris en charge par des prestataires et des filières agréés. D'après le retour d'expérience, le volume de déchets générés par l'activité menée sur le futur projet, est assez faible.

Le tri des déchets qui sera mis en place permettra de valoriser la majeure partie des déchets générés par l'activité de l'entrepôt.

Ainsi, la gestion des déchets des projets qui sera mise en place permettra de garantir des impacts faibles sur l'environnement.

III.5 IMPACT SUR LES SOLS ET LES EAUX SOUTERRAINES

Les produits chimiques utilisés seront limités en volume et seront stockés à l'intérieur du bâtiment, dans des zones dédiées et équipées de rétentions adaptées. Le fioul sera stocké pour les essais en très faibles quantités dans une cuve aérienne. Les déchets seront stockés dans des containers aériens.

De plus, en cas de déversement accidentel de substances ou produits liquides durant leur manutention à l'extérieur, des produits absorbants seront tenus à disposition dans les zones de transit et à proximité des zones de stockage.

En conclusion, compte tenu des mesures mises en place, le risque d'impact du projet VAILOG sur le sol et le sous-sol est faible.

III.6 IMPACT DES TRANSPORTS

Les transports dus aux activités du bâtiment VAILOG HOLDING FRANCE représenteront un flux très faible par rapport au trafic des autoroutes A86 et A15 voisines.

De plus, l'utilisation potentielle du transport par voie fluviale et ferrée permettra de réduire les émissions du transport par poids-lourds.

En conséquence, l'impact des transports dû au site est faible.

III.7 IMPACT DE L'UTILISATION DE L'ENERGIE

Les sources d'énergie utilisées par le projet VAILOG HOLDING FRANCE seront principalement l'électricité et le gaz naturel, qui couvriront les besoins énergétiques correspondant principalement à l'éclairage et au chauffage et à la climatisation du bâtiment. Par ailleurs, le bâtiment a été conçu afin de limiter les consommations énergétiques, en intégrant des équipements suivant les meilleures techniques disponibles.

L'utilisation de l'énergie a donc un impact évalué comme faible.

III.8 IMPACT SUR LE PAYSAGE, LES EMISSIONS LUMINEUSES ET LE MILIEU ENVIRONNANT

Le bâtiment VAILOG HOLDING FRANCE s'intégrera facilement dans le paysage environnant. Il est à noter que le projet initial visait un bâtiment à trois niveaux qui a été réduit à deux niveaux. Cette compensation permet entre autres de faciliter l'intégration du bâtiment dans son environnement.

Le traitement paysager envisagé permettra d'optimiser l'impact sur le paysage et sur la faune environnante. Les espèces végétales choisies pour le traitement paysager du projet ne modifieront pas l'équilibre floristique. Enfin, les mesures prises pour limiter les émissions lumineuses vers l'extérieur limitent leur impact.

L'impact du projet sur le paysage, les émissions lumineuses et le milieu environnant est donc faible et maîtrisé.

III.9 IMPACT SUR LA SANTE HUMAINE

Compte tenu de la localisation des zones d'habitation les plus proches et les plus sensibles et des activités envisagées dans le cadre du projet VAILOG HOLDING FRANCE (activité logistique), l'impact sur la santé humaine du projet est faible.

IV RAISONS DE CHOIX DU PROJET

Le projet VAILOG HOLDING FRANCE s'inscrit dans la démarche du redéveloppement d'une zone du Port de Gennevilliers, dans le cadre d'un appel à candidatures lancé par les Ports de Paris.

Les différents réseaux de transport maillant le port au territoire francilien apportent une efficacité logistique sans équivalent en Île-de-France. Cette multimodalité s'appuie sur la voie fluviale, la voie ferrée, la route et l'oléoduc.

Le Port de Gennevilliers vise à devenir un pôle de la dynamique économique régionale et en particulier de la logistique. Cette zone d'activités permettra l'implantation de nombreuses activités, et ainsi permettra l'emploi de nombreuses personnes.

Or, le projet VAILOG HOLDING FRANCE s'inscrit dans ce cadre de redéveloppement et de valorisation du port de Gennevilliers. Ce projet innovant d'un entrepôt logistique à étage, réponds aux exigences d'optimisation d'espace et d'utilisation du foncier. Le projet permettra également l'emploi de plusieurs centaines de personnes.

De plus, les dispositions initiales du projet, ainsi que la conception du bâtiment et les mesures envisagées contribuent à assurer des conditions pour que l'environnement ne soit pas impacté.

Enfin, l'étude d'impact, aussi bien dans l'analyse de l'environnement que dans l'évaluation des impacts environnementaux, ne contient pas d'éléments en contradiction avec le projet.

V MESURES PREVUES POUR SUPPRIMER OU LIMITER LES IMPACTS DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

Le tableau suivant résume les mesures prévues dans le projet VAILOG HOLDING FRANCE dans le but de supprimer ou limiter les impacts des installations sur l'environnement.

Le budget total du projet lié à l'environnement et à la sécurité est estimé à environ 5,69 millions d'euros. Les budgets suivants sont prévus :

- 5,38 millions d'euros pour la sécurité de l'aire du projet : structures coupe-feu 2h, sprinkler, rétention des eaux incendies, désenfumage... ;
- 310 k€ pour la protection de l'environnement de l'aire du projet : gestion des eaux pluviales, gestion et tri des déchets, amélioration de la qualité énergétique du bâtiment,...

Tableau 2 : Mesures compensatoires et dépenses d'exploitation

Thème	Nature des impacts potentiels	Mesures prévues
EAU	Consommation d'eau de ville	Végétation du traitement choisie demandant un faible arrosage
	Rejet d'eaux pluviales et d'eaux usées	Mise en place d'un bassin de rétention des eaux pluviales, pour limiter les rejets à 10 L/s/ha Traitement des eaux pluviales par un séparateur à hydrocarbures Traitement des eaux usées par une station d'épuration
	Eaux d'extinction d'incendie	Confinement de toutes les eaux d'extinction d'incendie dans le bassin de rétention des pluies, dans le réseau, les cellules au rez-de-chaussée et dans les quais Analyse et traitement approprié par un prestataire agréé
	Déversements accidentels dans les réseaux	Produits et déchets dangereux stockés dans des rétentions adaptées Présence d'absorbants dans les zones stratégiques
	Emissions diffuses : impact négligeable par rapport à l'environnement du projet	Faible circulation dans l'enceinte des projets Vitesse limitée dans la zone
AIR	Emissions canalisées et en cas de fonctionnement dégradé	Entretien régulier de la chaudière, motopompe et des installations de réfrigération
	Pas d'odeur perceptible à l'extérieur du projet	Pas de stockage odorant dans l'aire des projets
BRUIT et VIBRATIONS	Sources sonores et vibratiles diffuses : circulation	Livraisons et expéditions préférentiellement en journée Vitesse limitée dans la zone
	Sources sonores et vibratiles ponctuelles : chaudière, motopompe et groupes froid	Entretien régulier des installations

Thème	Nature des impacts potentiels	Mesures prévues
DECHETS	Production de déchets industriels non dangereux (DND) et dangereux (DID)	Tri des DND Collecte et élimination des déchets dangereux dans des filières adaptées par des prestataires agréés et suivies dans un registre tenu à jour
SOLS / SOUS-SOL	Stockage de produits liquides Déversement accidentel	Stockage de tous les produits réglementés dans des zones dédiées. Rétentions adaptées au stockage de produits chimiques et suffisamment dimensionnées Mise en place de rétention Utilisation d'absorbant adaptée si nécessaire
TRANSPORTS	Bruit et émissions atmosphériques associés à la circulation routière Sécurité	Vitesse limitée sur la plate-forme Séparation des flux VL et PL
ENERGIE	Consommation d'électricité et d'énergie fossile	Sur-isolation du bâtiment Mise en place d'une climatisation réversible pour le chauffage et la climatisation des bureaux Utilisation d'une chaudière gaz régulièrement entretenue pour la mise hors gel dans chacun des bâtiments
PAYSAGE	Intégration paysagère	Conception architecturale du bâtiment pour l'intégrer au mieux dans son environnement Traitement paysager des façades des bâtiments et des espaces verts
EMISSIONS LUMINEUSES	Eclairage de nuit	Lampadaires éclairant en cône vers les voies de circulation
FAUNE et FLORE	Faune et flore environnante	Choix d'espèces végétales auto-suffisantes et non invasives Traitement des espaces verts qui pourront devenir un habitat temporaire pour les espèces animales de passage
TRAVAUX	Source d'émissions atmosphériques, de rejets aqueux, de déchets, de bruit et de pollution des sols	Travaux réalisés selon la réglementation en vigueur Mesures spécifiques pour limiter les rejets aqueux en phase travaux

VI COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DIFFERENTS PLANS

VI.1 URBANISME

Le site se trouve dans la zone du Port Autonome de Paris au nord de l'A86, à dominante d'activités économiques, en particulier autour des activités portuaires, de la logistique et d'activités industrielles. Dans cette zone, les bâtiments sont le plus souvent implantés de façon discontinue sur les parcelles, parfois avec de grands volumes. C'est une zone qui est traversée ou bordée par plusieurs infrastructures routières majeures (RD 19, A86, débouché de l'A15) et voies ferrées.

En tenant compte du schéma d'aménagement du Port, le projet VAILOG HOLDING FRANCE est situé dans deux zones du PLU en date de janvier 2014 : l'arboretum au nord du bâtiment se trouve en zone UPEa et le reste de la parcelle en zone UPEd. Il s'agit des secteurs limitrophes du Port Autonome de Paris avec le nord de la ville multifonctions. L'axe de type autoroutier A86 crée une coupure forte entre ces deux entités, mais il est souhaité que les formes urbaines y soient plus proches des formes « de la ville habitée ». Les vocations économiques autorisées sont mixtes, avec une part d'immeubles de bureaux possibles.

En effet, les conditions d'occupation du sol, d'emprise au sol et de d'implantation et de hauteurs des constructions seront conformes au règlement de la zone. Ce projet innovant d'un entrepôt logistique à étage, réponds aux exigences d'optimisation d'espace et d'utilisation de sol.

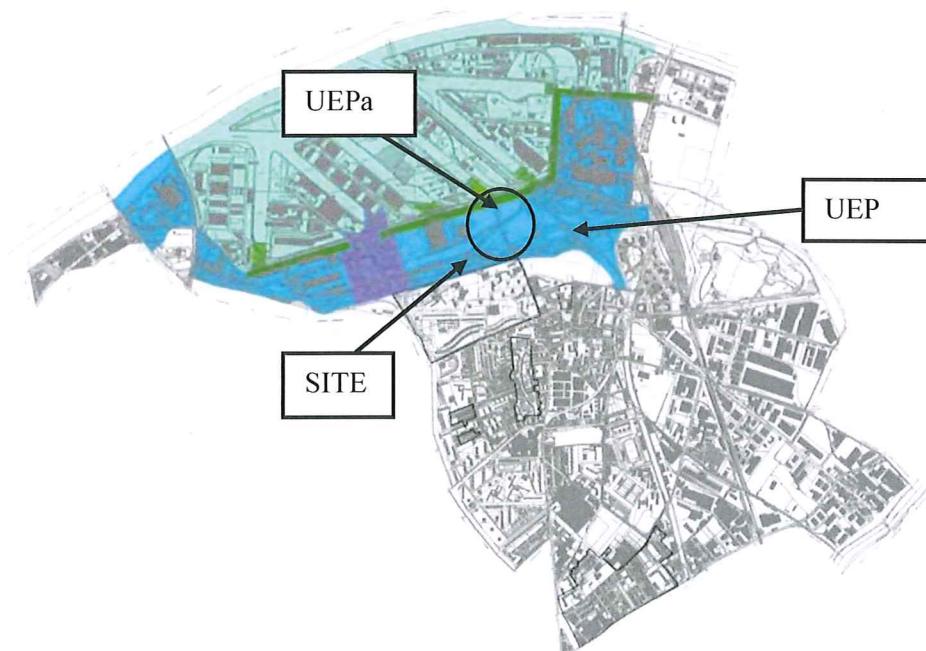


Figure 1 : PLU de la commune de Gennevilliers

VI.2 SDAGE SEINE NORMANDIE ET SAGE

Le mode de gestion des eaux mis en place sur le projet de bâtiment logistique VAILOG HOLDING FRANCE respectera les exigences réglementaires fixées dans la zone. Le projet ne générera pas de rejets susceptibles d'influer dans l'atteinte des objectifs du SDAGE adopté le 5 novembre 2015.

Le projet répondra également à la doctrine établie par la DRIEE en avril 2012 relatif à l'instruction des dossiers de rejets d'eaux pluviales dans le cadre de la police de l'eau et de la police des ICPE.

Conformément à cette doctrine, le projet VAILOG HOLDING FRANCE, occasionnant des rejets d'eaux pluviales, sera compatible avec les dispositions du SDAGE Seine Normandie, notamment au respect des dispositions suivantes :

- *Disposition 6 : Renforcer la prise en compte des eaux pluviales par les collectivités* : Non applicable au site ;
- *Disposition 7 : Réduire les volumes collectes et déversés par temps de pluie* : Un bassin de rétention permettant de garder sur site d'éventuels effluents pollués, sera aménagé. Il permettra également de réguler le débit des rejets en eaux pluviales;
- *Disposition 20 : Limiter l'impact des infiltrations en nappes* : Aucun rejet dans les eaux souterraines ne sera effectué ;
- *Disposition 145 : Maitriser l'imperméabilisation et les débits de fuite en zones urbaines pour limiter l'aléa au risque d'inondation à l'aval* : le débit de sortie est fixée par le règlement de la zone du Port et sera respecté par VAILOG HOLDING FRANCE. Les rejets du site seront limités et le site disposera d'une maîtrise du débit de fuite.

VI.3 PLAN DEPARTEMENTAL ET REGIONAL D'ELIMINATION DES DECHETS

Les activités menées sur le projet de bâtiment logistique VAILOG HOLDING FRANCE seront conformes aux objectifs des plans de gestion des déchets en vigueur dans la région.

Les pratiques environnementales de gestion des déchets mises en place sur site permettront de répondre au Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDDMA) Ile-de-France, adopté le 26 novembre 2009. Ce dernier poursuit 5 objectifs pour 2019:

1. Diminuer la production de déchets de 50 kg/habitant ;
2. Augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers ;
3. Doubler la quantité de compost conforme à la norme ;
4. Diminuer de 25% les déchets incinérés et de 35% les déchets enfouis ;
5. Favoriser une meilleure répartition géographique des centres d'enfouissement.

La gestion des déchets sur site visera à remplir ses objectifs en minimisant les déchets générés et optimisant le tri. Les flux de déchets seront orientés vers les filières adaptées conformément à la réglementation. Enfin, une sensibilisation du personnel sera réalisé afin d'atteindre les objectifs fixés par ces plans.

La gestion des déchets sur site permettra également de répondre aux objectifs du PREDD (Plan Régional d'Elimination des Déchets Dangereux) Ile-de-France, adopté le 26 novembre 2009. Son objectif principal est de mieux séparer les déchets dangereux du reste de la poubelle, à l'heure actuelle correspondre au 20%.

En effet, l'activité sur site générera un volume très limité de déchets dangereux qui seront traités en filière agréé par des prestataires autorisés.

VI.4 PLAN REGIONAL DE LA QUALITE DE L'AIR

Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) d'Ile de France a été adopté en novembre 2009 par le préfet de la région. À partir d'un inventaire des émissions de polluants et d'une évaluation de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et l'environnement, le PRQA fixe des orientations permettant de prévenir ou réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets en réponse aux objectifs fixés par la loi sur l'air¹.

Les objectifs de qualité de l'air du PRQA sont les suivants :

- Atteindre les objectifs de qualité de l'air fixés par la réglementation ou par l'organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Île-de-France des dépassements :
 - o les particules PM₁₀ : 25 µg/m³ en moyenne annuelle d'ici 2015, pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé, à 20 µg/m³, ainsi que 50 µg/m³ (moyenne journalière) à ne pas dépasser plus de 35 jours par an,
 - o les particules PM_{2,5} : 15 µg/m³ d'ici 2015 pour tendre vers les préconisations de l'Organisation Mondiale de la Santé, à 10 µg/m³,
 - o le dioxyde d'azote NO₂ : 40 µg/m³ en moyenne annuelle,
 - o l'ozone O₃ : seuil de protection de la santé : 120 µg/m³ sur 8 heures,
 - o le benzène C₆H₆ : 2 µg/m³ en moyenne annuelle.

Atteindre ces objectifs de qualité de l'air à proximité immédiate d'axes majeurs de trafic ou sources importantes de polluant. (Proposer, pour ces zones, des mesures compensatoires dans un souci d'équité environnementale).

- Diminuer les émissions d'autres polluants tels que les pesticides, les dioxines et les hydrocarbures aromatiques polycycliques et limiter l'exposition des Franciliens.
- Accompagner les évolutions nationales en termes de surveillance et de réglementation de l'air intérieur. Au niveau régional, appliquer une politique volontariste en matière de bonne pratique dans les Etablissements Recevant du Public (ERP), en particulier ceux accueillant des enfants.

Le projet VAILOG HOLDING FRANCE s'inscrit dans les objectifs du PRQA de l'Ile de France applicables au site. En effet, l'utilisation potentielle du transport par voie fluviale et ferrée permettra de réduire les émissions du transport par poids-lourds, lui-même limité en comparaison du trafic des autoroutes voisines.

VI.5 PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) d'Ile de France a été approuvé par l'arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013. Il impose dix mesures réglementaires.

Du fait de l'activité menée sur le site, du nombre d'employés, des caractéristiques de la chaufferie, de l'absence de groupe électrogène, les mesures réglementaires ne s'appliquent pas au projet VAILOG HOLDING FRANCE, à l'exception de la mesure réglementaire n°11, liée aux mesures à prendre en cas de pointe de pollution. En cas d'épisode de pollution atmosphérique, l'application des mesures mises en place par les pouvoirs publics seront respectés (diminution des vitesses limites, circulation alternée,...).

¹ Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. Les objectifs de qualité de l'air et les valeurs limites sont définis par le Décret n°98-360 du 6 mai 1998

VI.6 SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

La Trame Verte et Bleue est une Démarche issue du Grenelle de l'Environnement. Elle vise à maintenir et à reconstituer un réseau écologique national pour que les espèces animales et végétales puissent circuler et assurer leur survie. Ce réseau écologique, composé de réservoirs de biodiversité, reliés entre eux par des corridors écologiques, inclut une composante verte et une composante bleue qui forment un tout indissociable, la trame verte et bleue.

La conception de la trame verte et bleue repose sur 3 niveaux emboîtés :

- Des orientations nationales adoptées par Décret en Conseil d'Etat consécutivement aux lois Grenelle I et II ;
- Des SRCE élaborés conjointement par la Région et l'Etat. Ces schémas respectent les orientations nationales et identifient la trame verte et bleue à l'échelle régionale ;
- Les documents de planification et projets de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, en matière d'aménagement et d'urbanisme (PLU, SCOT, carte communale), qui prennent en compte les SRCE au niveau local.

D'après la carte de la trame verte et bleue de Paris et de la Petite Couronne, il apparaît que la parcelle concernée par le projet VAILOG HOLDING FRANCE n'est pas concernée.

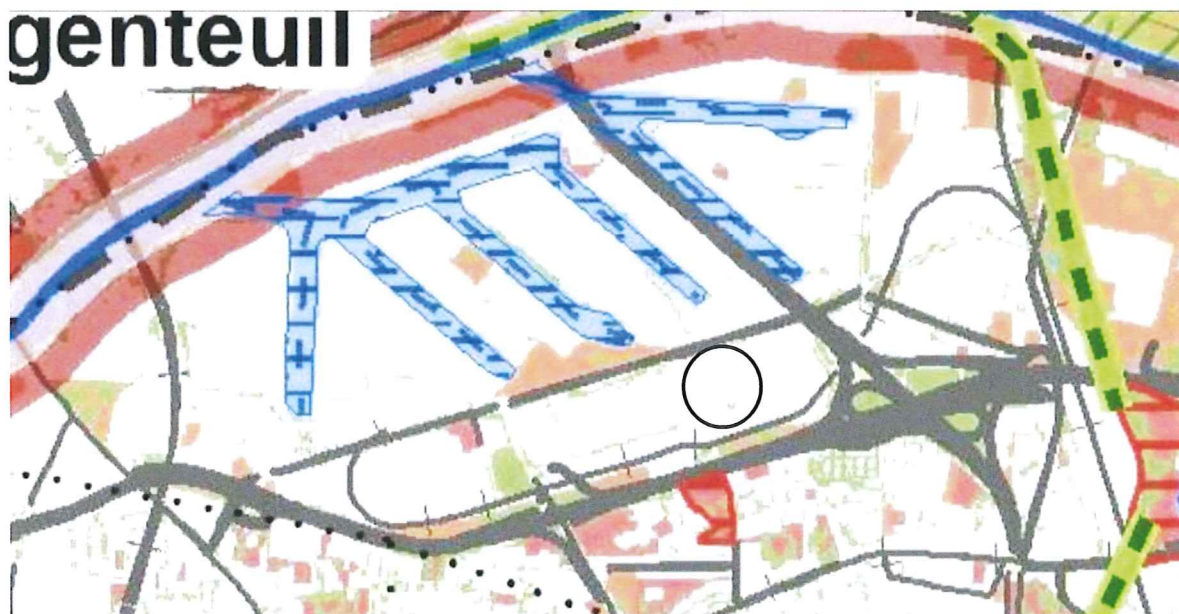


Figure 2 : Extrait de la carte de la trame verte et bleue

Il est néanmoins à noter qu'un arboretum sera conservé au nord de la parcelle.

VII ANALYSE DES EFFETS CUMULES

Suite à la publication du décret du 29 décembre 2011 relatif à la réforme des études d'impacts, une analyse des effets cumulés de l'exploitation du projet VAILOG HOLDING FRANCE avec d'autres projets connus doit être réalisée dans le cadre de la réalisation de l'étude d'impact.

Selon l'article R122-5 du Code de l'Environnement, ces projets sont ceux, qui lors du dépôt de dossier, « ont fait l'objet du document d'incidences au titre d'article R214-6 du Code de l'Environnement et d'une enquête publique ou d'une étude d'impact et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale compétente en matière d'environnement a été rendu public ».

Une consultation des dossiers de demande d'autorisation en cours d'instruction auprès de la Préfecture de Hauts-de-Seine a été réalisée, afin de vérifier la présence de projets faisant l'objet d'une étude d'impact soumise à enquête publique.

Selon les informations fournies, trois dossiers répondent à ces critères sur plate-forme du port de Paris à Gennevilliers. Il s'agit des projets suivants :

- PEVM localisé au 20 Route du Bassin n°5, localisé à environ 800 m du projet VAILOG HOLDING FRANCE. Une activité de transit et regroupement de terres excavées y sera menée.
- Serre et Andrieu sur le bassin n°6 du Port, localisé à environ 1,2 km du projet VAILOG HOLDING FRANCE. Une activité de traitement de déchets y sera menée.
- Mazeau sur le bassin n°6 du Port, localisé à environ 1,2 km du projet VAILOG HOLDING FRANCE. Une activité de traitement de déchets y sera menée.

Ces trois activités, très différentes de celle projetée sur le site VAILOG HOLDING FRANCE, seront donc menées à au moins 800 m du site objet du présent dossier. Ils ne sont pas localisés dans la zone d'influence du projet VAILOG HOLDING France.

A la vue de la description des activités concernées, le seul effet susceptible de générer un impact cumulé est les transports. Néanmoins, du fait des infrastructures routières desservant la zone du Port, les impacts seront non significatifs.

Les effets cumulés de ces sites et du projet VAILOG HOLDING FRANCE sont donc faibles.

De plus, les impacts du projet du projet VAILOG HOLDING FRANCE seront faibles ou limités, minimisant les effets cumulés avec les impacts des installations voisines.

VIII CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION

VIII.1 PREAMBULE

Conformément à l'article R512-8 du livre V du Code de l'Environnement, l'étude d'impact doit présenter les conditions de remise en état du site après exploitation.

Cette partie s'attache donc à présenter, de manière succincte, les principales modalités proposées par l'exploitant pour remettre le site en l'état, du point de vue environnemental, après exploitation.

La remise en état sera menée de telle sorte que le site puisse être affecté après exploitation par VAILOG HOLDING FRANCE à toute activité autorisée par le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU).

L'emprise du projet concerne majoritairement des terrains affectés en zone UEPd : il s'agit de la plus grande partie du Port Autonome de Paris – Plateforme de Gennevilliers, regroupant des entreprises où dans un cadre de vocations économiques mixtes, les vocations d'activités tertiaires et de services font l'objet de mesures un peu plus incitatives que les autres. C'est le secteur qui bénéficie des constructibilités les plus fortes en matière d'activités économiques de stockage, logistiques, industrielles...

L'espace vert au nord du site se trouve en zone UEPa : correspondant à des secteurs aux densités de construction peu élevées, afin d'inciter à un paysagement fort des espaces proches de l'artère routière principale du Port. Le principe de « l'arboretum » qui se mettra progressivement en place, est également de jouer un rôle de « bassin de rétention », ou d'espaces –tampon en cas d'inondation.

VIII.2 PROPOSITION DE REMISE EN ETAT

Le projet de remise en état du site doit permettre de restituer un établissement exempt de tout passif environnemental, plaçant ainsi l'installation dans un état tel qu'elle ne puisse porter atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L511-1 du code de l'environnement.

En cas de cessation d'activité de l'établissement, le principal risque associé aux activités réalisées est la pollution des sols suite à un déversement et une infiltration de produits stockés et manipulés, voire à une accumulation de déchets industriels dangereux.

Conformément aux articles R512-74 à R512-80 du livre V du code de l'environnement, la fin d'exploitation de l'établissement s'accompagnera de la notification au préfet de la date de cet arrêt, trois mois au moins avant celui-ci et de la mise en sécurité du site par :

- l'évacuation et l'élimination des produits dangereux et des déchets conformément aux prescriptions réglementaires, en respectant le principe du tri sélectif et de la valorisation maximale ainsi que la réglementation liée au transport de matières dangereuses ;
- des interdictions ou limitations d'accès au site ;
- la suppression des risques d'incendie et d'explosion ;
- la surveillance des effets de l'installation sur son environnement (pour les sols, il s'agit de respecter les préconisations de la circulaire du 08/02/2007 relative à la prévention de la pollution des sols pollués).

Ces mesures permettront outre le fait de mettre en sécurité l'unité, d'éliminer les risques de pollution ultérieure, les risques sanitaires pour le voisinage et les risques d'accidents technologiques ou d'une personne physique sur le site.

Par ailleurs, un diagnostic final de l'état des sols et des eaux souterraines sera réalisé en cas de cessation d'activité. Au cas où les résultats traduiraient, une pollution des sols et/ou des eaux souterraines due à l'activité menée par l'exploitant, toutes les mesures nécessaires pour retrouver la qualité initiale des sols et /ou des eaux souterraines seraient prises (cf. cahier des charges générales du Port – article 1.1.9 – Restitution des lieux, remise en état et dans le cadre de la convention avec le Port Autonome de Paris).

Les courriers de demande d'avis à la Mairie de Gennevilliers et au propriétaire sont joints en annexe de l'étude d'impact. Aucune réponse n'a été transmise au jour du dépôt du dossier.

IX METHODES UTILISEES POUR EVALUER LES EFFETS DE L'ETABLISSEMENT SUR L'ENVIRONNEMENT

IX.1 DEMARCHE GENERALE

La démarche générale suivie pour l'évaluation des effets de l'établissement sur l'environnement peut être présentée selon les étapes suivantes :

- analyse du contexte réglementaire français et européen inhérent aux activités et substances prévues dans le cadre du projet, aux prélèvements et aux émissions du projet, à la constitution des différentes parties du dossier présenté ;
- collecte des données sur l'activité prévue dans le projet et son environnement général (visite des alentours, photographies...) ;
- critique et analyse des données (vérification des sources, actualisation, représentativité...) ;
- analyse des effets de l'installation sur l'environnement (air, eau, déchets, bruit, sol, transports...) et évaluation des impacts actuels et futurs en rapport avec la sensibilité du milieu ;
- analyse des effets de l'exploitation du projet sur la santé des populations et étude préliminaire des risques sanitaires.

La notice descriptive technique du projet a servi de base à la détermination qualitative et quantitative de ces impacts : rejets liquides, trafic associé au site, émissions sonores, impact paysager.

Ces données ont été complétées par l'expérience de ICF Environnement et VAILOG HOLDING FRANCE en matière de sites logistiques : émissions sonores, mesures sur les poussières, qualité des rejets liquides.

Aucune difficulté méthodologique n'a été rencontrée pour la recherche des données pour l'état initial de l'environnement.

IX.2 LES SOURCES DE DONNEES

Les sources de données consultées et exploitées dans le cadre de l'élaboration de l'étude d'impact sont les suivantes :

- données de VAILOG HOLDING FRANCE concernant le projet ;
- services de l'Etat (ARS, BRGM, Préfecture, Mairies...) ;
- Divers organismes ou associations (INSEE, ATMO...) ;
- bases de données accessibles par Internet.