

SOCIETE QUARTUS LOGISTIQUE



ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE SUR LES DOSSIERS PRESENTES PAR LA SOCIETE QUARTUS LOGISTIQUE EN VUE DE LA CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION D'UN ENSEMBLE DE PLATES-FORMES LOGISTIQUES, bâtiments P1, P2, P3 et P4, AU SEIN DU PARC D'ACTIVITES DES BUIS SUR LES COMMUNES DE BOISSEAUX (45), BARMAINVILLE ET OINVILLE-SAINT-LIPHARD (28)

**PROCES VERBAL DES OBSERVATIONS FORMULEES
PENDANT L'ENQUETE**

Observations formulées par le public :

Monsieur JACQUEMET, maire de Barmainville, craint que l'augmentation du trafic génère des troubles en matière de parking sauvage aux abords du site ; dégradation des bas cotés des voiries, dépôt d'immondices ; et souhaite attirer l'attention du maître d'ouvrage et des autorités responsables sur cette question.

Ce problème existe déjà, mais le maire de Barmainville craint qu'il ne s'aggrave.

Monsieur Mathieu LE BOISSELIER s'inquiète pour la tranquillité du village de Barmainville et la conservation de ses infrastructures routières qui ne sauraient supporter un passage excessif de camions. Il souhaite qu'une interdiction de passage aux véhicules de plus de 3,5 t soit envisagée (sauf desserte locale).

Monsieur Philippe JALLU souhaite que le parking de ce site soit dimensionné pour accueillir tous les poids lourds et éviter les stationnements sauvages ; que les poubelles soient suffisantes et le ramassage organisé régulièrement, la RD 2020 étant déjà suffisamment sale.

Il souhaite également que la circulation des poids lourds soit organisée pour n'emprunter que les grands axes et préserver les villages alentour.

Monsieur Olivier BARRE attire l'attention sur le fait que certains poids lourds pourraient être tentés de traverser les villages pour rejoindre au plus court le péage de l'A10 à Allaines. Il demande d'envisager l'interdiction de circulation aux poids lourds et un fléchage adapté au niveau des ronds-points.

Il demande également que l'accès à la zone soit adapté à la circulation attendue.

Monsieur Olivier HARDOUIN observe :

1 - Que ce projet est mal situé car éloigné de l'A 10 de 15 kms, obligeant les camions à traverser Janville, de l'A 19 de 25 kms. Les zones de Poupry, le long de l'A 10 et d'Escrennes, le long de l'A 19 lui semblent mieux situées.

2- Que ce projet a reçu un avis défavorable de la SNCF pour la réalisation d'un embranchement ferroviaire qui serait difficilement réalisable techniquement.

3 - Que ce projet prévoit la création de 1000 emplois mais que les bassins d'emploi les plus proches se trouvent à au moins 25 kms (Etampes, Pithiviers) obligeant les employés à utiliser leurs véhicules personnels entraînant des frais sur des salaires modestes.

Il insiste sur la dangerosité de la route entre Pithiviers et Boisseaux avec la traversée de plusieurs villages et note que l'absence de transports en commun et les limites du covoiturage posent un problème pour ce site isolé.

4 – Mr HARDOUIN note que la communauté de communes de la Plaine Nord Loiret dispose déjà d'une zone d'activités à Bazoches et d'une friche industrielle à Outarville qui pourraient être utilisées pour cette activité.

5 – Que si les recettes fiscales de la communauté de communes ne sont pas suffisantes, cela résulte du choix de s'être séparé de la communauté de communes Beauce-Pithiverais.

6 – Que l'augmentation du trafic routier a des conséquences sur les terres agricoles situées dans les 250 mètres à proximité des axes routiers avec la perte de contrats pour la vente de la production des exploitants.

7 – Que ce projet se situe à côté de la coopérative agricole de Boisseaux qui compte 180 agriculteurs venant, en période de moisson, livrer leur blé plusieurs fois par jour risquant de poser un gros problème d'engorgement avec l'arrivée de poids lourds sur cette zone.

8 – Que ce projet supprime 50 hectares de terres agricoles pour les remplacer par autant de surface de toitures métalliques et de goudron. Cela crée, selon lui, un point chaud entraînant une élévation de température, une aggravation de la sécheresse et une augmentation des besoins en eau avec des conséquences sur l'agriculture, l'environnement et la qualité de vie des habitants de Boisseaux qui pourraient subir des restrictions d'eau à certaines périodes de l'année.

9 – Que ce projet, compte tenu de la dimension des bâtiments, constitue en cas de tempête, un obstacle pour le vent qui pourrait s'engouffrer entre les bâtiments et créer un effet « venturi ». Il estime cet aléa potentiellement dangereux pour les habitants de Boisseaux qui pourraient subir des dégâts matériels importants.

10 – Que ce projet remet en cause la ruralité de Boisseaux dont la population a déjà doublé en vingt ans. Mr HARDOUIN estime qu'il faut préserver la ruralité pour qu'elle puisse elle-même apporter les ressources naturelles nécessaires aux besoins des métropoles.

Monsieur Xavier THIROUIN et Monsieur Fabrice FLEURY sont venus se renseigner et consulter le dossier sans faire d'observation.

Observations formulées par le commissaire-enquêteur

Le site prévoit des parkings PL et VL en quantité suffisante pour absorber les flux liés à son activité. Cependant la question se pose de savoir si le site sera ouvert et accessible 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. A défaut, les camions en attente de l'ouverture du site risquent de stationner de façon « sauvage » sur la RD 109-7 et la RD 2020.

La question la plus souvent débattue est celle de l'incidence de cette plate-forme sur le trafic routier.

Les dernières estimations de trafic fournies en réponse à la MAE font état d'environ 1 camion par jour et par quai, soit 240 poids lourds par jour et 1445 VL pour les seules rotations du personnel.

Elles divergent considérablement par rapport aux données fournies dans l'étude d'impact.

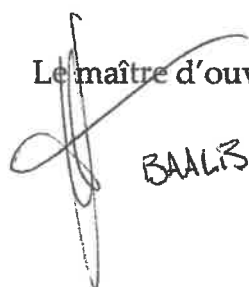
Si ces dernières données sont les bonnes, l'augmentation du trafic PL n'est pas énorme au regard de ce qui existe déjà sur les axes concernés.

Cependant, dans l'hypothèse d'une montée en puissance de ce trafic, ne serait-il pas envisageable de revoir avec la SNCF la possibilité d'un embranchement ferroviaire ?

Pour le trafic des VL du personnel, l'hypothèse retenue semble très haute. Cependant, les utilisateurs du site pourraient réfléchir, en collaboration avec les autorités de la région Centre en charge des transports, à des solutions incitant autant que faire se peut le personnel à utiliser le TER desservant Boisseaux ou la mise en place de navettes routières vers Etampes ou Orléans.

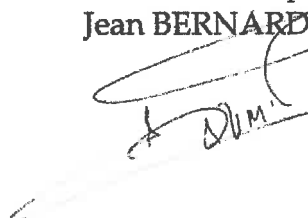
Remis au maître d'ouvrage à Boisseaux le 25 mars 2019

Le maître d'ouvrage


BAALIBADI CHAHLI.

Le commissaire-enquêteur

Jean BERNARD



QUARTUS

LOGISTIQUE

Réponses aux observations formulées pendant l'enquête publique du 21 février 2019 au 23 mars 2019 (ref.TA : E 19 000002 /45)

Le 01/04/2019

**ENQUETE PUBLIQUE UNIQUE SUR LES
DOSSIERS PRESENTES PAR LA SOCIETE
QUARTUS LOGISTIQUE EN VUE DE LA
CONSTRUCTION ET DE L'EXPLOITATION
D'UN ENSEMBLE DE PLATES-FORMES
LOGISTIQUES, bâtiments P1, P2, P3 et P4, AU
SEIN DU PARC D'ACTIVITES DES BUIS
SUR LES COMMUNES DE BOISSEAUX (45),
BARMAINVILLE ET OINVILLE-SAINT-
LIPHARD (28)**

\$\$

Enquête publique QUARTUS LOGISTIQUE - 21 février 2019 au 23 mars 2019
Ref.TA : E 19 000002/45 – PV obs. public

Observations formulées par le public :

Monsieur JACQUEMET, maire de Barmainville, craint que l'augmentation du trafic génère des troubles en matière de parking sauvage aux abords du site ; dégradation des bas cotés des voiries, dépôt d'immondices ; et souhaite attirer l'attention du maître d'ouvrage et des autorités responsables sur cette question.

Ce problème existe déjà, mais le maire de Barmainville craint qu'il ne s'aggrave.

Réponse :

Les voiries communes du parc logistique seront accessibles 24h/24h. l'espace sera gardienné et l'accès se fera par le poste de garde.

Les véhicules arrivant sur le parc logistique pourront se stationner sur ces espaces communs mêmes en cas de fermeture de l'accès d'un des entrepôts. A ce titre il est prévu 32 places de stationnement PL sur l'espace commun du parc plus 34 places tampons pour les différents entrepôts (voir plan page 172 de l'étude d'impact). Le stationnement ne sera fera donc pas sur les voiries publiques aux abords du site.

Monsieur Mathieu LE BOISSELIER s'inquiète pour la tranquillité du village de Barmainville et la conservation de ses infrastructures routières qui ne sauraient supporter un passage excessif de camions. Il souhaite qu'une interdiction de passage aux véhicules de plus de 3,5 t soit envisagée (sauf desserte locale).

Réponse :

La mise en place d'une interdiction de passage des véhicules de plus de 3,5 tonnes n'est pas du ressort de Quartus.

On rappellera toutefois que les itinéraires envisagés pour les PL pour rejoindre le site ne passent pas par l'agglomération de Barmainville.

De plus, il est prévu une voie de contournement sur la RD 927 qui permettra également aux camions d'emprunter la sortie 12 et d'éviter la traversée d'agglomérations. Comme vu, cette mesure permettra de diminuer sensiblement les impacts notamment sur la RD954 qui ne sera plus empruntée par la totalité des camions.

Cf. ANNEXE N°1

L'avis de l'autorité environnementale sur le projet de déviation est disponible au lien suivant :

http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2018_a_cvj_38.pdf

Monsieur Philippe JALLU souhaite que le parking de ce site soit dimensionné pour accueillir tous les poids lourds et éviter les stationnements sauvages ; que les poubelles soient suffisantes et le ramassage organisé régulièrement, la RD 2020 étant déjà suffisamment sale.

Il souhaite également que la circulation des poids lourds soit organisée pour n'emprunter que les grands axes et préserver les villages alentour.

Réponse :

Les voiries communes du parc logistique seront accessibles 24h/24h. l'espace sera gardienné et l'accès se fera par le poste de garde.

Les véhicules arrivant sur le parc logistique pourront se stationner sur ces espaces communs mêmes en cas de fermeture de l'accès d'un des entrepôts. A ce titre il est prévu 32 places de stationnement PL sur l'espace commun du parc plus 34 places tampons pour les différents entrepôts (voir plan page 172 de l'étude d'impact). Le stationnement ne sera donc pas sur les voiries publiques aux abords du site.

Quartus n'a pas autorité à engager des actions sur les règles de circulation. On rappellera toutefois qu'en prévision du projet le conseil département d'Eure et Loir prévoit par ailleurs il est prévu la création d'un giratoire et une voie de contournement sur la RD 927 qui permettra également aux camions d'emprunter la sortie 12 et d'éviter la traversée d'agglomérations.

Monsieur Olivier BARRE attire l'attention sur le fait que certains poids lourds pourraient être tentés de traverser les villages pour rejoindre au plus court le péage de l'A10 à Allaines. Il demande d'envisager l'interdiction de circulation aux poids lourds et un fléchage adapté au niveau des ronds-points.

Il demande également que l'accès à la zone soit adapté à la circulation attendue.

Réponse :

Voir réponse ci-dessus

Monsieur Olivier HARDOUIN observe :

1 - Que ce projet est mal situé car éloigné de l'A 10 de 15 kms, obligeant les camions à traverser Janville, de l'A 19 de 25 kms. Les zones de Poupry, le long de l'A 10 et d'Escrennes, le long de l'A 19 lui semblent mieux situées.

Réponse :

Le contournement de Janville et du Puiset a été acté par le conseil Départemental de l'Eure-et-Loir. La ZA des Buis est cohérente de par son emplacement (confortée par un PLU et un SCOT approuvés en ce sens).

2- Que ce projet a reçu un avis défavorable de la SNCF pour la réalisation d'un embranchement ferroviaire qui serait difficilement réalisable techniquement.

Réponse :

Quartus avait en effet engagé des discussions avec la SNCF pour l'utilisation de l'embranchement fer qui se sont soldées par cet avis défavorable. (Cf. ANNEXE N°2 Courrier SNCF)

3 - Que ce projet prévoit la création de 1000 emplois mais que les bassins d'emploi les plus proches se trouvent à au moins 25 kms (Étampes, Pithiviers) obligeant les employés à utiliser leurs véhicules personnels entraînant des frais sur des salaires modestes.

Réponse :

Des contacts ont déjà été pris entre Pôle Emploi, Loiret Eco et la Région. Des documents attestent d'un bassin d'emploi cohérent. La Région ayant la compétence formation entrera en action au moment opportun.

Il insiste sur la dangerosité de la route entre Pithiviers et Boisseaux avec la traversée de plusieurs villages et note que l'absence de transports en commun et les limites du covoiturage posent un problème pour ce site isolé.

Réponse :

Les routes départementales sont de la compétence du Département du Loiret (celui-ci a déjà pris en compte cette nouvelle situation).

Les transports en commun et le covoiturage ont été évoqués par la politique de la Région et sera mise en place dès l'implantation de l'utilisateur.

4 – Mr HARDOUIN note que la communauté de communes de la Plaine Nord Loiret dispose déjà d'une zone d'activités à Bazoches et d'une friche industrielle à Outarville qui pourraient être utilisées pour cette activité.

5 – Que si les recettes fiscales de la communauté de communes ne sont pas suffisantes, cela résulte du choix de s'être séparé de la communauté de communes Beauce-Pithiverais.

Réponses 4 et 5 :

La politique des collectivités n'est pas concernée par cette enquête.

6 – Que l'augmentation du trafic routier a des conséquences sur les terres agricoles situées dans les 250 mètres à proximité des axes routiers avec la perte de contrats pour la vente de la production des exploitants.

7 – Que ce projet se situe à côté de la coopérative agricole de Boisseaux qui compte 180 agriculteurs venant, en période de moisson, livrer leur blé plusieurs fois par jour risquant de poser un gros problème d'engorgement avec l'arrivée de poids lourds sur cette zone.

8 – Que ce projet supprime 50 hectares de terres agricoles pour les remplacer par autant de surface de toitures métalliques et de goudron. Cela crée, selon lui, un point chaud entraînant une élévation de température, une aggravation de la sécheresse et une augmentation des besoins en eau avec des conséquences sur l'agriculture, l'environnement et la qualité de vie des habitants de Boisseaux qui pourraient subir des restrictions d'eau à certaines périodes de l'année.

Réponses 6, 7, 8 :

La concertation avec les agriculteurs (liens très étroits entre la commune de Boisseaux et la Coopérative Agricole) a été menée et ne fait pas apparaître cette conséquence sur la production agricole.

Une concertation avec la Coopérative Agricole a été menée.

Le problème des entrées/sorties n'a jamais été un sujet étant donné que les entrées/sorties sont différentes.

La Chambre d'Agriculture a été informée de l'implantation des bâtiments sur ces terrains et n'a émis aucun avis défavorable en ce sens.

Les habitants de Boisseaux sont alimentés par un forage de production d'eau qui se situe sur la commune d'Autruy-sur-Juine (étant donné la distance (8 kms) il n'y a pas d'impact possible).

Voir étude de compensation agricole jointe en annexe 11 de l'étude d'impact.

9 – Que ce projet, compte tenu de la dimension des bâtiments, constitue en cas de tempête, un obstacle pour le vent qui pourrait s'engouffrer entre les bâtiments et créer un effet « venturi ». Il estime cet aléa potentiellement dangereux pour les habitants de Boisseaux qui pourraient subir des dégâts matériels importants.

Réponse :

Actuellement, il n'a jamais été question d'effet « venturi » compte tenu de l'élévation des silos de la Coopérative Agricole existants.

De plus, s'il y a accélération du vent entre les bâtiments lors de son passage (Effet Venturi), cette accélération ne sera réelle qu'entre les bâtiments eux-mêmes (accélération locale) et cessera immédiatement à la sortie de l'étranglement (ou goulet) formé par ces bâtiments puisque l'effet Venturi est une simple manifestation du principe de conservation de la masse (mécanique des fluides).

Il n'y a donc aucun risque d'accélération du vent en aval des bâtiments projetés.

De plus cet effet Venturi ne sera quasiment pas perceptible entre les bâtiments eux-mêmes (donc localement) car pour qu'il le soit, il faudrait qu'au minimum la somme des hauteurs des deux façades en vis à vis soit au moins supérieur à la distance entre ces deux façades (rapport de 1 à 2). Or l'on a entre P3 et P4 une distance de 106 m pour deux hauteurs de façade de 14 m (rapport de 1 à 7,5).

10 – Que ce projet remet en cause la ruralité de Boisseaux dont la population a déjà doublé en vingt ans. Mr HARDOUIN estime qu'il faut préserver la ruralité pour qu'elle puisse elle-même apporter les ressources naturelles nécessaires aux besoins des métropoles.

Réponse :

Voir les éléments de réponse des points 6 à 7 et l'étude de compensation agricole.

Par ailleurs il est rappelé que les documents d'urbanisme PLU de Boisseaux et SCOT ont validé l'urbanisation de cette zone qui n'a plus vocation à être agricole. La commune de Boisseaux s'est dotée du PLU qui a été soumis à enquête publique (PADD) et validé, que le SCOT actuellement existant conforte l'idée de la politique mise en place par la commune de Boisseaux.

Observations formulées par le commissaire-enquêteur:

Le site prévoit des parkings PL et VL en quantité suffisante pour absorber les flux liés à son activité. Cependant la question se pose de savoir si le site sera ouvert et accessible 7 jours sur 7 et 24 h sur 24. A défaut, les camions en attente de l'ouverture du site risquent de stationner de façon « sauvage » sur la RD 109-7 et la RD 2020.

La question la plus souvent débattue est celle de l'incidence de cette plate-forme sur le trafic routier.

Les dernières estimations de trafic fournies en réponse à la MAE font état d'environ 1 camion par jour et par quai, soit 240 poids lourds par jour et 1445 VL pour les seules rotations du personnel.

Elles divergent considérablement par rapport aux données fournies dans l'étude d'impact.

Si ces dernières données sont les bonnes, l'augmentation du trafic PL n'est pas énorme au regard de ce qui existe déjà sur les axes concernés.

Cependant, dans l'hypothèse d'une montée en puissance de ce trafic, ne serait-il pas envisageable de revoir avec la SNCF la possibilité d'un embranchement ferroviaire ?

Pour le trafic des VL du personnel, l'hypothèse retenue semble très haute. Cependant, les utilisateurs du site pourraient réfléchir, en collaboration avec les autorités de la région Centre en charge des transports, à des solutions incitant autant que faire se peut le personnel à utiliser le TER desservant Boisseaux ou la mise en place de navettes routières vers Etampes ou Orléans.

Réponse :

Concernant le premier point, les voiries communes du parc logistique seront accessibles 24h/24h. l'espace sera gardienné et l'accès se fera par le poste de garde.

Les véhicules arrivant sur le parc logistique pourront se stationner sur ces espaces communs mêmes en cas de fermeture de l'accès d'un des entrepôts. A ce titre il est prévu 32 places de stationnement PL sur l'espace commun du parc plus 34 places tampons pour les différents entrepôts (voir plan page 172 de l'étude d'impact). Le stationnement ne sera pas sur les voiries publiques aux abords du site.

Concernant le trafic, il a été expliqué dans la réponse à l'avis de l'autorité environnementale que suite à l'avancée des discussions avec les potentiels utilisateurs de la plateforme il s'avère que le trafic poids-lourds sera plutôt de l'ordre de 1 camion/quai/jour contre 3 annoncés dans un premier temps dans l'étude d'impact.

Le trafic VL de 1445 allers/retours correspond à 100 % du personnel venant en voiture. C'est une hypothèse qui présente le cas le plus défavorable.

D'autre part il a été pris en compte la totalité de ce trafic sur toutes les routes. Dans les faits ce trafic se répartira sur les différents axes routiers.

D'autre part, pour diminuer ce trafic il a été engagé les pistes suivantes :

- Avec la région, le développement du réseau de transport en commun vers la plateforme logistique via le Rémi (Réseau de mobilité interurbaine) ;
- Le développement de transports collectifs privés (navettes de cars notamment) à l'initiative des futurs exploitants des plateformes logistiques ;
- Augmentation des fréquences des TER desservant la gare de Boisseaux.

Ne pouvant chiffrer précisément le pourcentage du personnel venant en voiture, nous avons présenté l'hypothèse majorante mais le trafic est de fait nettement surestimé.

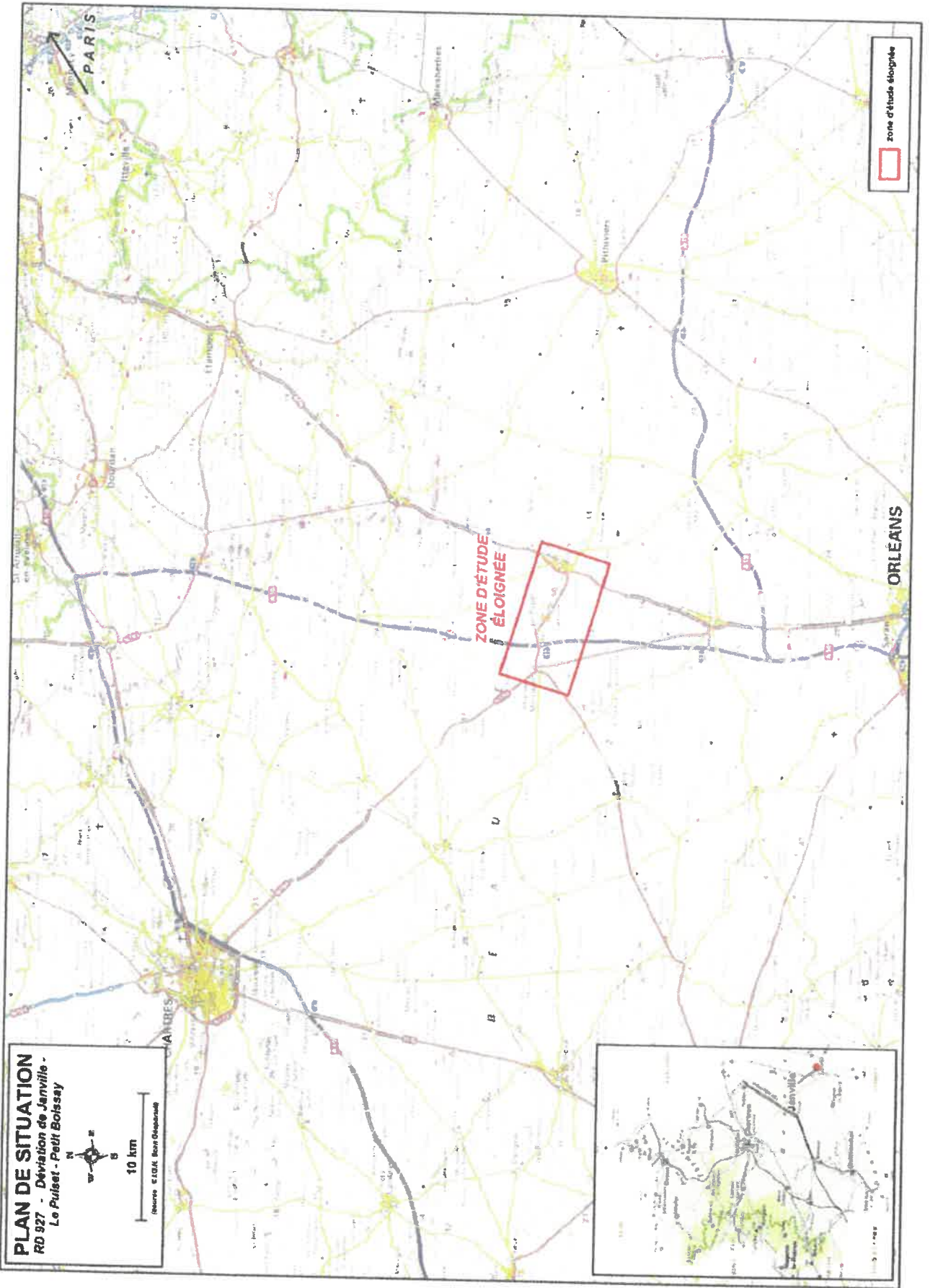
ANNEXE N°1

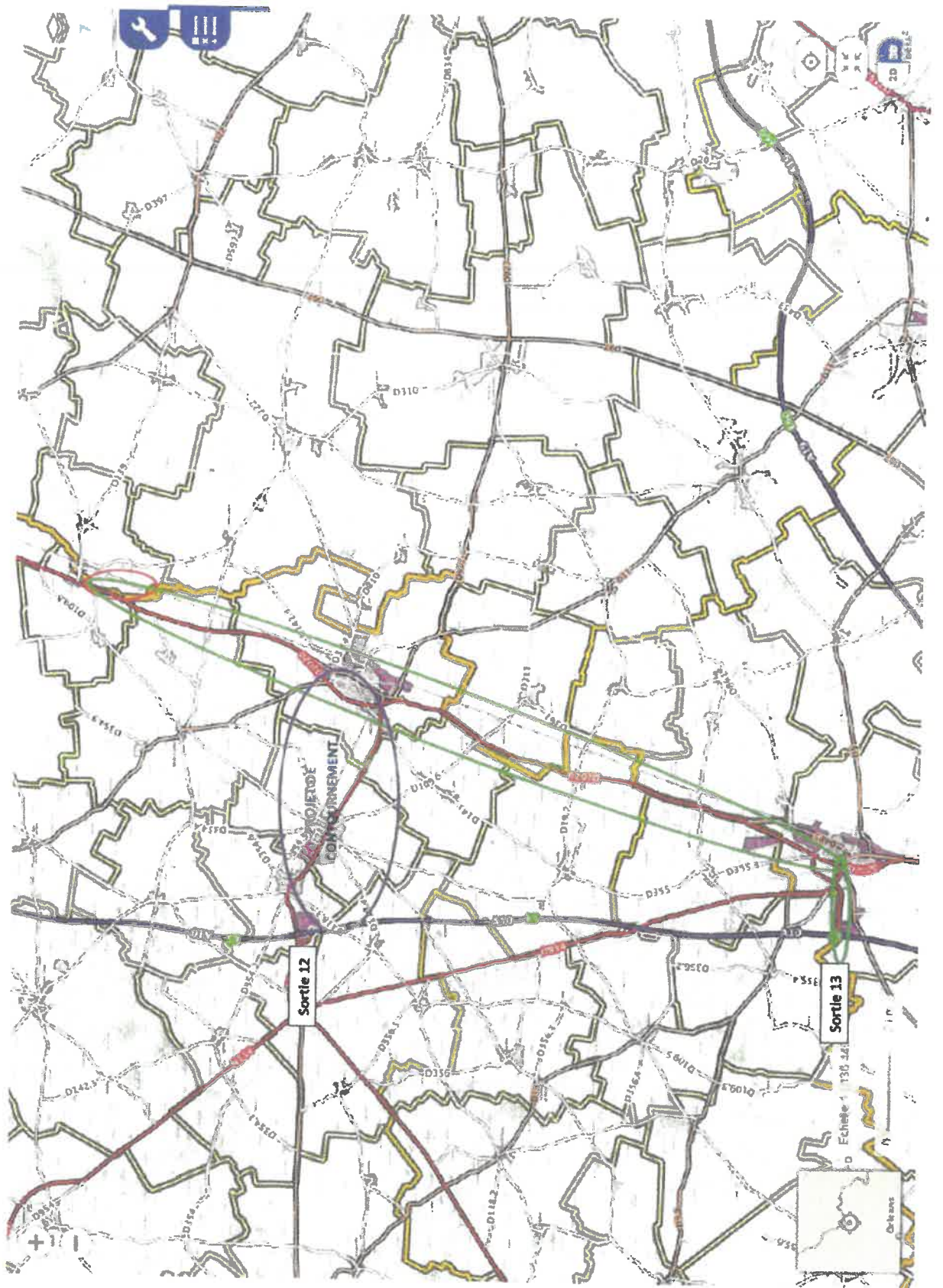
**Route départementale n°927
Déviation de Janville – Le Puiset – Petit Boissay
(Communes de Janville, Le Puiset, Toury et Poinville)**



Dossier d'enquête publique unique

PIECE B : PLAN DE SITUATION





ANNEXE N°2

Frédéric SIKLI
Responsable de l'Unité FRET
Direction Territoriale SNCF
Réseau CVI
6 rue Moléte
45 000 Orléans

Orléans le 1er février 2019

GRUPE QUARTUS
Monsieur Charli BAALBAKI
Directeur de programmes
1-5, rue Paul Cézanne
75008 Paris

Objet : Prô-stude en vue d'un éventuel embranchement ferroviaire sur la commune de Boisseaux

Monsieur Baalbakli,

Lors de notre échange de janvier 2018 nous avons étudié ensemble la possibilité d'embrancher vos installations de Boisseaux au réseau ferré National sur la ligne 570 000 à hauteur de Boisseaux.

La conclusion de cet échange de pré-étude est qu'un certain nombre de difficultés nécessitent d'être analysées dans le cadre d'un embranchement sur Boisseaux :

- 1- **La côte maximum de dénivelé admissible** : Sur certains sites en France nous avons un dénivelé proche de 42%, donc il est possible de créer des accès avec de très forts dénivelés. Néanmoins, plus le dénivelé sera important plus il nécessite de puissance pour le franchir, et il est peu probable qu'une entropiso ferroviaire y mette les moyens suffisants.
A titre d'exemple, sur Chartres nous avons une rampe de 9%, qui nécessite de sonder les rames lorsqu'elles sont chargées pour faire partir les trains avec une inclinaison conventionnelle
- 2- **Embranchement sur Boisseaux** : A priori, l'installation se situe hors des zones de gare auquel cas il ne sera pas envisageable d'embrancher le site
- 3- **Incorporation des trains dans les circulations quotidiennes** : A titre d'exemple, vous trouverez en pièce jointe l'ensemble des circulations passant par Boisseaux sur 24h sur une journée quelconque
- 4- **Composition des trains** : pour information, la composition type d'un train de fret bien qu'il varie selon les EF et selon le type de matériel est communément celle-ci
1 locomotive : 20m
1 wagon : 15m
Un train est composé de 22 wagons en composition simple
Donc longueur totale approximative du convoi : 350m
Tonnage approximatif en charge : 1300t

En conséquence, il nous est possible de réaliser une étude complémentaires statuant sur l'embranchabilité du site. Les premiers éléments sont plutôt défavorables à une telle opération.

Je vous prie d'agréer, Monsieur Baalbakli, l'expression de mes salutations distinguées

Le Responsable de l'Unité Fret,
Frédéric SIKLI