

MEMOIRE REPONSE AU PV DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS ANDROS ENTREPOT

Référence : dossier de demande d'autorisation d'exploiter soumis à enquête publique, déposé en Préfecture le 7 décembre 2017.

Cette note fait suite à la demande de compléments transmis par la M.Wilmart (Commissaire Enquêteur) le 3 janvier 2018.

Q1 : partie 1- Présentation générale (4 2 6 risques technologiques)

Ce paragraphe fait mention de risques d'explosion « liés à la production de froid à l'ammoniac, aux méthaniseurs, ou à la chaudière du site... »

- Pourquoi ces méthaniseurs sont-ils dangereux pour le projet de l'entrepôt de stockage ?

La description de l'environnement du site fait état de risques d'explosion sur les sites d'Andros Boin et d'Andros Biars. Toutefois, comme précisé dans l'étude de dangers (Partie IV paragraphe 2.4.1 Activités industrielles voisines), aucun périmètre de danger d'Andros Biars et d'Andros Boin n'atteint le site Andros Entrepôt.

Ainsi, les risques d'explosion présents sur les sites voisins ne peuvent pas être à l'origine d'un phénomène dangereux sur le site Andros Entrepôt.

Q2 : partie 1 – Présentation générale (4 2 7 géologie et qualité des sols).

« ENVISOL recommande de porter une attention particulière à la qualité des sols présents sous la dalle de stockage des métaux... » - Quelles en sont les raisons ?

Les investigations réalisées par ENVISOL en août 2016 ont souligné la présence, à proximité du stockage des métaux, de faibles concentrations en hydrocarbures C10-C40 (89 mg/kg) et de fractions volatiles en faibles concentrations. C'est pour cette raison qu'il a été recommandé de porter une attention particulière à la gestion des sols à cet endroit. A noter que les teneurs restent inférieures au seuil d'acceptation en Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) fixé à 500 mg/kg par l'arrêté du 12/12/2014.

Dans le cadre de l'achat du terrain en question, la société vendeuse (PAPREC) a effectué des opérations d'extraction des terres ayant des traces d'hydrocarbures (été 2017). Suite à ces travaux, les terrains concernés sont compatibles à l'usage envisagé (usage industriel et usage de parking).

Q3 : partie 1 – Présentation générale (4 2 8 ressource en eau).

Le site étant concerné par le périmètre de protection du captage d'alimentation en eau potable de la commune de Biars sur Cère : pourquoi les démarches de déclaration d'utilité publique des périmètres de protection de captage communal n'ont pas été poursuivies ? (comme mentionné dans ce chapitre...).

Les démarches de déclaration d'utilité publiques ont été entreprises par les collectivités concernées. Elles ont débuté en 1980 avec la proposition de périmètres de protection. Les démarches n'ont pas abouti ; les raisons de cet abandon ne nous ont pas été communiquées.

Q4 : partie 1 – Présentation générale (4 2 8 ressource en eau).

Il est précisé qu'un ruisseau secondaire se situe à proximité de la zone d'étude... longeant la D940 à l'Ouest et rejoignant la Dordogne. Le projet de construction de l'entrepôt impactera-t-il ce ruisseau ?

L'impact du projet sur les eaux superficielles est traité en dans l'Etude d'Impact (Partie III paragraphe 7.4.1). Les eaux pluviales de la zone du projet seront collectées vers l'angle Sud du site et rejetées dans le réseau de collecte des eaux usées de la ZAC des Landes ; celui-ci achemine les eaux pluviales vers la Cère à l'est. Ainsi, aucun impact n'est attendu sur le ruisseau secondaire longeant la RD940, situé à 550 m à l'ouest du site.

Q5 : partie 1 – Présentation générale (4 2 9 gestion des effluents aqueux).

Concernant la partie « impacts lié aux eaux pluviales », est fait mention « de séparateurs à hydrocarbures » : comment fonctionneront-ils ?

Deux séparateurs hydrocarbures seront installés sur le site, le premier en limite Sud-Est du site et le second en limite Sud-Ouest (cf schéma des réseaux en Annexe 8, et description en Partie III paragraphe 7.4.2). Ces séparateurs à hydrocarbures permettent une séparation des hydrocarbures par séparation de phase eau/hydrocarbures, retenant la partie surnageante potentiellement chargée en hydrocarbures, et rejetant des eaux pluviales sans hydrocarbures.

Les séparateurs permettront de traiter les eaux pluviales de ruissellement sur les parkings VL d'une part et sur la zone de circulation des camions d'autre part, avant leur rejet dans le réseau de collecte des eaux pluviales de la ZAC des Landes.

Les séparateurs hydrocarbures seront entretenus et vidés annuellement et aussi souvent que nécessaire de manière à assurer leur bon fonctionnement.

Q6 : partie 1 – Présentation générale (4 2 11 Impacts sur le trafic liés au déplacement des salariés.

A la lecture de ce paragraphe, le CE constate qu'effectivement le projet de l'activité ANDROS ENTREPOT aura un impact positif sur le trafic routier...

Néanmoins, en termes de déplacement des poids lourds, il apparaît en nota de ce chapitre, « que l'impact sur le trafic d'approche est considéré comme neutre » : quelles en sont les raisons ?

L'impact du projet sur le trafic d'approche est traité en Partie III paragraphe 9.2.2.1. Le projet ne modifie pas le nombre de camions venant charger des produits finis. En effet :

- Les camions de confiserie (GERSON) qui partaient en stockage déporté sur Brive la Gaillarde viendront en stock dans le nouvel entrepôt (environ 675 camions de plus par an sur la ZAC) ;
- Les camions de produits finis Andros Biars envoyés sur Brive en stockage déporté viendront en stock dans le nouvel entrepôt (environ 635 camions de moins par an sur la ZAC)

Au vu de ces éléments, l'impact sur le trafic d'approche est qualifié de neutre.

En bref, la circulation sur la ZAC des Landes n'est pas changée de façon notable. En revanche, le trafic routier sur les routes du Lot et de la Corrèze est nettement diminué (trajets Biars-Brive)

Q7 : partie 1 – Présentation générale (4 2 12 Impact bruit).

Le CE prend acte qu'un état initial de l'environnement sonore au droit des zones à émergences réglementée les plus proches a été réalisé par l'APAVE le 15 septembre 2016.

Dans ce chapitre, ANDROS ENTREPOT s'engage à mettre en œuvre les mesures nécessaires au respect des exigences par une nouvelle campagne de mesure afin de valider le respect des exigences réglementaires...

Quand et sur quel secteur géographique du site, sera réalisé cette 2ème mesure ?

Une étude acoustique a été réalisée en septembre 2016 par l'APAVE et a permis de mesurer le niveau de bruit ambiant de la zone à émergence réglementée la plus proche de la zone de projet (état initial).

L'étude complémentaire sera réalisée après mise en exploitation de l'entrepôt, afin d'évaluer les effets des nouvelles activités et de vérifier la conformité du site vis-à-vis de la réglementation en vigueur. Deux types de mesures seront réalisés :

- Des mesures en limite de propriété : des points seront choisis en limite de propriété, au droit desquels le bruit émis par l'entrepôt en exploitation sera mesuré
- Des mesures en zones à émergence réglementées (ZER). Les points retenus seront les ZER les plus proches, avec a minima le point qui a fait l'objet de la mesure du niveau de bruit ambiant en septembre 2016.

Cette nouvelle étude acoustique sera effectuée dans les mois qui suivent la mise en service de l'entrepôt. Les points de mesures (en ZER comme en limite de propriété) seront choisis par le bureau d'étude acoustique en fonction de leurs pertinences.

Q8 : partie 1 – Présentation générale (4 2 13 Émissions lumineuses).

A la lecture de ce chapitre: Il apparaît que « toutefois, l'éclairage nocturne extérieur est limité aux seules zones extérieures concernées par les activités de nuit»: de quelles activités s'agit-il ? (SNC ANDROS ou autres ICPE de la ZI).

L'activité du site sera organisée en 2x8 ; aucune activité n'est prévue entre 22h et 6h. Cependant, pour des raisons de sécurité, un éclairage résiduel (type éclairage de rue) sera maintenu pendant la période nocturne au niveau des zones de parking et des zones de quai.

Cet éclairage se déclenchera à la tombée du jour (plus tôt le soir en hiver).

Q9: partie 1 – Présentation générale (4 2 14 Gestion des déchets);

Une zone déchets est couverte (abritée de la pluie) sur une aire étanche : comment est réalisée la collecte des eaux usées ?

La zone déchets ne concernera que des déchets d'emballages (cartons, plastiques...); le nettoyage de cette zone sera effectué sans eau en routine. En cas de déversement exceptionnel, un nettoyage à l'eau pourra néanmoins être effectué.

De façon générale, les eaux usées du site (exclusivement sanitaires) sont collectées, acheminées vers l'angle sud du site, et rejetées dans le réseau usées de la zone industrielle rue Ambroize Croizat. Elles rejoignent la station d'épuration de Bretenoux par le réseau communal de collecte (cf. Partie III paragraphe 7.4.1). Les eaux collectées au niveau de la zone déchets seront collectées et évacuées de la même façon vers le réseau communal, le collecteur étant équipé d'une bonde évitant le passage d'éléments grossiers.

Q10: partie 1 – Présentation générale (4 4 2 Captages d'eau);

Il est fait état de la présence de 3 forages et leurs périmètres de protection (ARS): le projet aura-t-il un impact sur les servitudes de ces forages?

Trois forages sont référencés à proximité de la zone. Le site se situe :

- dans le périmètre rapproché du forage ANDROS
- dans le périmètre éloigné du forage Balastière
- hors des périmètres de protection du forage ANDROS BOIN

Le projet respecte les exigences relatives aux arrêtés préfectoraux de ces forages (quand ils existent).

Dans tous les cas, une attention particulière est apportée en phase travaux aux précautions prises pour éviter la pollution des sols et des eaux souterraines.

Enfin, l'activité de stockage n'est pas une activité génératrice de pollution pouvant impacter les eaux souterraines. La gestion des déversements accidentels est néanmoins prévue.

Q11: partie 1 - Présentation générale (4 7 Estimation des dépenses ... compensation étude d'incidence);

Pourquoi l'intégration paysagère n'a pas été chiffrée?

L'intégration paysagère est une préoccupation essentielle du projet. Elle a été présente à toutes les étapes de réflexion (hauteur du bâtiment, type de bardage, espaces verts...). Il est difficile aujourd'hui d'isoler les coûts relevant de cette préoccupation de l'ensemble du budget du projet.

Q12: étude de dangers: 5-4: fait mention que sur les 8 phénomènes dangereux un génère des effets sur l'extérieur du site: lequel ?

Le phénomène dangereux générant des effets sur l'extérieur du site est le phénomène 2 : Incendie de l'entrepôt de grande hauteur.

L'étude de ce phénomène dangereux (cf. Partie IV paragraphe 9) amène à classer le phénomène en risque acceptable, nécessitant une mesure de maîtrise des risques. Il s'agit du système de sprinklage de l'entrepôt, qui permet de réduire la probabilité d'occurrence d'un tel scénario. L'ensemble des installations concourant au bon fonctionnement du sprinklage fera donc l'objet d'un suivi rigoureux (maintenance, tests réguliers, vérification...).

Q13: étude de dangers: Page 44: concernant le phénomène dangereux «incendie de l'entrepôt de grande hauteur » est fait mention de « MMR Rang 1...sprinklage).

Il est noté que des tests réguliers, vérifications, maintenance seront réalisés: sur quelle périodicité?

La périodicité des vérifications et tests sera fixée sur la base des recommandations du fournisseur du matériel ainsi que des services de secours.

Q 14: page 19 partie 2 rythme activité du site: après 22H00

- Y-aura-t-il encore des activités ou des machines qui continueront à fonctionner durant la nuit? (impact sonore éventuel)

L'activité du site sera organisée en 2x8 ; aucune activité n'est prévue entre 22h et 6h.

Cependant, l'usine ANDROS BIARS voisine fonctionne en 3x8 ; les palettes de produits finis sont acheminées par les automates vers l'entrepôt de stockage, même pendant la nuit.

Durant la nuit, il n'y a pas d'activité humaine, mais seulement des déplacements de palettes par automates (à l'intérieur des locaux).

Q 15: page 20 description activité entrepôt: de grande hauteur, les racks de stockages permettent de stocker 12 hauteurs de palettes...

Considérant le poids estimé à environ 250 Kgs X 12 soit environ 3 tonnes... le sol de stockage surbaissé d'1mètre pourra-t-il supporter cette masse ?

Ces données de base ont été intégrées dans la phase de conception et de dimensionnement des fondations de l'entrepôt.

Q 16: Considérant le nouvel itinéraire emprunté par les camions PL de livraison pour se rendre à l'Entrepôt de stockage automatisé: Quel sera l'impact du réseau transport sur la rue Ambroise Croizat, Marcel Paul et des Landes.

Sur ce point, lors de l'enquête publique précédente, il a été fait mention des difficultés de transports, en particulier de la RD 940, lors de la pause méridienne de midi (délicate entre 12H00 et 12H15)...notamment pour «tourner à gauche...» ;

L'aménagement d'un Rond-point à la sortie du site a-t-il été envisagé avec le Conseil Général?

Parallèlement, le Groupe ANDROS, dans son mémoire réponse semble avoir envisagé la création d'une restauration collective sur son site, qui réduirait de facto, le flux de circulation sur les voies de desserte locale...

Le projet est-il d'actualité et dans quel délai?

Concernant l'effet de l'activité sur trafic routier des rues de la ZAC des Landes, cet aspect est abordé dans l'étude d'incidence du dossier (Partie III paragraphe 9.2.2.1). Pour les rues de la ZAC, l'impact attendu est le suivant :

✗ rue Ambroise Croizat : le trafic supplémentaire attendu est de 50-55 camions par jour (uniquement en période diurne et hors week-end) ; il ne concerne que les 150 premiers mètres de la rue (entre la rue des Landes et l'entrée du site ANDROS ENTREPOT),

✗ rue des Landes : les mêmes camions emprunteront l'extrémité nord de la rue. Le trafic sur la partie sud de la rue des Landes, au sud de la rue Ambroise Croizat ; ne sera pas modifié ; les poids lourds ne pouvant aborder la rue par le sud.

✗ rue Marcel Paul : le trafic sur cette rue ne sera pas impactée ; le passage des PL par cette rue étant délicat, la consigne sera un passage par la rue des Esplagnes.

Pour l'essentiel, ces camions qui emprunteront la rue des Esplagnes, l'extrémité nord de la rue des Landes et les premiers mètres de la rue Ambroise Croizat, sont des véhicules que l'on ne trouvera plus sur la RD940 entre le rond-point de Champ de Moé et l'entrée d'ANDROS SNC.

Le projet d'aménagement d'un rond-point sur la RD940 devant l'entrée principale d'ANDROS SNC est toujours d'actualité. Ce rond-point ne concerne pas directement le projet d'entrepôt ; comme précisé ci-dessus, le projet d'entrepôt aura même un effet positif sur la circulation entre le rond-point de Champ de Moé et l'entrée d'ANDROS SNC.

Q 17: Concernant la Galerie de Liaison (400 m), le dossier précise qu'elle partira du bâtiment d'ANDROS BIARS, passera au-dessus de la Station d'épuration, enjambrera le site ANDROS BOIN et la rue Ambroise Croizat.

Il apparaît que le convoyage sera automatique et à double sens ...

Une servitude de division en volume sera signée entre ANDROS ENTREPOT et la Mairie de BIARS pour le passage des palettes au-dessus de la rue Ambroise Croizat:

Sur ce point: comment sera assurée la sécurité de ce surplomb du domaine public ? Dans l'hypothèse d'un dysfonctionnement de la Galerie de Liaison : chute de palettes sur le domaine privé?

La structure de la passerelle est la suivante :

- structure portante en acier,
- sol en plancher collaborant (structure métal avec sol coulé en béton),
- paroi double peau avec laine de roche.

Une chute de palette sur des tapis convoyeur roulant est extrêmement peu probable. Et dans cette éventualité, la palette se retrouverait sur le sol de la passerelle, la structure du sol ne lui permettant pas de tomber plus bas. Le risque de chute de produit sur le terrain de la société ANDROS BOIN et sur la voie publique est écarté.

Q 18 : Question posée suite entretien que j'ai eu avec MR Christian CROUZAT, Chef du Service Territorial de Saint Céré (Direction des infrastructures de mobilité) le SAMEDI 10 février 2018 à 9H30 lors de ma 3ème permanence en mairie de Biars sur Cère.

Nota: cet entretien fait suite à la demande du CE de rencontrer l'intéressé dans le cadre de l'optimisation de son analyse personnelle sur le projet.

Concerne la problématique d'accès actuel de la société ANDROS SNC :

Mr CROUZAT explique: « Nous avons abordé lors de notre entrevue du 10 février le problème de l'accès actuel de la société ANDROS (accès commun du personnel et des poids lourds) à la route départementale n° 940.

Ce problème est connu et a été évoqué à de nombreuses reprises : le Département du Lot a déjà fait des propositions et s'est positionné lors de diverses rencontres avec les dirigeants de la société ANDROS.

La création d'un giratoire tel que demandé par la société ANDROS est une des solutions.

La pratique courante dans ce type de situation est que l'aménageur de l'activité à desservir, Commune ou Communauté de Communes ou Entreprise privée, assure la maîtrise d'ouvrage et le portage financier de l'opération. Le Département pourra participer néanmoins sous forme de fond de concours uniquement pour la couche de roulement de la chaussée située sur le domaine public départemental.

Il avait été également proposé à l'entreprise ANDROS de tester pendant une petite période une modification des sens de circulation de l'accès actuel et d'en tirer des conclusions.

Elle consistait à rendre obligatoire l'utilisation du giratoire situé à 400 m pour les véhicules se dirigeant vers Bretenoux. Cela éviterait un cisaillement de la RD 940 et améliorerait la fluidité du trafic de l'accès aux heures de pointe».

Question du CE: la synthèse de cet entretien aboutit à deux solutions:

– primo: la création d'un nouveau rond-point, avec cependant une participation financière de différents acteurs....?

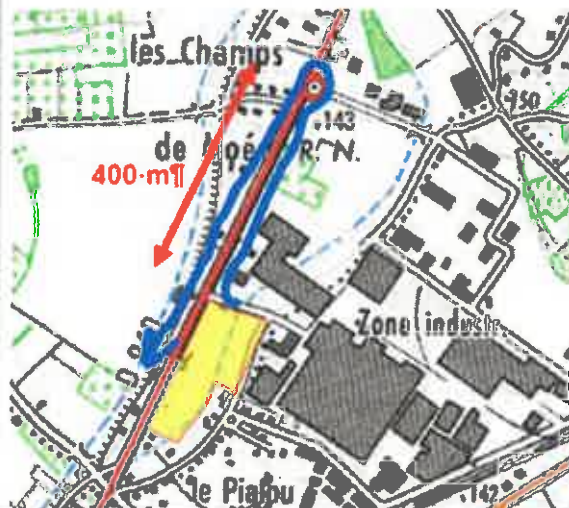
– secundo: la possibilité de choisir l'option 2: création de 2 parking opposés. évitant une participation financière et des travaux particulièrement lourds...

Nota: (remarque du CE): Conscient sur ces 2 points, que le flux relatif au trafic de véhicules très important lors de la pause méridienne (déjeuner) n'est pas à mettre uniquement en charge du Groupe Andros...au regard des nombreuses entreprises de la ZI des LANDES!

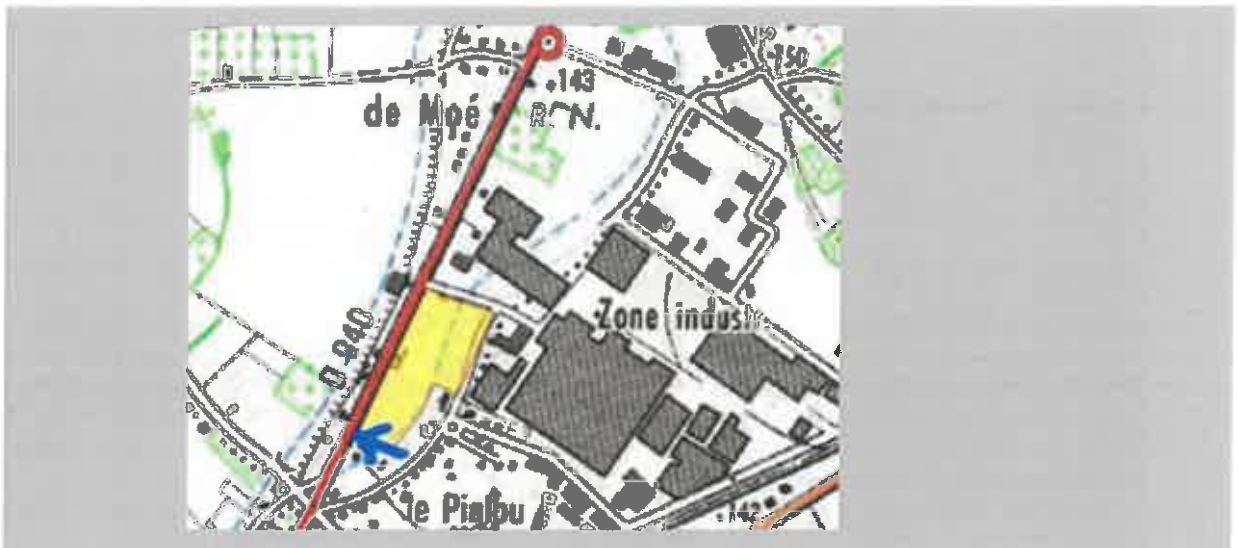
Quelle est la position de SNC ANDROS à ce questionnement?

Les schémas ci-après explicitent le questionnement mentionné en supra.

(le-parking-actuel-est-matérialisé-en-jaune-sur-le-plan)



La solution immédiate serait de créer une deuxième sortie de parking sur la RD940 (située en agglomération): avait été également évoquée afin de répartir en deux points opposés : les sorties et entrées des véhicules légers du nombre particulièrement important des salariés du Groupe ANDROS.



Comme mentionné plus haut, le projet de rond-point n'est pas lié au projet de création du site ANDROS ENTREPOT ; les prévisions d'évolution du trafic projettent même un impact positif du nouvel entrepôt sur la circulation sur la RD940 au droit de l'entrée d'ANDROS SNC.

En ce qui concerne l'aménagement local de la RD940 à l'entrée d'ANDROS SNC, les options imaginées ont fait l'objet de réunions rassemblant les intervenants économiques locaux et les institutions concernées (Département, Mairies, Communauté de Communes). Les orientations n'ont à ce jours pas encore été choisies, le projet d'un rond-point reste d'actualité.
