

Beaulieu  
International  
Group



BERRY TUFT SAS

**LE POINÇONNET (36)**

**RESUME NON TECHNIQUE  
DE L'ETUDE D'INCIDENCES**

## SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>LE PROJET</b> .....	<b>3</b>
A.1	Situation .....	3
A.2	Parcelles cadastrales .....	4
A.3	Bilan des surfaces .....	7
<b>2</b>	<b>INCIDENCES LIEES AU PROJET</b> .....	<b>9</b>
2.1	Impact paysager .....	9
2.2	Impact sur l'eau .....	12
2.3	Impact sur le sol .....	14
2.4	Impact sur l'air .....	16
2.5	Impact sur les habitats, la faune et la flore .....	16
2.6	Impact sonore.....	17
2.7	Impacts liés aux vibrations .....	17
2.8	Impacts liés aux émissions lumineuses.....	17
2.9	Impact sur les déchets.....	18
2.10	Impact sur le trafic.....	19
2.11	Impacts pendant la durée du chantier .....	19
2.12	Utilisation rationnelle de l'Energie – Gaz à effet de serre.....	20
2.13	Impact sur la santé.....	20
2.14	Impact cumulé avec les autres projets connus à proximité .....	20

# 1 LE PROJET

## A.1 SITUATION

Le site objet de la présente demande d'autorisation environnementale est situé sur la commune du POINÇONNET, dans le département de l'INDRE (36).

Le projet prévoit la réhabilitation d'un bâtiment existant afin de modifier son affectation. Ce bâtiment existant est situé 2 allée du Clos Jacquet, dans la Zone Industrielle du Poinçonnet. (Za de la Forge de l'Isle)

Il est en retrait d'environ 15 m par rapport à la route de Montluçon (D943).

Le site est situé au Nord-Nord-Est et à environ 3.8 km du centre du Poinçonnet, au Sud-Est et à environ 5 km du centre de Chateauroux.

L'Indre est au plus proche à 650 m et à l'Est du site étudié.

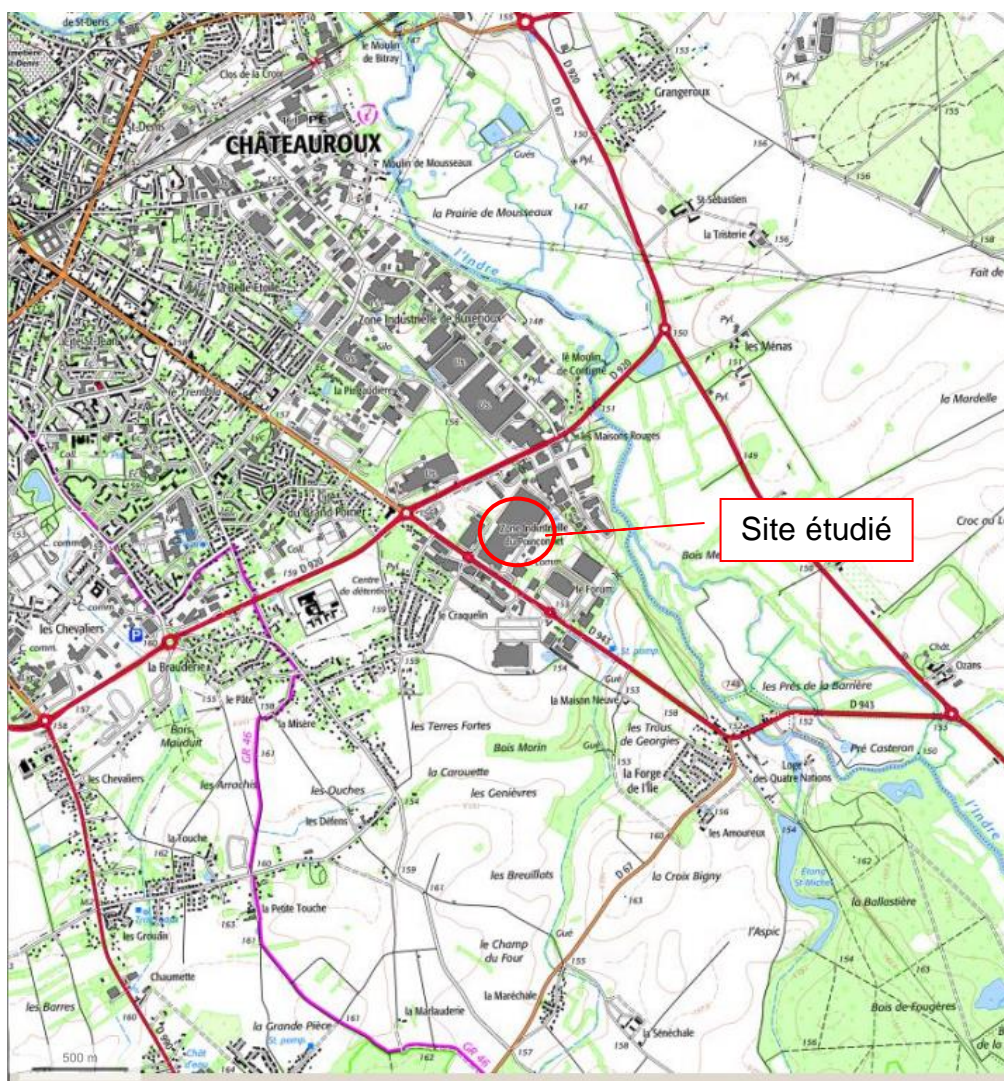


Figure 1 : Plan de localisation du projet

## A.2 PARCELLES CADASTRALES

Les parcelles qui concernent le projet sont présentées dans le tableau suivant :

Section BE Parcelles:	- N°51 =	279 m <sup>2</sup>
	- N°52 =	2148 m <sup>2</sup>
	- N°54 =	3221 m <sup>2</sup>
	- N°53 =	676 m <sup>2</sup>
	- N°55 =	6174 m <sup>2</sup>
	- N°114 =	722 m <sup>2</sup>
	- N°116 =	501 m <sup>2</sup>
	- N°122 =	23082 m <sup>2</sup>
	- N°155 =	170 m <sup>2</sup>
	- N°156 =	4698 m <sup>2</sup>
	- N°180 =	568 m <sup>2</sup>
	- N°182 =	29 m <sup>2</sup>
	- N° 183 =	1209 m <sup>2</sup>
	- N°184 =	12551 m <sup>2</sup>
	- N°185 =	344 m <sup>2</sup>
	- N°186 =	47053 m <sup>2</sup>
	- N°187 =	590 m <sup>2</sup>
	- N°188 =	189 m <sup>2</sup>
	- N°189 =	3829 m <sup>2</sup>
	- N°190 =	24264 m <sup>2</sup>
	- N° 191 =	7564 m <sup>2</sup>
	- N°192 =	1311 m <sup>2</sup>
	- N°193 =	1608 m <sup>2</sup>
	<b>Surface totale Parcelle =</b>	<b>142 780 m<sup>2</sup></b>

N.B. : Parcelles BE 155, 190 et 191 intégrées dans la phase 2 - Surface totale de terrain supplémentaire : 31 998m<sup>2</sup>. Il s'agit de parcelles boisées

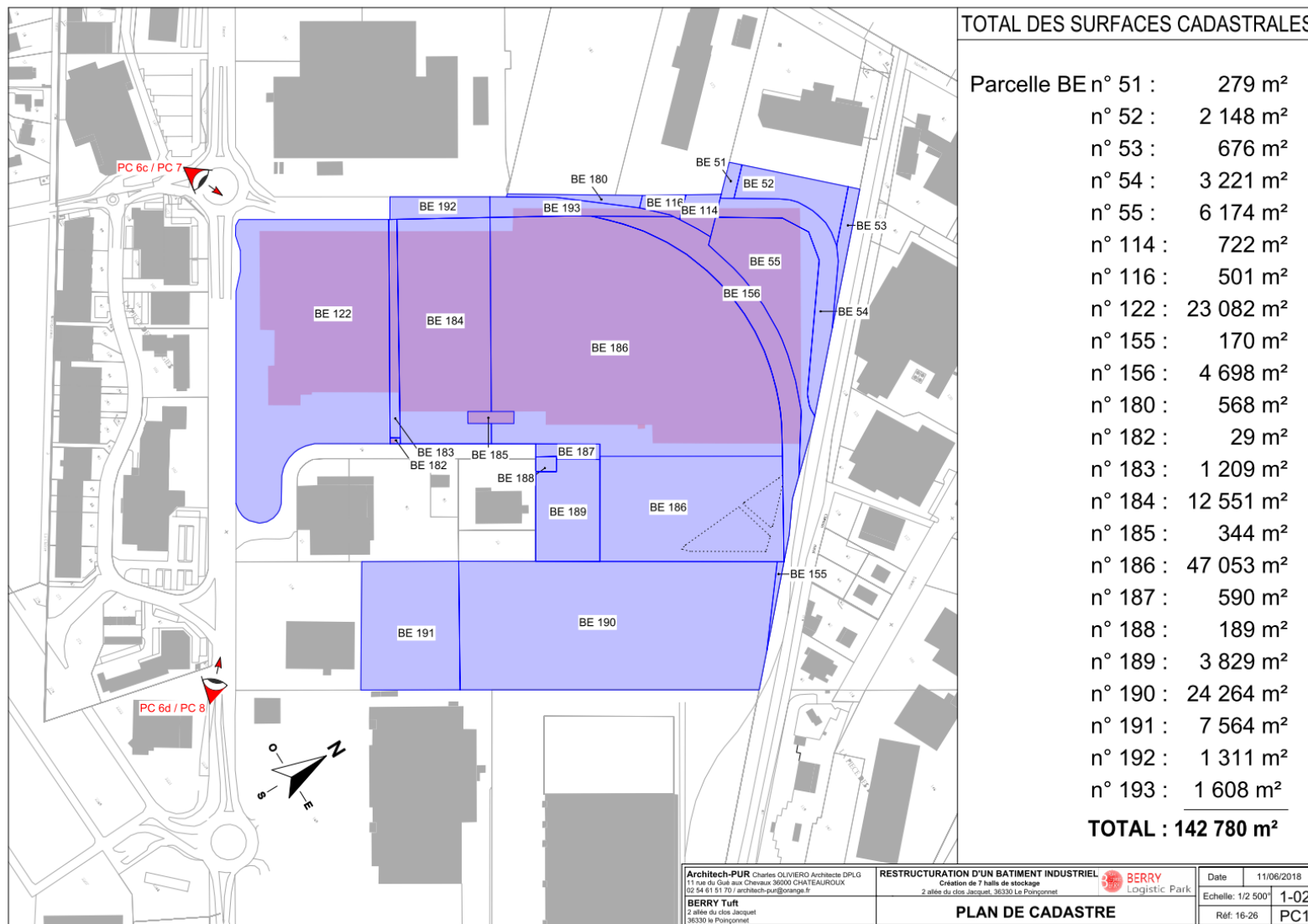
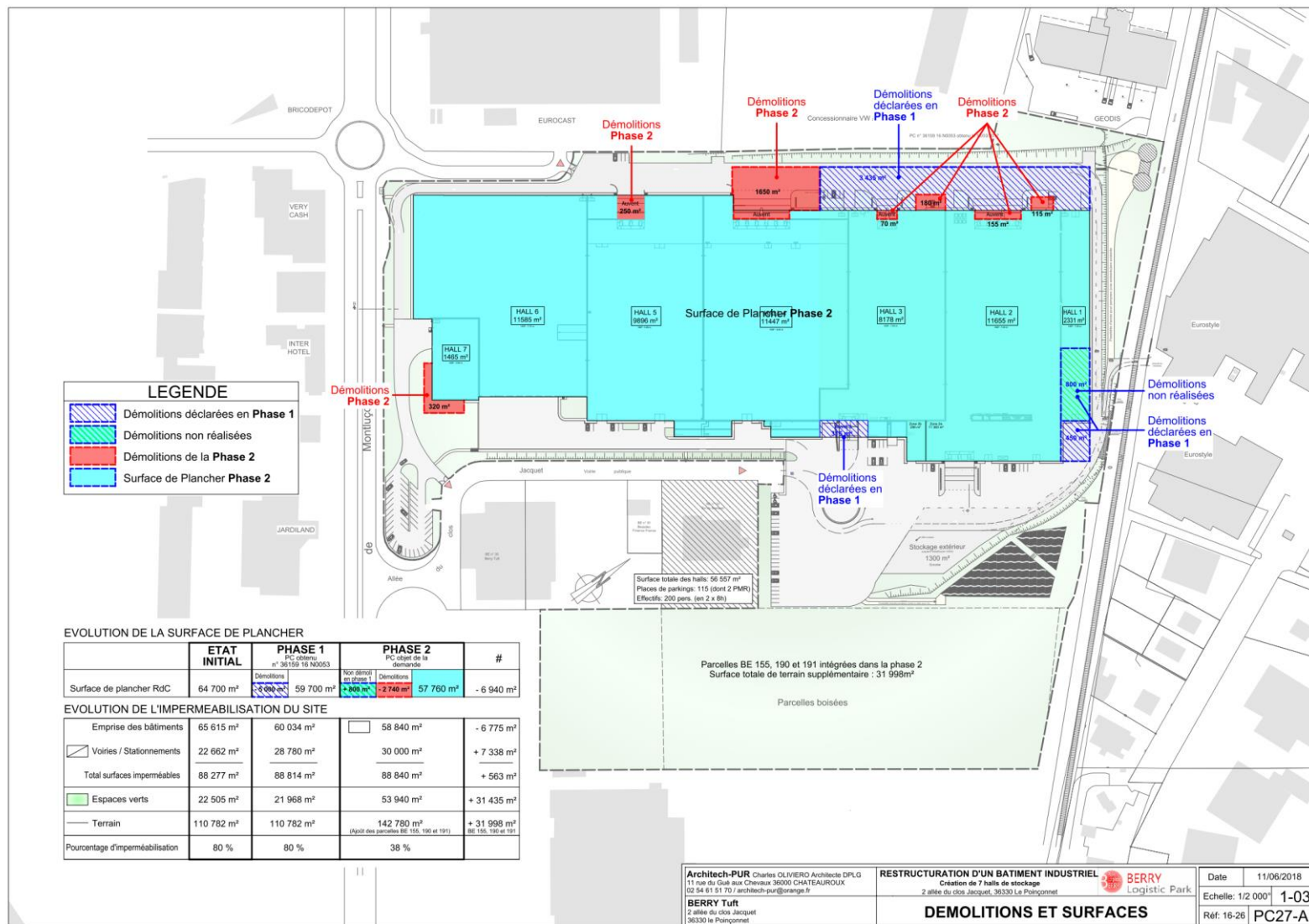


Figure 2 : plan parcellaire



### A.3 BILAN DES SURFACES

Le projet consiste en la déconstruction de parties du bâtiment afin de créer une voie pour poids lourds permettant la desserte de quais de chargement disposés en façade Nord-Ouest et Sud-Est. Les nouvelles voiries et zones de manœuvres seront implantées pour l'essentiel sur les emprises démolies. Un espace de stockage extérieur (produits non combustibles) sera créé au sud-est. Les clôtures existantes seront conservées.




Au terme des travaux, la plate-forme logistique développera **56 557 m<sup>2</sup>** sur 7 halls, décomposés ainsi :

- Hall 1 : 2 331 m<sup>2</sup>
- Hall 2 : 11 655 m<sup>2</sup>
- Hall 3 : 8 178 m<sup>2</sup>
- Hall 4 : 11 447 m<sup>2</sup>
- Hall 5 : 9 896 m<sup>2</sup>
- Hall 6 : 11 585 m<sup>2</sup>
- Hall 7 : 1 465 m<sup>2</sup>

#### EVOLUTION DE LA SURFACE DE PLANCHER

	ETAT INITIAL	PHASE 1 PC obtenu n° 36159 16 N0053		PHASE 2 PC objet de la demande		#	
		Démolitions		Non démol en phase 1	Démolitions		
Surface de plancher RdC	64 700 m <sup>2</sup>	- 5 000 m <sup>2</sup>	59 700 m <sup>2</sup>	+ 800 m <sup>2</sup>	- 2 740 m <sup>2</sup>	57 760 m <sup>2</sup>	- 6 940 m <sup>2</sup>

#### EVOLUTION DE L'IMPERMEABILISATION DU SITE

Emprise des bâtiments	65 615 m <sup>2</sup>	60 034 m <sup>2</sup>	 58 840 m <sup>2</sup>	- 6 775 m <sup>2</sup>
 Voiries / Stationnements	22 662 m <sup>2</sup>	28 780 m <sup>2</sup>	30 000 m <sup>2</sup>	+ 7 338 m <sup>2</sup>
Total surfaces imperméables	88 277 m <sup>2</sup>	88 814 m <sup>2</sup>	88 840 m <sup>2</sup>	+ 563 m <sup>2</sup>
 Espaces verts	22 505 m <sup>2</sup>	21 968 m <sup>2</sup>	53 940 m <sup>2</sup>	+ 31 435 m <sup>2</sup>
— Terrain	110 782 m <sup>2</sup>	110 782 m <sup>2</sup>	142 780 m <sup>2</sup> (Ajout des parcelles BE 155, 190 et 191)	+ 31 998 m <sup>2</sup> BE 155, 190 et 191
Pourcentage d'imperméabilisation	80 %	80 %	38 %	

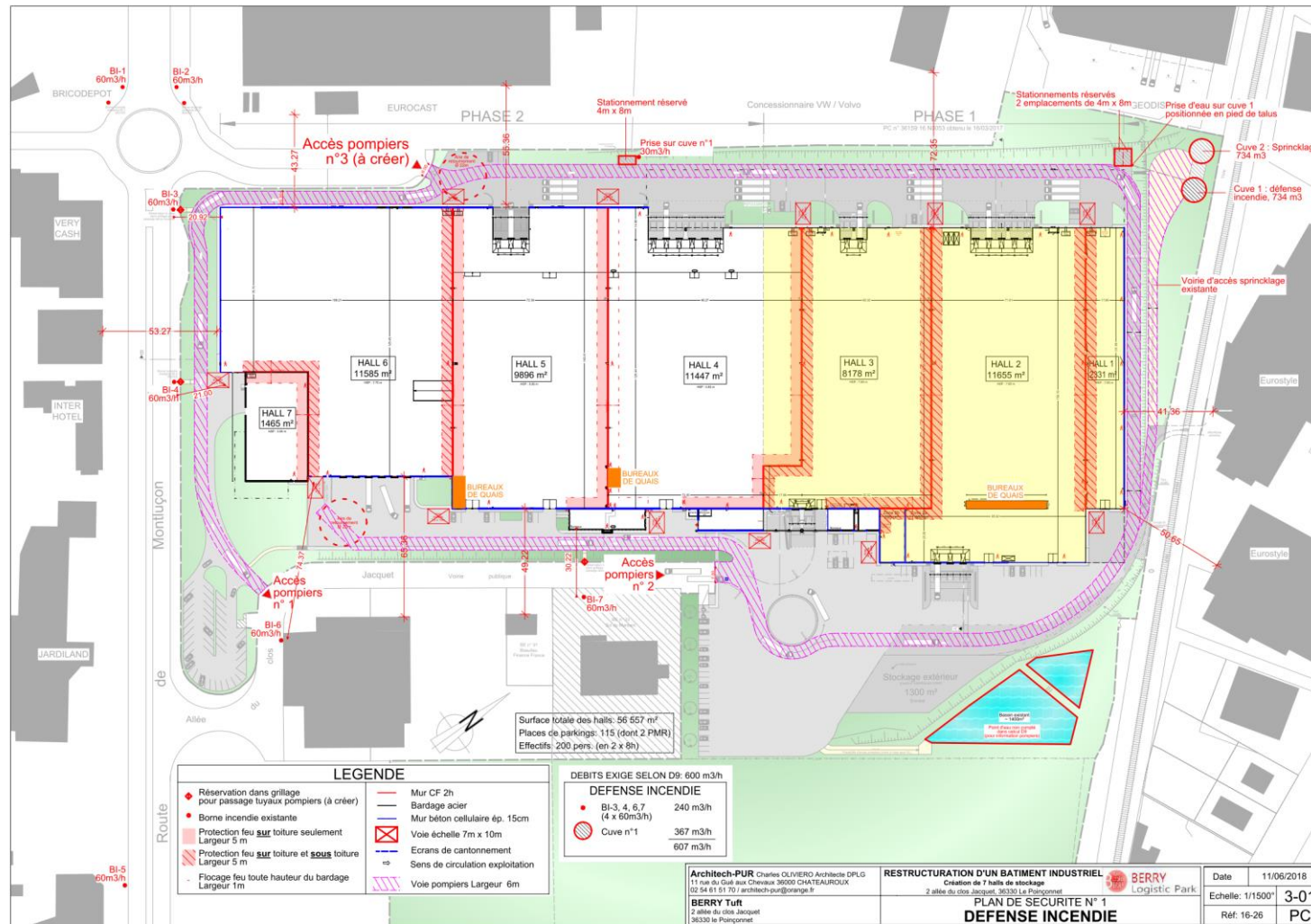


Figure 1 : Dispositions constructives et stockages



---

## 2 INCIDENCES LIEES AU PROJET

---

La nature du projet, les technologies employées et les mesures compensatoires prévues permettront de limiter et maîtriser l'impact du projet sur l'environnement du site.

### 2.1 IMPACT PAYSAGER

Le projet ne concerne que la modification d'un entrepôt existant en conservant ses hauteurs et en diminuant son emprise au sol.

L'aménagement comprend la réalisation et la réfection de voiries avec constitution d'espaces verts tout en respectant une proportion d'un arbre pour 100 m<sup>2</sup> de parking créé. L'impact visuel sera donc semblable à celui d'aujourd'hui mais avec une tendance plus arborée, sinon arbustive.

Les hauteurs du bâtiment existant seront conservées, et le projet sera accompagné de plantation d'arbres à hautes tiges, en cépées, et arbustes.

L'impact paysager devrait être donc être amélioré par rapport à l'état existant.

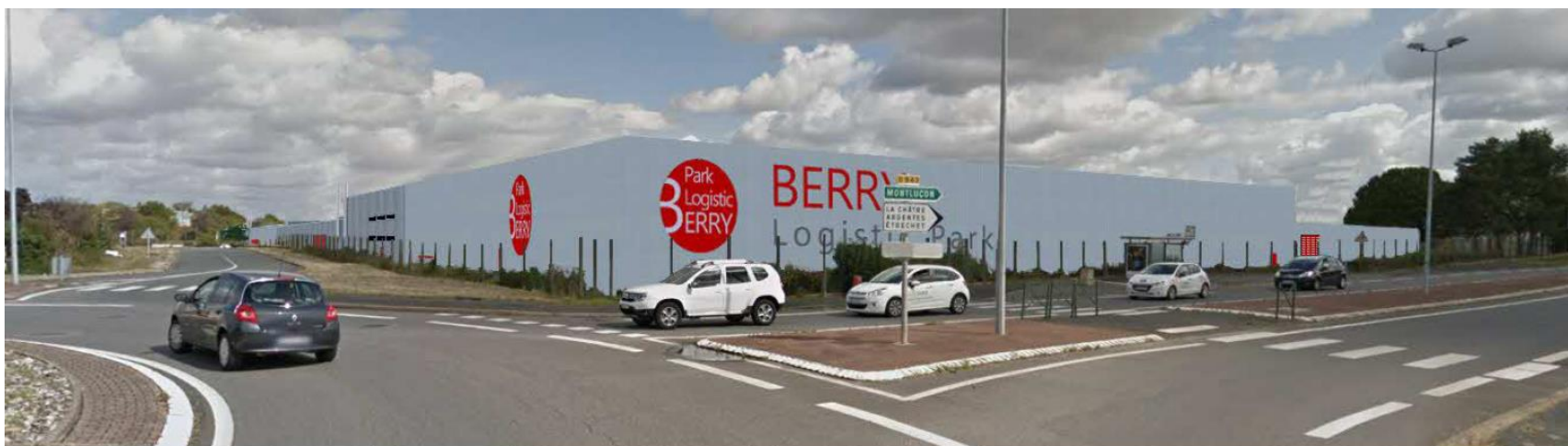


ETAT PROJETE



ETAT ACTUEL

Vue en perspective du projet (Bureau d'Architecture Architech-PUR)



ETAT PROJETE



ETAT ACTUEL

Vues de l'état actuel et du projet depuis l'avant gauche du site, soit depuis le Sud-Est (Bureau d'Architecture Architech-PUR)

## 2.2 IMPACT SUR L'EAU

L'eau qui sera utilisée sur le site proviendra du réseau public.

Le site est alimenté en eau potable pour les besoins sanitaires et alimentaires et pour le réseau incendie.

Le réseau sera équipé d'un ou plusieurs dispositifs de mesures totalisateurs et de dispositifs de disconnexion pour éviter tout risque de pollution du réseau d'alimentation.

Avec 200 employés, sur 30 (à 31) jours travaillés par mois, pour les besoins sanitaires, la consommation annuelle d'eau potable est estimée à environ 5475 m<sup>3</sup> et la consommation mensuelle à environ 450 m<sup>3</sup>.

Le réseau d'eau pluviale public Ø= 800 mm passe sur les parcelles du projet, à la gauche du site, soit au Nord-Ouest puis en contournement, à l'arrière du site, soit au Nord-Est.

Ce réseau devra faire l'objet d'une convention de servitude pour l'ouvrage et son entretien.

Par ailleurs, un autre réseau EP que Châteauroux Métropole considère semi-privé / semi-public et qui débute rue du Clos Jacquet se raccorde au réseau public EP Ø= 800 mm précédent, à l'arrière droite du site, soit au Nord du site.

Pour la réalisation du projet, et notamment les murs de quais, sur le domaine de BERRY TUFT SAS, ce réseau EP sera déplacé.

Les eaux de toiture seront collectées dans le réseau EP du bâtiment actuel et raccordées au réseau public existant, en conservant les branchements actuels.

Les modifications de façades du bâtiment à l'avant droite, l'arrière droite, et l'arrière gauche du site, soit au Sud, au Nord-Est, et au Nord-Ouest du site, seront accompagnées de créations de nouveaux réseaux EP récoltant les eaux de toiture et raccordées au réseau EP public, et éventuellement au réseau EP semi-privé semi public.

Les eaux de ruissellement / de voiries et de quais seront collectées dans des réseaux de canalisations EP, Ø= 500 mm, différents du précédent, et traitées par des débourbeurs / séparateurs à hydrocarbures avant leur rejet dans le réseau EP public existant.

Pour ces dernières, un branchement est prévu à la gauche du site, soit au Nord-Ouest, en empruntant une pompe de relevage, et un autre branchement est prévu à l'arrière droite du site, soit au Nord-Est.)

Les surfaces imperméabilisées de l'existant seront quasiment identiques à celles du projet.

	ETAT INITIAL	PHASE 1 PC obtenu n° 36159 16 N0053	PHASE 2 PC objet de la demande	#
Surface de plancher RdC	64 700 m <sup>2</sup>	Démolitions - 6 000 m <sup>2</sup>	Non démol en phase 1 + 800 m <sup>2</sup> Démolitions - 2 740 m <sup>2</sup>	57 760 m <sup>2</sup> - 6 940 m <sup>2</sup>

## EVOLUTION DE L'IMPERMEABILISATION DU SITE

Emprise des bâtiments	65 615 m <sup>2</sup>	60 034 m <sup>2</sup>	58 840 m <sup>2</sup>	- 6 775 m <sup>2</sup>
Voiries / Stationnements	22 662 m <sup>2</sup>	28 780 m <sup>2</sup>	30 000 m <sup>2</sup>	+ 7 338 m <sup>2</sup>
Total surfaces imperméables	88 277 m <sup>2</sup>	88 814 m <sup>2</sup>	88 840 m <sup>2</sup>	+ 563 m <sup>2</sup>
Espaces verts	22 505 m <sup>2</sup>	21 968 m <sup>2</sup>	53 940 m <sup>2</sup>	+ 31 435 m <sup>2</sup>
Terrain	110 782 m <sup>2</sup>	110 782 m <sup>2</sup>	142 780 m <sup>2</sup> (Ajoût des parcelles BE 155, 190 et 191)	+ 31 998 m <sup>2</sup> BE 155, 190 et 191
Pourcentage d'imperméabilisation	80 %	80 %	38 %	

**Evolution des surfaces imperméabilisées entre l'existant et le projet  
(Bureau d'Architecture : Architech-PUR)**

Les volumes d'eau pluviales actuellement rejetées dans le réseau EP public resteront donc les mêmes et donc acceptables.

En cas de sinistre, le confinement des eaux polluées est assuré par la création d'un seuil de 4,2 cm dans les halls 1 à 5.

A l'extérieur, le confinement sera assuré par les canalisations EP Ø= 500 mm et, des réservoirs en pied de mur de quais, reliés aux canalisations EP Ø= 500 mm.

Les rejets dans le réseau EP public seront alors stoppés par l'arrêt de la pompe de relevage pour le branchement à la gauche du site, soit au Nord-Ouest et la coupure par une vanne pour le branchement à l'arrière droite du site, soit au Nord-Est.

Lors d'un orage ce sont les premières eaux qui emportent la majeure partie des pollutions. Ces eaux sont reçues par le séparateur d'hydrocarbures.

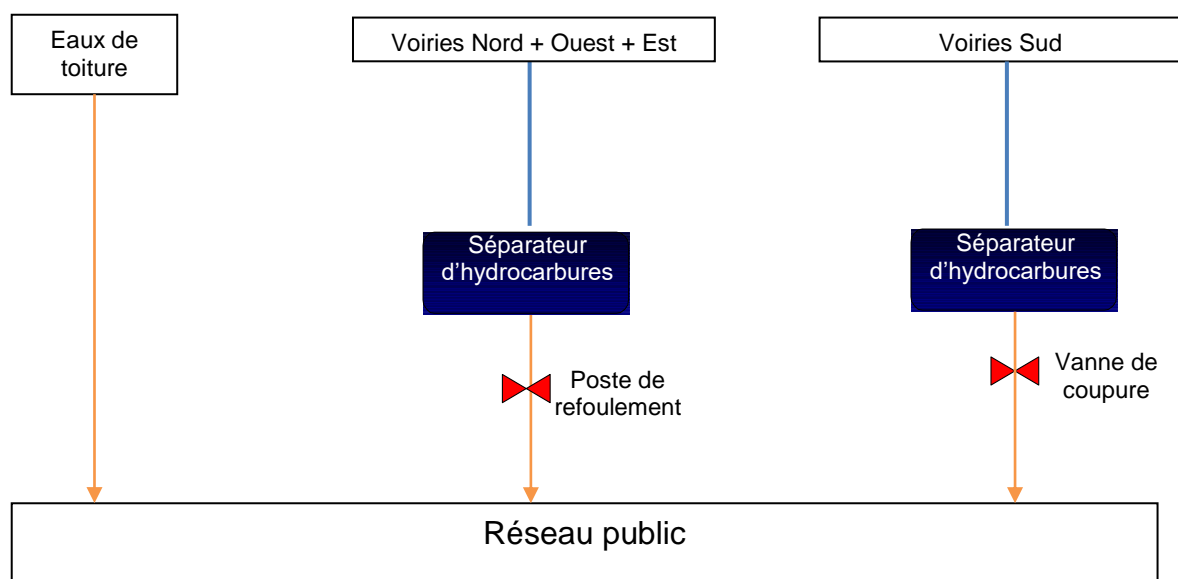


Schéma de principe de la gestion des eaux pluviales

### 2.3 IMPACT SUR LE SOL

Les activités exercées sur le site seront susceptibles d'avoir un impact sur le sol et le sous-sol en cas d'éventuelle infiltration d'eaux souillées (eaux incendie). Il s'agit donc d'un impact en situation accidentelle.

Une cuve de gasoil (local sprinklage...) est présente sur le site.

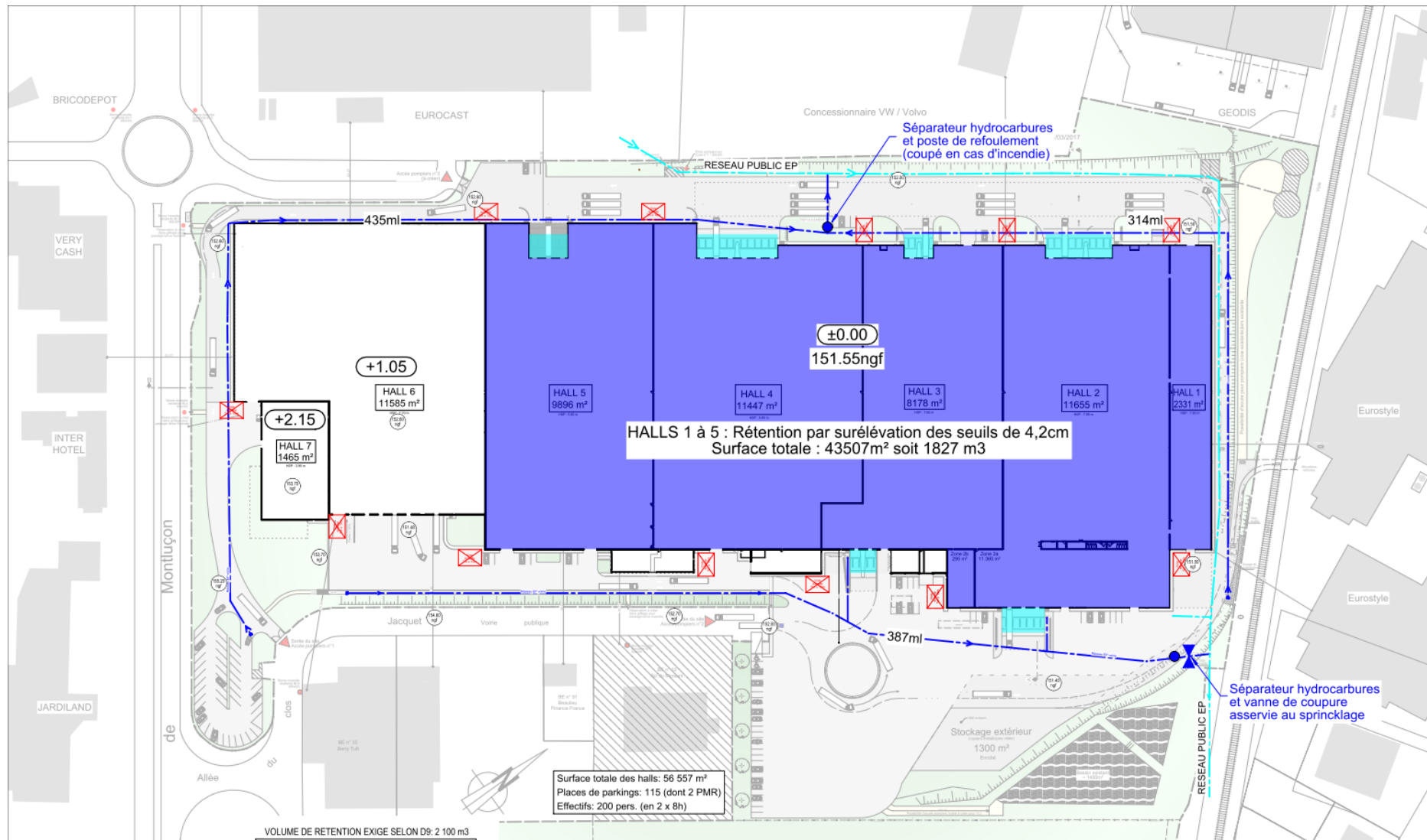
Aucun stockage de produits dangereux n'est prévu dans l'entrepôt. Les produits dangereux stockés en très faible quantité seront liés au fonctionnement des utilités (sprinkler, entretien...). Il n'y aura aucun stockage en vrac à même le sol.

Le risque de pollution lié aux eaux d'extinction incendie sera limité par les mesures suivantes :

- étanchéité du sol de l'entrepôt, et création de seuils étanches sur une hauteur de 4,2 cm dans les halls 1 à 5 pour confinement des eaux. Soit une capacité de rétention de 1740 m<sup>3</sup>, (voir plan des réseaux, figure 64 page suivante)
- imperméabilisation des voies de circulation et des parkings et bordures périphériques pour confiner les eaux de ruissellement et d'incendie.
- arrêt des rejets dans le réseau public d'eaux pluviales par l'arrêt de la pompe de relevage sur le branchement arrière, et coupure par vanne asservie au sprinklage sur le branchement situé à l'avant droite du bâtiment.

A ceci s'ajoute les possibilités de rétention :

- dans les canalisations EP Ø= 500 mm pour 223 m<sup>3</sup>
- dans des réservoirs en pieds de murs de quais pour 80 m<sup>3</sup>



Plan du système de rétention des eaux d'extinction d'incendie (Bureau d'Architecture : Architech-PUR)

## 2.4 IMPACT SUR L'AIR

Les principales nuisances atmosphériques liées au fonctionnement de la plate-forme seront les rejets des aérothermes à gaz, et des rejets de combustion des moteurs des véhicules transitant sur le site.

Le bâtiment sera équipé de 7 aérothermes à gaz d'une puissance de 500 kw chacun.

Le choix du gaz naturel est en soit une mesure pour limiter les émissions atmosphériques comparativement à d'autre énergie fossile telle que le fuel. De plus, les aérothermes seront entretenus et réglés régulièrement par une société spécialisée. Ils feront l'objet d'un contrôle périodique de l'efficacité énergétique selon l'arrêté du 2 octobre 2009. Ces installations respecteront les normes de rejet applicables à ce type d'équipement soit :

- SO<sub>x</sub> en équivalent SO<sub>2</sub> : 35 mg/m<sup>3</sup> de gaz sec
- NO<sub>x</sub> en équivalent NO<sub>2</sub> : 100 mg/m<sup>3</sup> de gaz sec
- Poussières : 5 mg/m<sup>3</sup>

Les cheminées seront dimensionnées afin de favoriser la bonne dispersion des gaz et fumées et dépasseront le haut du toit d'au moins 3 m.

Les transferts et transports des marchandises seront effectués par :

- ☞ Des camions, environ 50 poids lourds par jour de plus qu'aujourd'hui, soit au total 70,

D Les contrôles techniques des véhicules et engins seront effectués régulièrement afin de s'assurer du respect des normes de rejet vigueur.

- ☞ es chariots élévateurs électriques.

## 2.5 IMPACT SUR LES HABITATS, LA FAUNE ET LA FLORE

Le projet de réhabilitation du bâtiment n'est pas directement concerné par des périmètres de protection du patrimoine naturel, et que le site est très peu favorable à l'existence d'habitats remarquables, tout comme la présence d'une flore et d'une faune remarquables.

Le site n'est pas non plus concerné par des corridors de trame verte et bleue qui puissent réellement être présent.

Les travaux concerneront surtout des voiries actuelles et des démolitions de façades. Les espaces verts actuels seront presque totalement conservés en espaces verts.



## 2.6 IMPACT SONORE

Les premières habitations sont situées :

- -face au bâtiment existant, de l'autre côté de la route de Montluçon, à 62 m environ de ce bâtiment vers le Sud-Ouest et au minimum 35 m de la limite de propriété du projet,
- -vers l'arrière du bâtiment existant, allée des sablons, à 111 m environ de ce bâtiment vers l'Est-Nord-Est, et au minimum 67 m de la limite de propriété du projet.

Les principales sources de nuisance sonore liées à la future activité au voisinage de ZER seront liées aux engins de manutention, aux véhicules de transport et au fonctionnement des équipements techniques (aérothermes, ventilation...).

Le fonctionnement des poids lourds représentera une source de bruit bien plus puissante que les autres.

Néanmoins, une campagne de mesures sera réalisée lors de la mise en service de la plateforme logistique. Celle-ci permettra de s'assurer que le site est en conformité par rapport à l'arrêté du 23 janvier 1997. Cette étude sera transmise à la l'inspection des installations classées.

En cas de dépassement des seuils fixés par l'arrêté précité, toutes les mesures seront prises pour se mettre en conformité.

## 2.7 IMPACTS LIES AUX VIBRATIONS

Les principales sources de vibrations présentes sur le site sont liées à la circulation des poids-lourds.

L'impact lié aux vibrations peut donc être considéré comme extrêmement faible.

## 2.8 IMPACTS LIES AUX EMISSIONS LUMINEUSES

Il n'y a pas de source d'émission lumineuse particulière en raison de son intensité ou de sa longueur d'onde.

Les sources lumineuses correspondant principalement aux éclairages extérieurs des bâtiments. Celles-ci peuvent être plus fréquemment utilisées en période hivernale en raison de la durée de l'ensoleillement.

Ainsi, l'impact lié aux émissions lumineuses est faible, notamment par rapport à l'éclairage public et des véhicules circulant à proximité.

## 2.9 IMPACT SUR LES DECHETS

L'ensemble des déchets dangereux, lorsqu'ils seront évacués du site, feront l'objet d'un Bordereau de Suivi des Déchets.

Les déchets produits sur le site feront l'objet d'une collecte sélective (dans la mesure du possible / en fonction des volumes) et d'une gestion suivie. Ces déchets devront être stockés en bennes prévues à cet effet. Chaque déchet devra être éliminé dans une filière appropriée, faisant appel à des entreprises de collecte et de traitement spécialisées.

Conformément à la réglementation, les sociétés chargées du transport et de l'élimination des déchets seront titulaires d'un arrêté d'autorisation préfectorale et des agréments de transport requis.

La traçabilité et le suivi des déchets sera assurée par chaque locataire : contrôle des prestataires, archivage des bons d'enlèvement BSD (bordereaux de suivi des déchets).

Les filières de traitement qui peuvent être envisagées ainsi que le niveau de traitement correspondant sont indiqués pour chaque type de déchet dans le tableau :

Nature	Code	Niveaux de traitement
Palettes de bois	15 01 03	1
Emballages plastiques	15 01 02	1 ou 2
Emballages carton	15 01 01	1
D.N.D en mélange	15 01 06 et 20 03 01	1 ou 2
Ordures ménagères	20 01 08	2
Boues séparateurs d'hydrocarbure	13 05 02*	2

### Nature estimée de déchets générés par la plateforme

- ☞ Niveau 0 : Réduction à la source de la quantité et de la toxicité des déchets produits. C'est le concept de technologie propre ;
- ☞ Niveau 1 : Recyclage ou valorisation des sous-produits de fabrication ;
- ☞ Niveau 2 : Traitement ou pré-traitement des déchets. Ceci inclut notamment les traitements physico-chimiques, la détoxification, l'évapo-incinération ou l'incinération.
- ☞ Niveau 3 : Mise en décharge ou enfouissement en site profond.

## 2.10 IMPACT SUR LE TRAFIC

Le trafic lié à l'activité dans le nouvel entrepôt devrait être le suivant : (70 camions/jour soit 2 passages par jour sur la même voirie, et 130 véhicules légers/jour, soit 2 passages par jour sur la même voirie)

			Camions par jour (y compris arrivées et départs)	Véhicules légers par jour (y compris arrivées et départs)
Du	lundi	au	140	260
dimanche				

**Figure 83 : Trafic lié au futur fonctionnement du site**

L'activité actuelle est représentée par environ 40 PL et 60 VL par jour (y compris arrivées et départs)

Afin de faciliter la circulation dans l'entreprise un schéma de circulation sera affiché à l'entrée du site. Les zones d'attente des poids lourds sur le site permettront le stationnement hors des voies de circulation extérieures.

Un plan d'accès au site sera transmis aux transporteurs identifiés en même temps que le protocole de sécurité afin de limiter les erreurs d'orientation.

Le choix même de ce site permet de limiter les impacts du trafic grâce à la proximité immédiate de partenaires, qui utiliseront l'entrepôt de stockage comme EUROSTYLE.

La possibilité d'emprunter la RD 67 pourra diminuer de façon significative les impacts sur le trafic de la RD 920.

## 2.11 IMPACTS PENDANT LA DUREE DU CHANTIER

L'impact le plus important pendant la phase chantier sera lié aux mouvements des camions et engins de travaux publics, impliquant des nuisances sonores et un surcroît de trafic. Un impact visuel sera également généré par la présence d'engins et matériaux

Compte tenu du lieu d'implantation du projet de la société BERRY TUFT SAS et de la distance séparant les riverains, l'impact occasionné durant la phase de chantier ne provoquera que très peu de gênes vis-à-vis des riverains et n'intéressera pas une faune et une flore remarquables.

**2.12 UTILISATION RATIONNELLE DE L'ENERGIE – GAZ A EFFET DE SERRE**

Les sources d'énergie utilisées pour le fonctionnement des installations projetées seront les suivantes : le gaz et l'électricité.

Les 7 aérothermes à gaz de 500 kw chacun seront utilisés pour maintenir une température de 12 °C dans les halls de stockage.

Les bâtiments ne seront ouverts que le temps nécessaire, afin de ne pas augmenter inutilement la consommation d'énergie.

Les consommations de gaz liées au bâtiment seront intégrées dans un suivi des consommations.

Les consommations électriques au sein des halls seront variables suivant les activités des locataires.

Les engins de manutention seront aussi fonction des locataires.

Afin de maîtriser la consommation d'énergie électrique sur le site, les éclairages dépendront de la luminosité. et les locataires des halls de stockage seront tenus de s'assurer à chaque fin de journée que les installations d'éclairage intérieur auront bien été éteintes.

Les consommations d'électricité liées au futur bâtiment réhabilité seront intégrées au suivi des consommations. La consommation sera limitée pour les éclairages en raison du choix des LED.

**2.13 IMPACT SUR LA SANTE**

Les seules émissions du site viennent des véhicules permettant les réceptions et expéditions des marchandises et non des installations fixes des sites ;

Ces émissions sont marginales au regard de celles émises par les voies de communications (routes) proches. Le projet ne sera pas à l'origine d'une augmentation de plus de 2% du trafic existant.

**2.14 IMPACT CUMULE AVEC LES AUTRES PROJETS CONNUS A PROXIMITE**

En raison de la nature de certains projets (PLU) ou de leur distance au site ou encore de la date de l'avis (ce ne sont plus des projets mais des installations en fonctionnement), les effets cumulés sont nuls.