

**REPONSES AUX DEMANDES DE PRECISIONS FORMULEES PAR LE COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Observations	Réponses apportées
<p align="center"><b>1 - ETUDE D'IMPACT (partie 3)</b></p> <p><b>1.1 - TRAFIC ROUTIER</b></p> <p>Pour l'ensemble des 3 bâtiments, l'accroissement du trafic routier sur la RN 31 sera proche de 12 %.</p> <p><b>Question :</b> les données mentionnées dans les dossiers* sont respectivement de 1 % pour les bâtiments "A et B" et de 0,5 % pour le bâtiment "C". Comment peut-on expliquer ces différences ?</p> <p>(*) <a href="#">4.3 Trafic - Insertion dans le réseau routier (pages 39 &amp; s, page 62)</a></p>	<p align="center"><b>Précisions apportées par SAFEGE</b></p> <p>Le nombre de mouvements de véhicules sera le suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bâtiments A et B : 270 mouvements de camions/jour (soit 135 camions/jour x 2), et 350 mouvements de véhicules légers (soit 175 VL/jr x2),</li> <li>- bâtiment C : 150 mouvements de camions/jour (soit 75 camions/jour x 2), et 200 mouvements de véhicules légers (soit 100 VL/jr x2).</li> </ul> <p>Le nombre de véhicules légers est associé à l'effectif prévu dans chacun des bâtiments (cf. Partie 1, §1.5).</p> <p>Avec un trafic total sur la RN31 estimé à 12718 véhicules par jour, l'augmentation du trafic associée à la plate forme est la suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bâtiments A et B : <math>(270 + 350)/12718 = 4,8 \%</math></li> <li>- bâtiment C : <math>(150 + 200)/12718 = 2,7 \%</math></li> </ul> <p>L'accroissement total sera de 7,5 % du trafic de la RN31.</p>
<p><b>1.2 - BRUIT</b></p> <p>Les niveaux sonores du point n° 2 bâtiment "C" sont supérieurs aux normes réglementaires.</p> <p><b>Question 1 :</b> lorsque des projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme (L122-1 du code de l'Environnement).</p> <p>les mesurages de niveaux sonores ont été effectués séparément pour les bâtiments A &amp; B et pour le bâtiment C, pourquoi ?</p> <p><b>Question 2 :</b> les nuisances sonores liées à la future mise en exploitation du site notamment celles relatives aux opérations de chargement / déchargement effectuées à quai n'ont pas été prises en compte, peut-on les négliger ?</p> <p><b>Question 3 :</b> l'augmentation globale du trafic sur la RN 31 de plus de 10 % qui résultera de la mise en exploitation du site semble ne pas avoir été "simulée" pour déterminer les niveaux de bruit indiqués dans les dossiers ?</p> <p><b>Question 4 :</b> pourquoi avoir retenu les points de mesure n° 1 se situant à l'intérieur du site et non en limite de propriété, l'ensemble des 3 bâtiments constituant une seule et même plate forme ?</p>	<p align="center"><b>Précisions apportées par SAFEGE</b></p> <p>Les mesures de niveaux sonores ont été réalisées séparément pour les bâtiments A &amp; B et pour le bâtiment C car chacun des sites disposera de son propre arrêté préfectoral, et donc des niveaux sonores à respecter pour sa propre activité et autour de ses propres limites de site.</p> <p>Il s'agit d'un état initial pour identifier le bruit ambiant associé à l'environnement sans l'activité du futur site et non d'une étude pour déterminer les niveaux sonores associés à la future plateforme. Ceci permet ensuite de définir les niveaux sonores à respecter dans le cadre de l'arrêté préfectoral.</p> <p>Les niveaux sonores de la plateforme seront mesurés après construction, par rapport aux exigences de l'arrêté préfectoral de chacun des sites.</p> <p>Même réponse que ci-dessus, ce n'était pas l'objet de l'étude acoustique. L'augmentation du trafic sera prise en compte lors des campagnes de mesures acoustiques qui seront réalisées pendant l'exploitation.</p> <p>Les mesures de niveaux sonores ont été réalisées séparément pour les bâtiments A &amp; B et pour le bâtiment C comme expliqué précédemment. Les mesures devant être réalisées en limite de propriété, le point n° 1 a été retenu en limite de propriété, entre les bâtiments B et C.</p>

Observations	Réponses apportées
<p><b>1.3 - GESTION DES EAUX PLUVIALES</b></p> <p>La gestion des eaux pluviales a fait l'objet des observations N°1 et N°2 sur le registre d'enquête.</p> <p><b>1.3.1 Observation N° 1</b></p> <p>L'exploitant agricole de la parcelle située au Sud de la RN 31 au lieudit "l'Abré", demande (observation N°1) qu'en aucun cas, la réalisation de la plate forme :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- augmente la quantité d'eau passant actuellement par la buse qui canalise de façon naturelle l'eau venant de la parcelle agricole, emprise du futur entrepôt.</li> <li>- achemine des eaux polluées venant de la plate forme.</li> </ul> <p><b>Question</b> : quelles dispositions adopterez-vous pour résoudre cette demande (rétention d'eaux et traitement) ?</p>	<p style="text-align: center;"><b>Précisions apportées par SAFEGE</b></p> <p>Le principe de gestion des eaux pluviales sur la parcelle projet est le suivant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- toutes les eaux de pluie qui vont tomber sur la parcelle projet (toitures, parkings, voirie, hormis les espaces verts) vont faire l'objet de rétention et de traitement avant d'être rejetées dans le milieu naturel au niveau de la buse existante Ø 500 mm</li> <li>- le calcul réalisé tient compte de la pluviométrie locale (station METEO France de Creil, à 20 km d'Avrigny, avec les dernières données météorologiques connues), avec un débit de rejet au milieu naturel de 100 l/s. Ce débit, appelé débit de fuite, a été volontairement pris inférieur à la capacité restante de la buse Ø 500 mm, afin de ne pas aggraver la situation en aval, ce qui demande par conséquent au pétitionnaire de mettre en place de nombreux et volumineux bassins de rétention sur la parcelle projet. Ces bassins de rétention vont avoir plusieurs rôles :</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'abord, ils permettent de tamponner les eaux de pluie qui tombent, en régulant le débit avec un rejet limité (pas de débit plus important que dans la situation actuelle, voire plutôt moindre),</li> <li>- Ensuite ils permettent de confiner une pollution éventuelle avec la présence de vanne de confinement,</li> <li>- Enfin, avec la présence de séparateurs à hydrocarbures aux normes en vigueur, ils permettent de traiter les pollutions chroniques en récupérant les huiles éventuelles, l'essence ou le gasoil... qui pourraient se trouver sur les voiries et des stationnements. Ces séparateurs à hydrocarbures sont dimensionnés selon les règles de l'art et la pluviométrie locale, ils sont munis de cuves (assujetties à une alarme) qui permettent de récupérer et de stocker les éléments plus légers que l'eau comme les hydrocarbures et sont équipés d'un dispositif de by-pass qui permet, en cas d'événement pluvieux exceptionnel, que les eaux de pluie évitent la cuve à hydrocarbures et ne remettent tous les éléments polluants stockés en suspension et donc dans le milieu naturel.</li> </ul> <p><b>Ainsi, le projet envisagé n'entraînera pas une augmentation des débits à l'aval ni une dégradation de la qualité des eaux de pluie</b> (nous joignons en annexe n°1 la méthode de calcul des bassins de rétention).</p>
<p><b>1.3.2 Observation N° 2</b></p> <p>L'exploitant de la parcelle concernée cadastrée ZA38 au lieudit "L'Epron" demande (observation N°2) de réaliser les travaux nécessaires pour qu'en aucun cas l'écoulement naturel des eaux ne soit perturbé par le futur aménagement du site.</p> <p>Question 1 : le tracé et le dimensionnement de la buse figurant sur plan semblent être en mesure de satisfaire pleinement cette préoccupation en permettant l'écoulement naturel des eaux provenant de la parcelle située au nord de la voie ferrée jusqu'au sud de la RN 31. Les eaux qui seront acheminées par cette buse, proviendront-elles exclusivement de la parcelle de l'Epron ?</p> <p><b>Question 2</b> : après acheminement du site, quel sera l'usage de la buse existant de Ø 500 de débit 100 l/s ?</p>	<p style="text-align: center;"><b>Précisions apportées par SAFEGE</b></p> <p>Les eaux de pluie qui tombent sur le bassin versant situé en amont de la parcelle projet (au nord de la voie ferrée, surface d'environ 92 ha, cf. plan en annexe) s'infiltreront pour une partie dans le terrain et ruissellent pour l'autre partie jusqu'à arriver à une buse Ø 800 mm qui passe sous la voie ferrée.</p> <p>Le projet ne va pas interférer avec cette buse et avec les eaux amont, car en effet, cette buse va être continuée au sein du projet (mise en place d'un réseau de même diamètre) pour se rejeter en aval de la RN 31, par une buse Ø 800 mm, à créer parallèlement à la buse Ø 500 mm existante.</p> <p>A noter que les eaux pluviales de la parcelle projet, vont, après rétention, régulation et traitement, se rejeter dans la buse Ø 500 mm existante et non dans le réseau Ø 800 créé au sein de la parcelle.</p> <p><b>En conséquence, le projet, situé en aval de la voie ferrée, ne va pas modifier l'écoulement des eaux de l'amont, étant donné que le chemin hydraulique est entièrement maintenu au sein du projet.</b></p> <p><b>NOTA</b> : nous avons vérifié par un calcul hydraulique (cf. annexe n°2 jointe) que le débit du bassin versant amont passe effectivement par la buse Ø 800 mm.</p>

Observations	Réponses apportées
<p style="text-align: center;"><b>2 - ETUDE DE DANGER (partie 4)</b></p> <p><b><u>2.1 DANGERS LIES AUX STOCKAGES DANS LES CAMIONS</u></b></p> <p>L'étude* mentionne que ce risque est pris en compte pour un camion possédant des marchandises dangereuses (liquides inflammables et aérosols) et des marchandises standards par l'attribution de quais dédiés à ces produits au sein de la cellule 6 du bâtiment C.</p> <p>(*) <a href="#">2.1.2.4 - Dangers liés aux stockages dans les camions (page 23)</a></p> <p><b>Question</b> : au moment des expéditions, un même camion ne pourrait-il pas être dans la nécessité de se déplacer sur plusieurs quais pour effectuer son chargement complet composé à la fois de produits dangereux et de marchandises standards ?</p> <p>Dans cette alternative, indépendamment de la cellule 6, des dispositifs à mousse à haut foisonnement équiperont-ils d'autres cellules des trois bâtiments ?</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Précisions apportées par VERITAS</u></b></p> <p>Il n'est pas prévu d'équiper les quais du bâtiment C avec un système de sprinklage à haut foisonnement. Une consigne pourra être mise en place pour préciser aux chauffeurs un ordre le remplissage, avec en dernier le chargement des produits dangereux de la cellule 6.</p>
<p><b><u>2.2 RISQUES INTERNES</u></b></p> <p>Une pratique courante des livraisons effectuées à partir d'un train consiste à travailler en deux temps :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- livraison et décrochage des wagons sur les embranchements particuliers, dans un premier temps,</li> <li>- reprise des wagons déchargés, dans un second temps.</li> </ul> <p>Pendant les opérations de déchargement le train ne dispose pas de locomotive.</p> <p><b>Question</b> : comment pensez-vous pratiquer : présence permanente d'une locomotive ou dépôt de wagons comme évoqué ?</p> <p>Dans ce second cas, comment déplacer le train (ou les wagons) en toute sécurité, sous quel délai ? Le train (ou les wagons) situés le long de la voie de dispositifs permettant de traiter les marchandises dangereuses (extincteurs à mousse....), ceci rejoint la question précédente.</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Précisions apportées par VERITAS</u></b></p> <p>Une locomotive sera présente en permanence pendant les opérations de chargement/déchargement des wagons de marchandises (cf. l'ART DE CONSTRUIRE). En cas d'incendie, neuf poteaux incendie seront disponibles le long du quai fer, dont 5 à moins de 7 m du quai fer.</p>
<p style="text-align: center;"><b>3 - ANNEXES</b></p> <p><b><u>3.1 - ETUDES PAYSAGERE (annexe 13)</u></b></p> <p>La façade Ouest du bâtiment visible de la RN 31, sera masquée par des arbres de hautes tiges d'essence diverses, cependant sur le plan masse du site ne figure aucune haie bocagère en ces lieux.</p> <p><b>Question</b> : pour les deux raisons évoquées, ne conviendrait-il pas de traiter cette limite de la même manière que celle située le long de la RN 31 afin de renforcer d'avantage l'impact paysager et protéger le corridor ?</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Précisions apportées par VERITAS</u></b></p> <p>Une haie bocagère sera rajoutée le long de la façade Ouest du bâtiment C - voir extrait plan masse réf. 01 - Indice B établi par ACROBAT annexé.</p>

Observations	Réponses apportées
<p><b>3.2 - ETUDES DU TRAFIC (annexe 14)</b></p> <p>Sur la base des calculs effectués en annexe 14, il en résulte que le nombre de PL à traiter par heure est de 210 PL/14 heures, soit 15 PL à l'heure. Le dimensionnement du parking PL en attente sur la zone tampon pour effectuer les démarches administratives est 15 places. Le site disposant de 15 places supplémentaires est a priori capable de faire face à un afflux ponctuel de camions sans perturber le trafic sur la RN 31.</p> <p>Question : la gestion courante devra faire face à un certains nombre d'aléas : afflux massif aux heures d'ouverture <b>du site</b>, notamment le Lundi matin, flux irréguliers, incidents divers.... Quel type d'organisation envisagez-vous mettre en place pour y faire face : Formalités d'entrée / sortie ? Gestion des places de stationnement en période de présence ou d'absence de personnel ?</p>	<p style="text-align: center;"><b><u>Précisions apportées par INGEDIA</u></b></p> <p>Le fonctionnement en mode "dégradé" devra privilégier une réactivité suffisante pour revenir rapidement à un fonctionnement "normal" basé sur un système de prise de RDV (cf. note INGEDIA page 5) pour limiter les afflux massif de PL et lisser la charge sur la plage de fonctionnement de l'établissement.</p> <p>Cependant des aléas peuvent en effet intervenir et des mesures spécifiques peuvent être envisagées :</p> <p>Présence permanente du personnel nécessaire aux formalités d'entrée/sortie (y compris en cas d'absence d'une partie du personnel titulaire pour cause diverses : congés, maladie, ...) et prévoir par conséquent des remplaçants de façon systématique, envisager peut-être une procédure de mesures simplifiées et ultra rapide en cas d'engorgement avec régularisation postérieur.</p> <p>L'adjonction d'un système d'information avec retour de l'information de l'occupation des emplacements PL au poste de garde permet d'anticiper sur les risques de saturation de l'aire de stationnement initial pour renvoyer les PL sur l'aire annexe et prendre les mesures nécessaire quant au redimensionnement des effectifs pour accélérer les formalités d'entrée/sortie voir d'envisager de décaler des RDV.</p> <p>En période d'absence ponctuelle du personnel, une sonnerie (ou autre dispositif d'alerte sonore et/ou visuel) devra être mis en place pour signaler la présence d'un PL en attente. Peut-être peut-on prévoir des astreintes pour le personnel aux périodes de plus forte fréquentations.</p> <p>L'ensemble de ces mesures sont précisées dans la note INGEDIA page 10.</p>