

SNC LIDL



ZA de KERTEDEVANT – 22170 PLOUAGAT

DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION
ENVIRONNEMENTALE

INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

**MEMOIRE REPONSE
SUITE AUX QUESTIONS DU COMMISSAIRE**



37 avenue Pierre 1^{er} de Serbie - 75 008 PARIS
Tél : 01-44-94-94-50 - Fax : 01-44-94-94-51
R.C.S 518 859 566
www.groupeidec.com

Affaire suivie par Emilie CHANTRE

Février 2020



Le présent mémoire réponse fait suite aux questions transmises par le Commissaire dans le cadre de l'enquête Publique Unique du projet LIDL à Plouagat.

Afin de simplifier la lecture du présent mémoire en lien avec les questions, il est proposé que chaque thématique relevée par l'avis soit reprise dans un paragraphe dédié. La demande sera présentée en début de paragraphe encadré, suivie de la réponse fournie par LIDL.

1. PLAN MASSE PAYSAGER – VOLUME 1 RESUME NON TECHNIQUE

1.1. Flèches de couleur

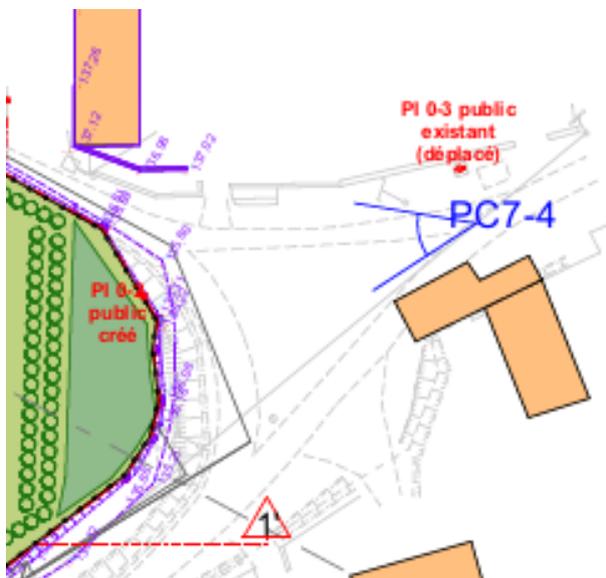
- A comparer avec le Volume 1 – Résumé non technique
De la page 23 à la page 30 : les flèches de couleur ne permettent pas une bonne compréhension des aménagements prévus.

Les flèches de couleur symbolisent la localisation des points de vue présentés dans les images de synthèse. Elles n'ont pas vocation à présenter un dispositif technique particulier mais uniquement des vues d'ambiance.

1.2. Inscriptions sur plan masse

- Explications à demander sur le plan, partie est, concernant les inscriptions en rouge de : « PI 03 public existant déplacé et PI 02 public créé » ?

Ces textes concernent les Poteaux Incendie (PI) publics et les numéros associés.



Le PI03 a été supprimé et remplacé par le PI02.

Ce poteau Incendie est hors du périmètre du site LIDL, qui assure de plus sa défense incendie de manière autonome vis-à-vis des équipements publics.



2. TOPOGRAPHIE

- Des travaux de mise à niveau et d'encaissement sont prévus, à quel niveau se trouvera le terrain final par rapport à la voie communale ?

Les niveaux finis du terrain du projet LIDL présenteront différentes hauteurs par rapport à la voie communale, selon rattrapage des niveaux sur certains secteurs.

Le niveau 0 du bâtiment principal sera calé à +132.5 m NGF. La voie d'accès des VL sera calée entre 125 et 128.40 m NGF par exemple en secteur Est ; tandis que la voie d'accès des PL sera entre 122.5 et 125 m NGF sur ce même secteur. Le parking PL au Sud sera calé à 133 m NGF. Les différents points de calage altimétrique du projet sont visibles sur le plan masse paysager.

La voie communale présente elle aussi différents niveaux selon les zones, oscillant entre 116.5 m NGF et 133 à 134 m NGF.

Plusieurs éléments relatifs aux niveaux du projet sont présentés dans le Mémoire en Réponse à l'avis de la MRAe de Novembre 2019. Ce mémoire présente également les distances et vues possibles avec coupe en fonction des différents hameaux. Ces éléments complètent également les coupes sur terrain présentées dans le Permis de Construire (PC03).

3. ACCES PL EN PHASE CHANTIER

- Si le projet aboutit, à quelle date pensez-vous démarrer les travaux ?
- Pouvez-vous préciser l'accès des camions ?

Les Travaux pourraient démarrer à compter de Juillet 2020.

L'accès des PL en phase Chantier sera réalisé au droit de l'accès actuel et du futur accès au site.

On notera que l'accès VL en phase Chantier est actuellement prévu en revanche depuis la VC10.

Toutefois, et afin de tenir compte des sollicitations exprimées par les riverains, LIDL s'engage à étudier un accès commun pour les VL et PL en phase Chantier, dont la mise en place sera fonction des accords avec l'entreprise retenue.



4. NUISANCES

4.1. Etude Trafic

- Etude du trafic : l'étude de trafic a été réalisée en période estivale du jeudi au dimanche. La période semble inadaptée à la réalité.

Demande : refaire l'étude hors période des vacances, du lundi au vendredi.

L'importance d'un trafic doit se mesurer également weekend inclus en plus de période de semaine afin de visualiser le comportement routier potentiellement différent entre ces deux périodes. Ainsi, le choix d'une période entre le jeudi et le dimanche est totalement adaptée.

On notera que l'étude réalisée a permis de mettre en avant de très grandes réserves de capacités sur les axes routiers ; qui en supposant un trafic différent entre la période estivale et la période classique ne vont pas être mise à mal et induire une incidence pour le projet.

Cette étude a été réalisée à la demande de la DIRO, qui en a fixé le cadre, dont l'avis est attendu dans le cadre de cette procédure.

4.2. Dangersité accès habitants

- Dangersité de l'accès des habitants du village et de la rue Bourgeois par la voie communale 10 donnant sur la RD7 qui connaît dès à présent un trafic très important.

Demande : un aménagement de sécurisation de l'intersection rapidement.

Il n'existe pas de lien entre le projet LIDL et la jonction de trafic entre la VC10 et la RD7. Cette voie ne sera pas empruntée par les véhicules tant VL que PL du projet LIDL en phase exploitation.

Seul le passage des VL des ouvriers du Chantier LIDL est prévu sur cette voie en phase provisoire. Toutefois, pour répondre à d'autres interrogations, LIDL s'est engagé à étudier la possibilité de supprimer cet accès temporaire des VL en phase chantier par la VC10 ; fonction des accords avec l'entreprise retenue.

Cette demande est donc sans lien avec le dossier présenté.

4.3. Mesures sonores

Demande : quelles sont les mesures d'évitement à prendre concernant les « Bip de recul » des camions, jour et nuit ?

Ces « bips » sont des mesures de sécurité qu'il est strictement interdit de supprimer. La mesure d'évitement concerne uniquement le respect des niveaux sonores admissibles sur ces équipements et en limite de propriété.

On rappellera que le projet LIDL a intégré plusieurs dispositifs d'atténuation des niveaux sonores perçus au droit des habitations comme des écrans ou merlons acoustiques.



On notera également qu'en dehors de la zone de mise à quais au droit du bâtiment, tout le trafic des PL sera réalisé intégralement en marche avant et notamment au niveau du parking des PL.

4.4. Parking des Poids Lourds

Demands : quand les PL seront sur ces places, les moteurs seront-ils arrêtés ?
Pour le parking de stationnement de PL sud prévu de 7h00 à 22h00 → aucun véhicule ne viendra sur ce parking entre 22h00 et 7h00 ? Les cinq places de biberonnage ne fonctionneront pas la nuit ?

Quant au parking nord de 22h00 à 7h00, les moteurs seront-ils arrêtés ?

Le moteur des PL sera arrêté pendant leur phase de stationnement sur le parking. Il s'agit d'une mesure organisationnelle obligatoire.

Le stationnement des PL sur le parking Sud n'est pas limité de 7h à 22h. Des véhicules s'y rendront également entre 22h et 7h. On notera toutefois que le trafic sur cette plage horaire est bien plus limité.

Les 5 places de biberonnage pour les PL frigorifiques seront en revanche en service uniquement en période diurne pour le parking Sud comme prévu en mesure d'évitement et de réduction des impacts sonores en page 203 du Volume 4.

Pour le parking Nord, comme pour l'ensemble des parkings du site, l'extinction des moteurs est imposée et ce quelle que soit la période horaire. C'est ce parking Nord qui accueillera les biberonnages des PL frigorifiques en période nocturne ; comme intégré à la modélisation acoustique.

5. RISQUES MINIERS

5.1. Etude géotechnique

- Une étude géotechnique de niveau G2 a-t-elle été réalisée ? Quels en sont les résultats ?

Une étude G2AVP a bien été réalisée. On notera que la pièce PC13-1 du dossier de Permis de Construire, présente l'attestation du Contrôleur Technique concernant la prise en compte du Risque Minier et la bonne réalisation de cette étude G2AVP pour le Permis de Construire.



Ci-dessous, extrait de cette pièce :

Le contrôleur technique atteste :

- ↪ Avoir pris connaissance des documents dont la liste est annexée ci-après.
- ↪ Qu'une étude géotechnique de type G2 au sens de la la norme NF-P 95-500 en vigueur au 30 novembre 2013 a été réalisé par un organisme compétent dans le cadre du présent projet.
- ↪ Que la parcelle sur laquelle est implanté le projet est légèrement impactée au Nord-Est par le risque T2 et au Sud-Est par le risque T1.
- ↪ Que le projet est compatible avec le projet du plan de prévention des risques miniers, en effet aucun aménagement n'est prévu au droit de la zone T1 à part la réalisation d'aménagement paysagé et la pose de clôture, d'autre part seul la création de voies de circulation, de réseaux enterrés, de clôture et de merlon de terre sont prévus en zone T2.

Sur la base des documents du projet fournis en phase de dépôt du permis de construire, dont la liste est annexée à la présente attestation.

Date 19/11/2018

Signature

Le rapport G2AVP a bien été présenté en annexe 6 du dossier d'Autorisation Environnementale. Il indique :

4.9 Risque minier

Nous avons réalisé des sondages destructifs avec enregistrement des paramètres de foration (DE1 à DE4) au droit de la zone T2 au Nord-est du site, au droit des voiries et à proximité des zones T1 et T2 au droit des voiries et du bâtiment. Les sondages n'ont révélé la présence d'aucun vide franc ou passage décomprimé dans le rocher, jusqu'à 13 m de profondeur.

Il n'est donc pas nécessaire de prévoir des suggestions particulières vis-à-vis de ce risque.

5.2. PPRM Trémuson

- Le PPRM de Trémuson a-t-il été validé ?

Le PPRM n'a toujours pas été approuvé. La procédure reprendra après la période électorale à venir. Il ne s'appliquera donc pas directement au projet LIDL ; qui aura tout de même intégré les prescriptions connues et réglementaires à date.



5.3. Risques effondrement

- N'y a-t-il pas de risques d'effondrement ou glissement au vu du nombre de passages de camions et d'engins dans la zone T1?

Il n'est pas prévu de parkings ou de voies de circulation dans la zone T1 ; uniquement des espaces verts et des clôtures.

Le plan masse paysager permet de visualiser en pointillé gris les emprises des zones T1 et T2.

Il n'y a donc pas de risques d'effondrement ou glissement en lien avec ces zones.

6. QUESTIONS DIVERSES

6.1. Assainissement

- Assainissement : la capacité de traitement de la station d'épuration de Chatelaudren ne semble pas suffisante actuellement. Des études ont été effectuées et des travaux envisagés pour traiter l'arrivée de nouveaux effluents.

Question : A quelle date seront terminés les travaux ?
Des riverains pourront ils se raccorder aux réseaux ?

La station ne présente pas de problème de capacité de traitement. La problématique est exclusivement hydraulique, en lien avec le réseau d'apport et les pompes de refoulement. Ce sont les eaux parasites qui font l'objet des travaux de dimensionnement hydraulique.

Ce sujet est indépendant du sujet du projet LIDL ; dont la bonne réalisation ou non ne modifie pas la problématique hydraulique.

Sur la station et les postes de refoulement, les travaux devraient être terminés en juin 2021 et permettront de stopper les débordements, et en parallèle, des travaux sur les réseaux et les branchements des particuliers sont programmés pour limiter les apports d'eaux parasites.

Le réseau réalisé permet le raccordement des 4 à 5 habitations situées près du rond-point (un courrier sera adressé précisant les modalités de raccordement courant mars). Dans le cadre du zonage d'assainissement intercommunal en cours, il n'est pas prévu d'extension supplémentaire dans ce secteur.

Le rejet des eaux usées par jour est estimé à 22,5m³ alors que la consommation en eau par an est évaluée à 12 970 m³ ;

Question : qu'est ce qui justifie 35% d'écart ?

Le site sera doté de condenseurs évaporatifs pour le bon fonctionnement de sa production de froid. Ces équipements sont source de consommation d'eau ; et de deux type de rejet : Evaporation dans l'air (vapeur d'eau) pour une part et rejet au réseau EU pour le reste.

Ces équipements justifient donc l'écart entre la consommation et le rejet des eaux.



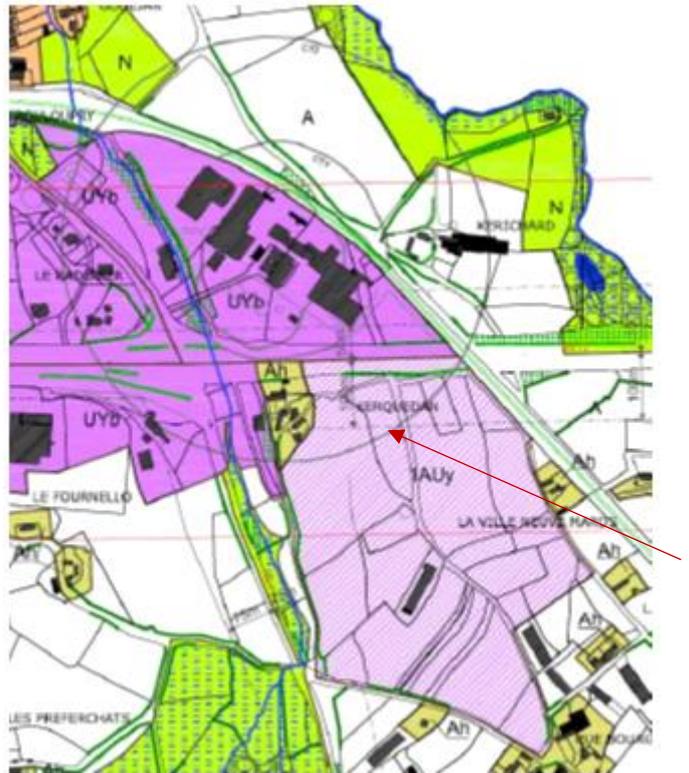
6.2. Triskalia

- La présence de TRISKALIA avait rendu les terrains inconstructibles (SEVESO)
Question : quelles sont les mesures qui ont été prises pour réduire le périmètre ?

Cette donnée est erronée. Les terrains n'étaient pas inconstructibles et aucune mesure particulière de réduction du périmètre n'a été entreprise.

Une portion Nord du terrain (englobant également le hameau Nord) est impactée par les zones d'effets du site TRISKALIA. La zone d'effets impactant le site n'interdit aucunement l'urbanisation, sous certaines conditions.

Extrait dossier ICPE Volume 5 page 27



Périmètre de risque du site SEVESO Triskalia – Extrait PLU Plouagat

Une attestation de l'architecte concernant la prise en compte de cette zone est présentée en pièce PC13 du permis de construire et en annexe 3 du dossier ICPE. Voici l'extrait :

Je soussigné, Olivier MALAPERT, atteste,

- ✎ Avoir pris connaissance de l'existence de risques technologiques liés à l'entreprise COOPAGRI.
- ✎ Le terrain est impacté par la zone T2 de COOPAGRI, dans laquelle sont autorisées les nouvelles constructions sous réserve qu'elles soient adaptées pour résister à l'effet de surpression engendrée par le risque industriel, notamment sur ces constructions des actions de renforcement sur le bâti dimensionné en fonction de l'intensité des effets.
- ✎ Que pour notre projet, aucune construction ne sera réalisée au droit de cette zone T2. En effet le bâtiment principal est écarté des effets indirects d'environ 2 m. Enfin les vitrages seront éloignés de plus de 60m de cette zone T2



On note bien que les terrains n'étaient donc pas inconstructibles du fait du périmètre de TRISKALIA ; en que de plus, le projet n'est pas inclus en terme de bâtiment dans le périmètre cité.

6.3. RN12

Question : à quelle distance les bâtiments vont être situés par rapport à la RN12 ?

On notera que conformément au projet urbain, la marge de recul à la RN12 est de 50m à son axe.

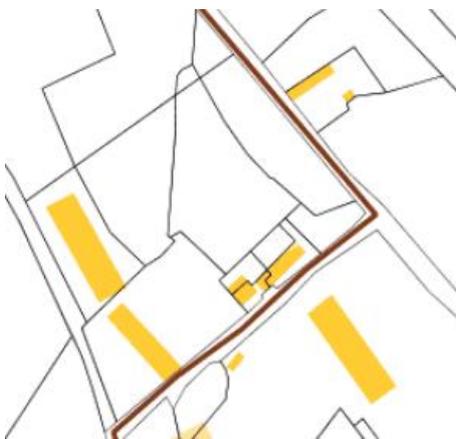
Le bâtiment sera implanté à environ 54m de la limite de propriété sur ce secteur en façade avec la RN12 au point le plus défavorable. Il sera donc bien au-delà de la règle minimale imposée.

6.4. Chemin Rural

Question : l'emprise du chemin rural au niveau de la propriété de M.Thoraval n'existe plus sur une grande partie et ne permet donc plus l'accès au dernier hangar.

Cette question n'est pas en lien direct avec le projet LIDL. Toutefois, voici les éléments communiqués par LEFF ARMOR à ce sujet.

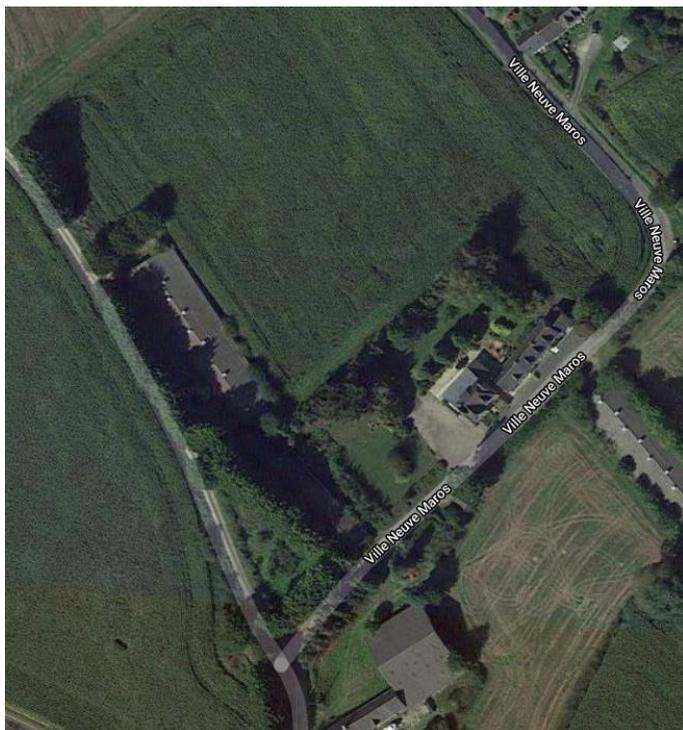
La parcelle n'est pas enclavée, une proposition d'accès a été transmise à Mme Thoraval représentant M Thoraval en 2018. Leff Armor Communauté est toujours dans l'attente du retour de Mme thoraval.



Extrait cadastral



Contour bleu :Unité foncière THORAVAL



Vue aérienne



Accès existant à gauche des anciens bâtiments d'exploitation.