



Direction régionale et interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

Paris, le 20 avril 2017

Unité départementale de l'Essonne

Nos réf : A2017-0694

Avis de l'autorité environnementale sur le projet de AMAZON FRANCE TRANSPORT

Résumé de l'avis

Le présent avis porte sur le projet de construction d'un complexe logistique comprenant un entrepôt et une messagerie sur la commune de Brétigny-sur-Orge dans le département de l'Essonne. Il intervient dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement et dans le cadre de la procédure de permis de construire.

Cet avis vient en continuité de la décision de l'Autorité Environnementale n°DRIEE-SDDTE-2016-163 du 27 octobre 2016 rendue dans le cadre de la demande d'avis au cas par cas relative à la création d'une voie d'accès et d'un giratoire permettant de desservir le secteur et en particulier le projet de AMAZON FRANCE TRANSPORT.

L'objet du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) transmis le 14 avril 2017 est la construction de ce complexe logistique implanté sur un terrain d'environ 31ha sur l'ancienne base aérienne de Brétigny-sur-Orge.

Les principaux enjeux du projet concernent les risques technologiques, l'eau, le bruit, les pollutions de sols, les transports et les nuisances induites. Les inventaires sur les volets faune et flore ont été menés de manière complète et n'identifient pas d'enjeux environnementaux forts sur ce thème. Le pétitionnaire aborde ces différents points de manière satisfaisante et propose des mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Toutefois, certaines précisions auraient mérité d'être apportées notamment sur le volume prévisionnel d'eau consommé par an même si ce dernier est évalué à faible par le pétitionnaire, sur le retour d'expérience interne quant à la technologie employée pour la gestion du stockage et sur la caractérisation des interactions entre les deux bâtiments (transfert de marchandises).

L'Autorité Environnementale recommande :

- dans le cadre de la démolition des bâtiments que soit pris en compte la présence éventuelle d'amiante dans les bâtiments et les fragments de clivage dans les enrobés,
- que l'ensemble des mesures d'accompagnement de la faune et/ou de la flore soient prescrites y compris le suivi écologique associé,

- que l'ensemble des mesures visant à maîtriser les risques des installations soient prescrites dont l'entretien des bassins inclus dans le périmètre du dossier de demande d'autorisation,

- que le projet s'adapte aux préconisations du guide Végétation en ville du Réseau national de surveillance aérobiologique concernant les espèces végétales qui seront implantées.

L'autorité environnementale note que le projet Amazon France Transport est un des premiers projets d'envergure développés sur le foncier de l'ancienne base aérienne. Il n'est donc pas exclu que d'autres suivront. L'autorité environnementale souligne donc la nécessité de mener, en parallèle du présent projet, une approche plus globale concernant le projet de reconversion de la base aérienne afin d'appréhender l'environnement dans sa globalité, de rendre compte des effets prévisibles de ce projet et de proposer des mesures permettant d'éviter, réduire ou compenser ses impacts potentiels.

L'autorité recommande enfin que la zone située au sud du projet et identifiée comme comportant des enjeux environnementaux soit préservée et fasse l'objet d'une mesure de non-constructibilité.

Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

AVIS

1 L'évaluation environnementale

1.1 Présentation de la réglementation

Le système européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

Le projet de AMAZON FRANCE TRANSPORT est soumis à la réalisation d'une étude d'impact en application des dispositions de l'article R.122-2 de code de l'environnement – notamment la rubrique 1° et la rubrique 36° du tableau annexé à cet article.

1.2 Présentation de l'avis de l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis concerne AMAZON FRANCE TRANSPORT sur la commune de Brétigny-sur-Orge. Il est émis dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et de la demande de permis de construire déposées par cette société le 14 avril 2017.

Au vu des enjeux potentiels à l'échelle du territoire et relatif à la reconversion de la base aérienne notamment en termes de consommation d'espace agricole, de faune, de flore et de trafic, l'Autorité Environnementale recommande pour la suite une démarche d'évaluation environnementale plus globale portant sur le projet de reconversion dans son ensemble.

À la suite de l'enquête publique, cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

1.3 Contexte et description du projet

1.3.1 Présentation

L'objet du dossier de demande d'autorisation d'exploiter (DDAE) transmis le 14 avril 2017 est la construction d'un complexe logistique constitué de deux bâtiments. Ce complexe sera implanté sur un terrain d'environ 31ha sur l'ancienne base aérienne de Brétigny-sur-Orge. Le site sera constitué par le bâtiment appelé *e-commerce* relevant du régime de l'autorisation et par un second bâtiment appelé *sort-center* relevant quant à lui du régime de la déclaration au titre de la réglementation des installations classées pour l'environnement (ICPE). Le pétitionnaire indique que la société AMAZON FRANCE TRANSPORT exploitera entièrement le complexe logistique. Le plan de localisation du projet est joint en annexe 1 au présent rapport.

L'activité pourra s'organiser sans discontinuité par poste via un fonctionnement en 3*8. Le complexe logistique est conçu pour accueillir 2200 personnes en simultané : 1400 personnes pour le bâtiment *e-commerce* et le reste pour le bâtiment *sort-center*. À noter, les activités du *sort-center* sont plus concentrées sur la fin de journée voire la nuit.

1.3.2 Implantation et description de l'environnement du projet

Le projet se positionne sur les parcelles cadastrales 558p et 586p de la section E de la commune de Brétigny-sur-Orge, à environ 1,5km au sud-est du centre-ville sur des parcelles cultivées par l'INRA et des bâtiments abandonnés composant la friche dite « Thomson ». Il est situé sur la zone U1b destinée à recevoir des activités économiques du PLU de cette commune.

L'environnement actuel de ces parcelles est constitué par :

- au nord, nord-ouest : la route départementale D19,
- au nord, nord-est : les terrains et construction de la base aérienne 217,
- au sud : des parcelles agricoles.

Les premières habitations sont localisées à environ 180m au nord-ouest. Les établissements recevant du public les plus proches sont situés à environ 300m au nord-ouest du site, au-delà de la RD19. Il s'agit du collège Pablo Néruda et du gymnase Camille Hébert. Les voies ferrées du RER C se localisent également au Nord-Ouest à environ 1,1km.

Aucun aéroport ou aérodrome n'est situé dans un rayon de 10km autour du site, la base aérienne 217 n'étant plus en activité.

Le site sera desservi depuis la RD19 via un rond-point et une route d'accès qui seront créés. Ces ouvrages sont traités en dehors de la présente procédure et ont fait l'objet d'une décision de dispense d'étude d'impacts (Décision n° DRIEE-SDDTE-2016-163 du 27 octobre 2016).

Le pétitionnaire recense également le projet de centre commercial Central parc Val vert sur la commune du Plessis-Pâté ainsi que des projets structurels visant à fluidifier le trafic (création de la voie sud francilienne, d'une voie spéciale pour les transports en commun le long de la RD117...).

Un positionnement du site au regard du milieu naturel est réalisé :

- il est situé sur des sols considérés comme peu perméables jusqu'à 1,5m de profondeur environ et pratiquement imperméables ou imperméables au-delà,
- le principal aquifère présent dans les formations du Calcaire de Brie est surmonté par une épaisse couche d'Argile à Meulière pouvant être considérée comme imperméable à pratiquement imperméable. Cette nappe est présente entre 2 et 3m de profondeur et est orienté vers l'ouest. L'étude ne recense aucun captage d'eau dans un rayon de 500m autour du site,
- le cours d'eau le plus proche est le Blutin qui se rejette dans l'Orge et se situe à 1,5km au nord-est du projet dans le centre-ville de Brétigny-sur-Orge,
- dans un rayon de 5km au sud sud-est se rencontrent deux sites Natura 2000 (Marais des basses vallées de la Juine et de l'Essonne FR100805, Marais d'Itteville et de Fontenay-le-Vicomte FR1100102) qui se superposent également avec un arrêté de protection de biotope (FR3800417 – Marais de Fontenay-le-Vicomte). Dans ce même rayon se trouvent également deux ZNIEFF de type II et une ZNIEFF de type I.

Si la commune de Brétigny-sur-Orge est concernée par le plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) des vallées de l'Orge et de la Sallermouille pour l'aléa « Inondation de l'Orge », le site n'est pas situé dans le périmètre concerné.

Au regard des anciennes activités et des bombardements notamment durant la seconde guerre mondiale, des études environnementales ont été menées pour s'assurer de la suppression des sources de pollution concentrées éventuelles et de la compatibilité du projet avec les sources résiduelles potentielles. Dans ce cadre, des anomalies en métaux lourds ainsi que de légères concentrations en HAP ont notamment été relevées. Le pétitionnaire précise que la démolition des bâtiments désaffectés et la dépollution pyrotechnique seront réalisées par la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne. Ces opérations doivent permettre d'assurer la compatibilité des sols avec l'usage futur projeté.

L'Autorité Environnementale recommande dans le cadre de la démolition de prendre en compte la présence éventuelle d'amiante dans les bâtiments et les fragments de clivage dans les enrobés.

Un diagnostic faune flore tenant compte notamment du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a abouti au choix du site d'implantation tel que décrit au dossier. Ceci a permis d'éviter d'impacter notamment les secteurs de concentration de mares et de mouillères identifiées.

1.3.3 Nature et volume des activités

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du code de l'environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Pour le bâtiment e-commerce :

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime du projet
1510-1	Entrepôts couverts (stockage de matières ou produits combustibles en quantité supérieure à 500 tonnes dans des), à l'exclusion des dépôts utilisés au stockage de catégories de matières, produits ou substances relevant, par ailleurs, de la présente nomenclature, des bâtiments destinés exclusivement au remisage de véhicules à moteur et de leur remorque, des établissements recevant du public et des entrepôts frigorifiques. Le volume des entrepôts étant : 1. Supérieur ou égal à 300 000 m ³	Stockage maximal de 90 170t pour un volume stocké de 257 620m ³ * dans un volume d'entrepôt d'environ 499 755m ³ Stockage dans la cellule dite VNA et aux niveaux L3 et L4	A
1530-1	Papiers, cartons ou matériaux combustibles analogues y compris les produits finis conditionnés (dépôt de), à l'exception des établissements recevant du public. Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieur à 50 000 m ³ ;	Volume de stockage maximal : 257 620m ³ *	A
1532-1	Bois ou matériaux combustibles analogues y compris les produits finis conditionnés et les produits ou déchets répondant à la définition de la biomasse et visés par la rubrique 2910-A, ne relevant pas de la rubrique 1531 (stockage de), à l'exception des établissements recevant du public. Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieur à 50 000 m ³	Volume de stockage maximal : 257 620m ³ *	A
2662-1	Polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de). Le volume susceptible d'être stocké étant : 1. Supérieur ou égal à 40 000 m ³ ;	Volume de stockage maximal : 257 620m ³ *	A
2663-1a	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) : 1. A l'état alvéolaire ou expansé tels que mousse de latex, de polyuréthane, de polystyrène, etc., le volume susceptible d'être stocké étant : a) Supérieur ou égal à 45 000 m ³ ;	Volume de stockage maximal : 257 620m ³ *	A
2663-2a	Pneumatiques et produits dont 50 % au moins de la masse totale unitaire est composée de polymères (matières plastiques, caoutchoucs, élastomères, résines et adhésifs synthétiques) (stockage de) : 2. Dans les autres cas et pour les pneumatiques, le volume susceptible d'être stocké étant : a) Supérieur ou égal à 80 000 m ³ ;	Volume de stockage maximal : 257 620m ³ *	A
2910-A.2	Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770, 2771 et 2971. A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la	Puissance thermique des deux groupes électrogènes : 8 MW	DC

	<p>biomasse telle que définie au a ou au b (i) ou au b (iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b (v) de la définition de biomasse ou lorsque la biomasse est issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes,</p> <p>2. Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW</p>		
2925	<p>Accumulateurs (ateliers de charge d').</p> <p>La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW</p>	<p>Puissance maximale : 1200kW</p>	D
4802-2a	<p>Gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n° 517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009 (fabrication, emploi, stockage).</p> <p>2. Emploi dans des équipements clos en exploitation.</p> <p>a) Équipements frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2 kg, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 300 kg</p>	<p>Groupes froids pour la climatisation des locaux de capacité unitaire supérieure à 2kg pour une masse totale d'environ 4000kg de R134A, R404A ou R407C</p>	DC

A (autorisation), E (Enregistrement), D (Déclaration), C (soumis au contrôle périodique prévu par l'article L 512-11 du code de l'environnement).

Le pétitionnaire précise en outre dans son dossier que les boissons alcoolisées qui pourront être présentes ne se comporteront pas comme des produits inflammables de catégorie 2 ou 3 et auront un titre alcoométrique inférieur à 11°. Elles sont donc comptabilisées au titre de la rubrique 1510.

Le refroidissement du circuit du fluide frigorigène sera réalisé en circuit fermé par échangeur d'air donc sans évaporation d'eau. Ceci induit l'absence de risque légionelle.

Pour le bâtiment sort-center :

N° de la nomenclature	Installations et activités concernées	Éléments caractéristiques	Régime du projet
2925	<p>Accumulateurs (ateliers de charge d').</p> <p>La puissance maximale de courant continu utilisable pour cette opération étant supérieure à 50 kW</p>	<p>Puissance maximale : 400kW</p>	D
4802-2a	<p>Gaz à effet de serre fluorés visés à l'annexe I du règlement (UE) n° 517/2014 relatif aux gaz à effet de serre fluorés et abrogeant le règlement (CE) n° 842/2006 ou substances qui appauvrissent la couche d'ozone visées par le règlement (CE) n° 1005/2009 (fabrication, emploi, stockage).</p> <p>2. Emploi dans des équipements clos en exploitation.</p> <p>a) Équipements frigorifiques ou climatiques (y compris pompe à chaleur) de capacité unitaire supérieure à 2 kg, la quantité cumulée de fluide susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 300 kg</p>	<p>Groupes froids pour la climatisation des locaux de capacité unitaire supérieure à 2kg pour une masse totale d'environ 2700kg de R134A, R404A ou R407C</p>	DC

A (autorisation), E (Enregistrement), D (Déclaration), C (soumis au contrôle périodique prévu par l'article L 512-11 du code de l'environnement).

Le pétitionnaire précise que ce bâtiment est non classable au titre de la rubrique 1510 dans la mesure où la quantité de matières combustibles restera strictement inférieure à 500t à tout instant.

Le pétitionnaire aurait pu préciser les volumes des cuves de carburant associées au sprinkler et aux groupes électrogènes pour les deux bâtiments.

2 Étude d'impact

2.1 L'analyse des enjeux environnementaux

Le dossier décrit l'environnement physique et naturel du site ainsi que l'environnement socio-économique sur la base de données documentaires mais également d'une étude géotechnique, d'une expertise écologique et d'études environnementales menées in situ (sondage, analyses, observation...). L'ensemble des enjeux environnementaux prévus par l'article R.122-5-II apparaissent étudiés de façon proportionnée aux enjeux.

En particulier :

- l'étude biologique recense entre autre les zones Natura 2000, les ZNIEFF, les zones humides et réalise également un diagnostic faune flore sur 2015 et 2016. Plusieurs enjeux forts sont identifiés sur un périmètre de 58ha, périmètre plus large que l'emprise du site et associée à l'emprise initiale projetée,
- outre l'analyse des bases de données BASOL et BASIAS, le dossier présente les études environnementales jointes en annexe au dossier sur la qualité des sols au droit du site. L'Évaluation Quantitative des Risques Sanitaires associée conclut que la pollution en présence demeure limitée et est compatible avec les usages projetés. Le dossier précise toutefois qu'un suivi de la démolition des bâtiments et de la dépollution notamment pyrotechnique par la communauté d'agglomération en cours à la date du dépôt du dossier sera réalisé afin de s'assurer du maintien de cette compatibilité et cartographier l'état initial des sols avant exploitation,
- la vulnérabilité et la sensibilité des nappes souterraines sont qualifiées de faibles au regard du l'usage et du contexte géotechnique,
- une étude des niveaux sonores est réalisée afin d'établir l'état initial ainsi que l'état futur à l'horizon 2018 considérant l'hypothèse du trafic maximal susceptible d'être enregistré sur le site (7800 véhicules légers et 2360 poids lourds). Ces niveaux sonores sont influencés principalement par le trafic de la RD19 selon le pétitionnaire,
- une étude sur le trafic routier établit l'état initial, l'état prévisionnel à horizon 2018 ainsi que l'état prévisionnel à horizon 2020 au regard des projets de développement et de modification de desserte prévus par ailleurs aux alentours. Cette étude a été réalisée sur la période de plus forte activité soit entre le 15 octobre et le 14 janvier pour trois postes de 1385 personnes en semaine et pour deux postes le week-end,
- une évaluation des risques sanitaires est réalisée au regard des activités projetées. Elle comprend un inventaire des sources de rejets des installations, une évaluation des enjeux et des voies d'exposition. Le schéma conceptuel établi retient comme principale voie d'exposition l'inhalation des gaz et particules liés aux rejets atmosphériques.

2.2 L'analyse des impacts environnementaux

2.2.1 Justification du projet retenu

Le projet s'inscrit dans le cadre de la reconversion de la base aérienne 217.

Le dossier explicite clairement que l'emprise du site a été revue au regard du résultat des études environnementales menées et ce afin d'éviter au mieux les impacts. Cette stratégie d'évitement s'accompagne également de mesures d'accompagnement telle que la création de bosquets sur site, la création d'une mare et ainsi que de dispositifs de passage pour la faune au niveau de la route d'accès hors site. Ces choix permettent de considérer que le pétitionnaire a correctement pris en compte ces enjeux environnementaux. L'ensemble des mesures d'accompagnement présentées sont à considérer comme intégrantes au dossier ICPE et l'Autorité Environnementale recommande donc que ces mesures soient prescrites à l'exploitant.

Le pétitionnaire effectue l'analyse de conformité aux différents plans et programmes applicables.

2.2.2 Évaluation des impacts du projet

Le pétitionnaire décrit les impacts du projet en phase d'exploitation et en phase chantier sur l'environnement naturel et anthropique.

Eau – consommation:

La consommation en eau potable se fait exclusivement via le réseau d'eau potable de la commune de Brétigny-sur-Orge. Les besoins sont limités aux sanitaires, aux opérations d'entretien des installations, aux arrosages des espaces verts et pour la lutte contre l'incendie. Il est prévu une réserve d'eau pompier de 240m³ attenante à la réserve sprinkler de 770m³ pour chacun des deux bâtiments.

Le pétitionnaire aurait pu évaluer la consommation prévisionnelle annuelle de cette ressource.

Eau – rejet :

Les eaux susceptibles d'être rejetées sont des eaux pluviales réputées propres (toiture), des eaux pluviales susceptibles d'être polluées (voiries) et des eaux usées. Le site ne produit pas d'effluents industriels.

Air et odeur :

Les impacts sur l'air sont limités aux émissions atmosphériques diffuses dues aux gaz d'échappement des véhicules, les autres émissions étant liées à un fonctionnement ponctuel des installations (groupes motopompes, groupes électrogènes) ou à un fonctionnement dégradé (dysfonctionnement d'une installation de climatisation, dégagement d'hydrogène dans un local de charge). Le pétitionnaire a estimé l'impact du trafic induit par l'activité sur les principales cibles identifiées sur la zone d'étude. Il aboutit à la conclusion que cette activité n'induit pas de dépassements des valeurs réglementaires et l'impact sur la santé humaine est donc considéré comme faible.

Le fonctionnement normal des installations ne sera pas source d'odeur perceptible en dehors des limites du site selon le pétitionnaire.

La phase chantier peut être à l'origine d'émanation de poussières notamment.

Bruit et vibration :

La source de bruit principale est associée au trafic routier induit par l'activité. L'étude des niveaux sonores conclut l'absence de dépassement des seuils réglementaires aux limites de propriété et en zones à émergence réglementée pour les périodes nocturnes et diurnes selon les deux cas étudiés (trafic aux heures mesurées et en heure de pointe) ce qui induit donc un impact faible.

Déchets :

Après avoir décrit la nature et les modes d'élimination des déchets, le pétitionnaire précise que seule une mauvaise gestion des déchets peut induire une pollution du site environnementale et/ou visuelle.

Sols et eaux souterraines :

Le pétitionnaire identifie l'ensemble des stockages aériens de produits liquides dangereux comme source de pollution potentielle du sous-sol. Il précise que ce stockage sera réalisé en faible quantité pour les groupes motopompes et les produits d'entretien notamment.

Trafic :

L'étude trafic menée a permis d'identifier les modalités d'accès au site les plus adaptées selon des critères techniques et économiques. À noter, ces modalités d'accès (giratoire)

sont en dehors du périmètre du présent dossier. Cette étude préconise l'adaptation des horaires de changement d'équipes le week-end de 6h et 18h à 9h et 21h afin d'éviter la saturation de la RD19 sur le créneau [15:00;19:00].

Énergie :

Le site sera alimenté par plusieurs transformateurs au sein de chaque bâtiment. Le pétitionnaire précise que l'utilisation de panneaux photovoltaïques n'a pas été retenue du fait du faible niveau d'ensoleillement local.

Paysage, émissions lumineuses :

L'implantation du complexe logistique sur un terrain non urbanisé aura un impact sur le paysage. Le fonctionnement 24h/24 des installations aboutira à une nuisance lumineuse sur l'environnement immédiat notamment.

Milieu naturel :

Au travers des études écologiques, il est apparu que l'emprise initiale du projet impactait fortement cinq espèces d'oiseaux protégés, une espèce de chiroptère protégée, une espèce de reptile protégée et trois espèces d'insectes protégés ainsi qu'une zone humide de taille importante (1710m²).

Santé humaine :

L'évaluation menée dans le dossier prenant en compte l'état initial et le trafic futur à l'horizon 2018 conclut à l'absence de dépassement de valeurs réglementaires pour la seule voie de transfert retenue, à savoir l'inhalation des gaz et particules liés aux rejets atmosphériques. L'impact est donc considéré comme faible.

À noter, le dossier indique l'absence de zones de culture et d'élevage dans le cadre de cette évaluation. En l'état, des cultures INRA sont présentes à proximité du site et un maraîchage bio est également prévu à horizon 2020 comme identifié par ailleurs dans le dossier.

2.2.3 Analyse des mesures proposées par le pétitionnaire

Le pétitionnaire propose un certain nombre de mesures, réglementaires ou non visant à réduire les impacts identifiés sur l'environnement naturel et/ou anthropique.

Eau – consommation:

Les sanitaires seront dotés de toilettes à faible consommation et la végétation prévue permettra de limiter l'arrosage.

Conformément à la réglementation, un dispositif de disconnection est prévu sur ce réseau pour éviter tout retour dans le réseau public et un compteur permettra de suivre la consommation en eau.

Même s'il prévoit d'implanter une végétation peu consommatrice, le pétitionnaire aurait pu étudier la possibilité d'installer un système de récupération d'eau de pluie pour l'arrosage des espaces verts du site.

Eau – rejet :

Le réseau d'eaux usées sera raccordé au réseau existant de la commune de Brétigny-sur-Orge vers la station d'épuration de Valenton.

Les eaux pluviales potentiellement polluées transiteront par un séparateur d'hydrocarbures avant rejet dans le réseau communal ayant pour exutoire l'Orge. Deux séparateurs sont prévus par bâtiment pour traiter l'ensemble de ces eaux. La stratégie de rétention des eaux pluviales inclut des bassins situés en dehors des limites de propriété mais considérés dans le périmètre du dossier ICPE. L'Autorité Environnementale recommande donc de prescrire l'exploitation dont l'entretien de ces bassins à l'exploitant.

Les pompes de relevage permettant les rejets au réseau seront asservies au sprinkler permettant d'isoler automatiquement le site en cas d'incendie. La prévention de la pollution est également assurée par la limitation des produits liquides dangereux (utilité, produits d'entretien) et la mise en place de rétentions adaptées associées.

Conformément à la réglementation, une convention de rejet passée avec le gestionnaire du réseau d'assainissement compétent encadrera l'ensemble des rejets aqueux du site. Un pré-projet de convention est joint au dossier.

Air, odeur, bruit, vibration :

Malgré un impact caractérisé comme faible sur la santé humaine et des nuisances sonores compatibles avec l'environnement ressortant des études menées, le pétitionnaire prévoit de limiter la vitesse des véhicules sur l'ensemble de la plate-forme à 15km/h et d'imposer l'arrêt des moteurs des camions en attente. L'utilisation d'une flotte de camions performants (carburant, moteur...) aurait dû être précisée par le pétitionnaire en lien avec le plan de protection de l'atmosphère.

En phase chantier, des mesures seront prises pour limiter les matières en suspension et poussières émises. Les travaux seront limités aux périodes diurnes (6h-21h) des jours ouvrables.

Il est à noter que le Code de la construction et de l'habitat (articles L.111-5-2 et R.111-14-3) prévoit la mise en œuvre de bornes de recharge pour les véhicules électriques sur de tel site.

Déchets :

Les déchets produits seront en majorité des déchets non dangereux pour lesquels un tri et un compactage sera réalisé. Les bennes de stockages seront protégées des intempéries. Les quelques déchets dangereux générés par l'activité du site seront regroupés dans une zone particulière à l'intérieur du bâtiment dans l'attente de leur enlèvement. Le circuit de traitement sera conforme à la réglementation.

Bien que plus faible que celui induit par l'activité du site, le flux routier induit par la gestion des déchets aurait pu être précisé.

En phase chantier, un schéma d'organisation et de suivi d'évacuation des déchets inertes sera établi.

Sols et eaux souterraines :

Le stockage sur rétention et dans les bâtiments équipés d'une dalle béton permettront de prévenir les risques de pollution par déversement de produit. Les cuves alimentant les groupes électrogènes seront enterrées à double paroi avec détection de fuite.

Outre les produits absorbants permettant de limiter les épandages de produits, les bassins de rétention permettront de contenir sur site les déversements accidentels.

Trafic :

Le pétitionnaire indique que l'adaptation des plages horaires proposée par l'étude trafic sera mise en œuvre si nécessaire. Il prévoit l'incitation du personnel au covoiturage et à l'usage des transports en commun. Conformément à la réglementation, un plan de déplacement entreprise (PDE) sera mis en place, ce plan pouvant prévoir par exemple la desserte du site par des navettes de bus. Le projet tel que déposé prévoit la construction d'une gare routière destinée à l'accueil de navettes affrétées par l'exploitant pour ses propres salariés.

Il aurait été opportun que le pétitionnaire fournisse un ordre de grandeur de la réduction du trafic suite à ces mesures au regard de son retour d'expérience sur d'autres sites.

Il aurait également été utile que le pétitionnaire explicite un peu plus le mode de connexion mis en place entre les deux bâtiments et estime, le cas échéant, le trafic induit.

Énergie :

La bonne isolation des bâtiments ainsi que la mise en place d'équipements adaptés et régulièrement entretenus permettront de limiter la consommation de cette ressource. Le pétitionnaire précise qu'il vise la certification BREEAM Very Good correspondant à une certification de construction durable.

Paysage, émissions lumineuses et milieu environnant :

Les volets paysagers joints en annexe permettent d'observer les dispositions constructives et d'aménagements des extérieurs favorisant l'intégration du site dans le paysage environnant.

Les installations seront éclairées en continu même la nuit du fait du fonctionnement 24h/24 du complexe logistique. Les dispositifs d'éclairage limiteront la dispersion de lumière via des lampadaires LED éclairant en cônes correctement orientés et une intensité lumineuse appropriée. L'Autorité Environnementale recommande de prescrire des dispositifs d'éclairage d'illumination des façades performants permettant d'éviter un impact sur la zone au sud du site la nuit à partir d'une heure du matin et ce afin de satisfaire l'objectif de l'arrêté ministériel du 25 janvier 2013 relatif à l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels.

Si le pétitionnaire a veillé à l'absence d'espèces invasives dans les végétaux qui seront implantés, l'aspect allergisant de ces espèces n'a pas été abordé. Il convient que le projet s'adapte aux préconisations du guide Végétation en ville du Réseau national de surveillance aérobiologique sur ce sujet.

Milieu naturel :

Au regard des enjeux forts identifiés sur la zone d'implantation initiale du projet, l'emprise retenue a été modifiée pour éviter ces impacts importants. Cette emprise réduit le nombre des espèces et la nature des impacts observés :

- la destruction de 557m² de zone humide constitué par un fossé de qualité écologique et hydraulique évaluée comme limitée. Cet impact est qualifié de faible par le pétitionnaire,
- des effets indirects sur les amphibiens ou sur les animaux terrestres par la création de la route d'accès. Cet impact est qualifié de faible par le pétitionnaire,
- des risques de destruction d'individus et de perte d'habitats pour les reptiles. Cet impact est qualifié de modéré par le pétitionnaire,
- des risques de destruction d'individus, d'habitats et de dérangement pour les oiseaux. Cet impact est qualifié de modéré par le pétitionnaire,
- un impact faible à modéré pour les insectes du fait de la conservation de la totalité de l'habitat sur le périmètre de la base aérienne dans le cadre du présent dossier,
- les chiroptères ne sont plus impactés.

Le pétitionnaire décrit plusieurs mesures visant à réduire l'impact du projet sur cet environnement et à accompagner les modifications du milieu :

- En phase chantier, limiter le risque de développement d'espèces exotiques envahissantes, baliser le chantier, placer une barrière anti-amphibien et assurer une gestion des eaux adaptées. Les travaux de défrichement ont été réalisés en septembre 2016, le début des opérations de terrassement sont prévues dès le mois d'août 2017, période favorable pour les amphibiens, les reptiles et les insectes,
- Mise en œuvre d'un dispositif de connexion sous la route d'accès pour les amphibiens. Cette mesure doit permettre également de limiter l'impact sur les lapins de garenne. Cette mesure est portée par le maître d'ouvrage de la route,
- Création d'une mare de 550m² minimum et de fossés de 25m² dotés de drains d'alimentation visant à créer des milieux plus fonctionnels,
- Création de haies et de bosquets d'arbustes sur 7590m² de plantation permettant la création d'un espace de bocage en lien avec les zones boisées, arbustives et ouvertes à proximité et de prairies meso-hygrophiles sur 4400m²,
- Création d'hibernaculum et déplacement des blocs-habitats pour les reptiles.
- Les trois précédentes mesures feront l'objet d'un suivi écologique.

Le coût de l'ensemble des mesures environnementales réglementaires et additionnelles est évalué à environ 2,6 millions d'euros.

L'Autorité Environnementale recommande que la zone située au sud du projet et préservée fasse l'objet d'une mesure à minima de non-constructibilité. Elle recommande également que soit prescrit le suivi écologique mentionné ci-avant.

3 Étude de dangers

3.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences

Les potentiels de dangers internes et externes sont identifiés et caractérisés.

La description des équipements et mesures organisationnelles prévues pour éviter les accidents identifiés au-travers du retour d'expérience est réalisée. Au-delà de sa configuration sur trois niveaux, le site présentera la particularité d'être exploité à l'aide de robot de manutention sur deux niveaux. Le retour d'expérience interne aurait mérité d'étudier des accidents sur les plate-formes logistique du groupe hors Europe et également présenter les accidents ou incidents liés à l'exploitation des robots de technologie similaire sur les autres plate-formes du groupe, seule la base de données ARIA étant consultée pour ce dernier point.

3.2 Réduction du risque

L'analyse préliminaire des risques aboutit à retenir cinq scénarios d'incendie qui sont étudiés et ce pour l'ensemble du complexe logistique. Cette analyse aurait mérité d'être plus complète en reprenant l'ensemble des potentiels de dangers identifiés et notamment l'impact des robots sur les risques (inflammation, conformité sprinkler...), l'activité liée au dépotage de camion-citerne pour le remplissage des cuves de gazole ou encore les risques liés à un épandage dans et hors bâtiment.

Le pétitionnaire prend soin de justifier l'utilisation du logiciel Flumilog pour la modélisation des flux thermiques malgré les dimensions atypiques des bâtiments et la présence de trémies entre les niveaux pour l'un des bâtiments. La modélisation pour les zones de convoyage ne relevant pas du régime ICPE est appréciable.

La modélisation de la dispersion atmosphérique apparaît satisfaisante toutefois le pétitionnaire aurait pu expliciter au moins qualitativement l'influence des cheminées d'évacuation des fumées sur la dispersion atmosphérique de ces dernières en cas d'incendie dans les niveaux inférieurs du bâtiment e-commerce.

Il est déduit de ces modélisations qu'aucun effet thermique ne serait observable en dehors des limites du site et la dispersion atmosphérique des fumées d'incendie attendue n'induirait pas d'effets toxiques hors site pour ces scénarios.

Au vu de l'absence de ces effets hors site, la gravité telle que décrite à l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation est nulle.

Bien que l'ensemble des phénomènes dangereux n'aboutissent à aucun effet sortant, le pétitionnaire évalue le niveau de confiance des mesures de maîtrise des risques selon les critères prévus par l'arrêté du 29 septembre 2005 susmentionné et précise les coûts associés. Le risque principal étant le risque incendie, le pétitionnaire propose les mesures suivantes :

- mise en place d'un plan de défense incendie et d'un plan d'opération interne pour le complexe logistique,
- conception des zones de stockages en cellule de 6000m² maximum et niveaux indépendants sprinklés sur le bâtiment e-commerce,

- mise en place de moyens de lutte contre l'incendie dont des installations d'extinction automatique bouclé, des robinets d'incendie armés, des poteaux d'incendie et une réserve d'eau et ce pour chaque bâtimentil 2017,
- construction d'une voie d'accès pompier périphérique,
- système de détection automatique d'incendie redondant (fumée et feu),
- détection précoce de défaillance des robots de manutention.

L'Autorité Environnementale recommande que ces moyens soient prescrits par l'autorité compétente.

L'analyse des dangers apparaît en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du Code de l'Environnement.

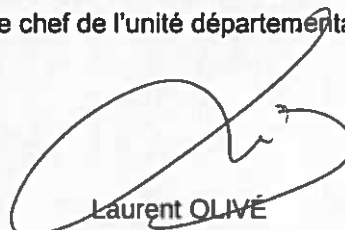
4 L'analyse du résumé non technique

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers.

5 Information, Consultation et participation du public

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour le Préfet de région, autorité environnementale,
Le directeur régional et interdépartemental de
l'Environnement et de l'Énergie empêché,
Le chef de l'unité départementale



Laurent OLIVÉ

Annexe 1 : Localisation du projet AMAZON FRANCE TRANSPORTS

