

## DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

### **ANNEXE 6. NOTE DE PRESENTATION DU PROJET, DE L'ETAT INITIAL DU SITE, DES IMPACTS ET MESURES**

---

#### **PROJET D'EXTENSION DE LA PLATEFORME DE MESSAGERIE DPD DE SAINT RAMBERT D'ALBON (26)**

---



Décembre 2018

## SOMMAIRE

1. CONTEXTE .....	3
2. PRESENTATION DU SITE EXISTANT .....	4
3. PROJET D'EXTENSION ET DE RENOVATION DU CENTRE DE MESSAGERIE .....	4
4. ETAT DE POLLUTION DES SOLS .....	6
5. VOLET FAUNE-FLORE .....	7
6. VOLET TRAFIC .....	8
7. PRISES EN COMPTE DES RISQUES LIES A UN INCENDIE SUR LE SITE .....	9

## 1. CONTEXTE

DPD engage l'extension de sa plateforme de messagerie située au sein de la Zone d'Activité des Fouillousses Nords à Saint-Rambert d'Albon (26), afin de répondre au besoin de distribution de petits colis de professionnel à professionnel dont l'activité est en constante augmentation.

La capacité actuelle de tri de la plateforme est de 60 000 colis par nuit. Le projet permettra à DPD d'augmenter sa capacité de traitement des colis à 150 000 colis par nuit.

DPD est propriétaire des parcelles sur lesquelles est implantée l'actuelle plateforme de messagerie. L'environnement immédiat du site est composé de parcelles agricoles, de bâtiments industriels et d'infrastructures autoroutières.

Selon les seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, le projet est soumis à examen au cas par cas selon la rubrique 39°) b. « Opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est compris entre 5 et 10 ha, ou dont la surface de plancher au sens de l'article R. 111-22 du code de l'urbanisme ou l'emprise au sol au sens de l'article R. \* 420-1 du code de l'urbanisme est comprise entre 10 000 et 40 000 m<sup>2</sup>. »

**Une demande d'examen au cas par cas est donc réalisée pour déterminer si le projet est soumis ou non à la réalisation d'une évaluation environnementale.**

**Le présent dossier permet de compléter le formulaire CERFA de demande au cas par cas, sur la présentation du projet, l'état initial du site, et les impacts et mesures prévues.**

## 2. PRESENTATION DU SITE EXISTANT

La plateforme de messagerie DPD est située sur la Zone d'Activité des Fouillousses Nord à Saint-Rambert d'Albon, sur les parcelles cadastrales OH 419, 420,421, 422, 423,424, 4183. La construction du bâtiment actuel date de 2007.

La halle existante (en noir sur la figure page suivante), d'une surface bâtie d'environ 3 600 m<sup>2</sup>, se compose des deux zones suivantes :

- Un entrepôt d'environ 3 400 m<sup>2</sup>,
- Des bureaux d'environ 200 m<sup>2</sup>.

Le site fonctionne la nuit. L'activité débute généralement vers 18 heures pour se terminer aux alentours de 4 heures.

A leur arrivée sur site, les caisses de transport sont mises à quais (quais en fosse, zone de déchargement) où des opérateurs déchargent leur contenu sur des convoyeurs (tapis roulants). Les colis, pré-triés par un troisième opérateur progressent automatiquement vers un portique de lecture qui scanne le colis et définit le quai de chargement vers lequel le colis est acheminé par tapis roulant pour son rechargement par des opérateurs dans une nouvelle caisse. Une fois pleine, cette caisse est acheminée vers sa destination pour la distribution de son contenu.

Une présence humaine est assurée en journée pour des opérations de maintenance de l'outil industriel et la réparation des caisses mobiles endommagées.

## 3. PROJET D'EXTENSION ET DE RENOVATION DU CENTRE DE MESSAGERIE

Le projet consiste à construire, par extension d'un premier bâtiment, un ensemble de bâtiments permettant le fonctionnement logistique du site :

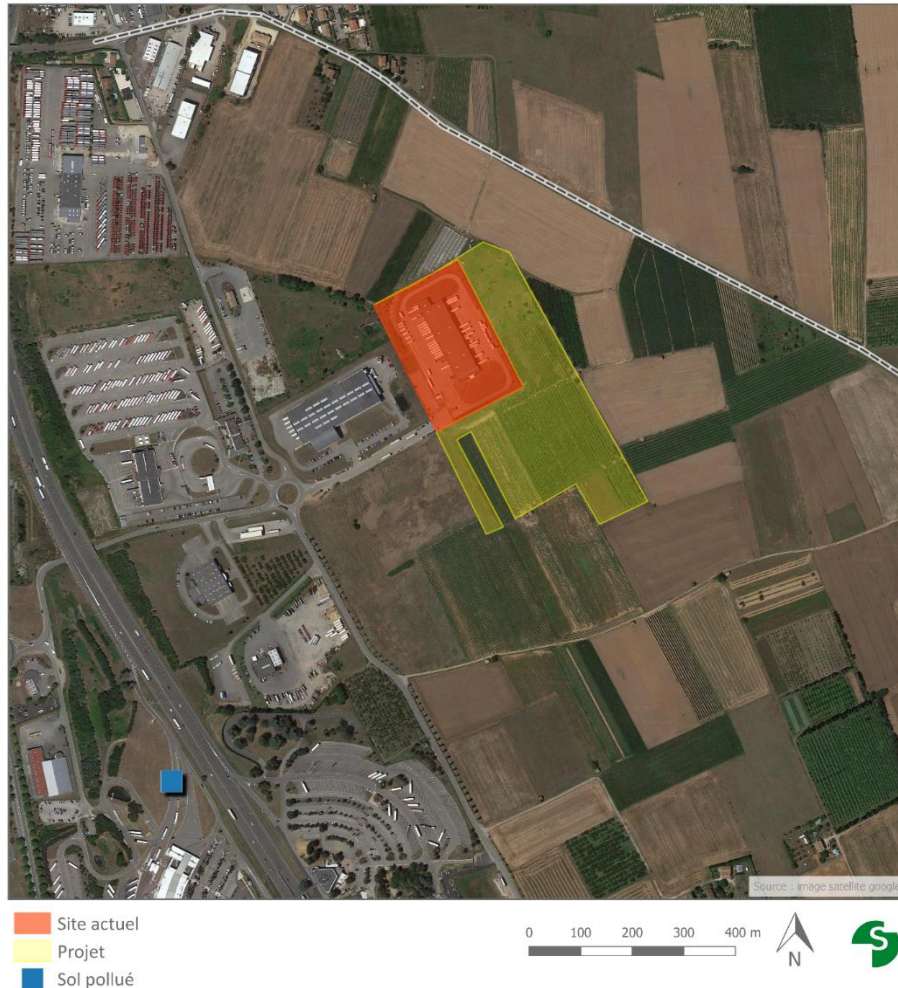
1. Le bâtiment principal (hall de tri) est une juxtaposition de trois parallélépipèdes (271 m de long dont 102 m existants) abritant le process industriel (machine de tri entièrement automatisée). Les plus grandes façades sont percées de nombreuses portes sectionnelles (quais poids lourds et quais VL) permettant la mise à quais de caisses (quais en fosse) et de véhicules légers, organisées selon des zones de déchargement et de rechargement.
2. Le bâtiment bureaux, en R+1, accolé à la façade sud-ouest de la halle, où sont regroupés des bureaux et des locaux sociaux ;
3. Une guérite d'entrée/sortie, point névralgique du fonctionnement du site, est le point de passage obligé de l'ensemble des flux logistiques. Tous les véhicules de transport entrants sont scannés et orientés vers les quais numérotés en fonction de leur chargement. Tous les flux sortant sont également scannés.
4. Un bâtiment en simple rez-de-chaussée, composé des vestiaires et du PC sécurité, situé à l'écart du process logistique et à proximité de l'entrée ;
5. Un atelier de réparation des caisses mobiles, existant non modifié, attenant au hall existant au nord-ouest ;
6. Une aire de stationnement 2 roues situées près de la zone stationnement VL, réservé au personnel ;
7. Une zone de 100 stationnements VL indépendante à proximité de l'entrée du site ;

- [illegible]



## 4. ETAT DE POLLUTION DES SOLS

La base de données BASOL recense un site pollué à proximité de la plateforme de messagerie : l'ancien site « SODIPLEC » (ex TOTAL RAFFINAGE MARKETING) n°26.0065 est localisé 450 m au sud-ouest du projet. Il est matérialisé en bleu sur la figure ci-dessous.



*Localisation du site BASOL à proximité du projet (source : BASOL)*

Suite à la détection d'une fuite de carburant sur deux cuves en 1979, l'ancienne station-service, exploitée par la société TOTAL, s'est vu imposer la surveillance de la nappe phréatique située au droit de la station-service. Les différentes campagnes de mesure réalisées montrent une absence d'anomalies avec des teneurs inférieures aux seuils de quantification dans les eaux souterraines.

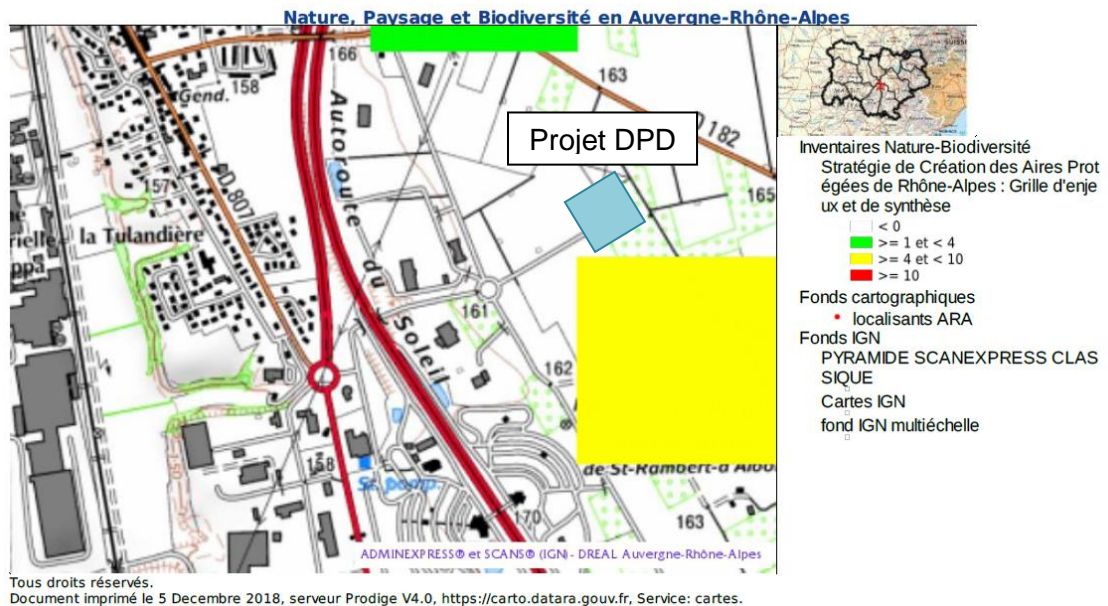
La station-service a été démantelée en mars 2014 : 762 t de terres polluées ont été évacuées et remplacées par des remblais sains. L'analyse qualitative des risques résiduels réalisée a mis en évidence une absence de risque potentiel vis-vis de la nappe phréatique.

Le site est actuellement qualifié comme « site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours ».



## 5. VOLET FAUNE-FLORE

Aucun zonage d'intérêt écologique n'est présent sur ou à proximité directe du projet hormis une parcelle classée comme étant zone d'enjeu par la Stratégie de Création des Aires Protégées de Rhône-Alpes située à proximité du site.



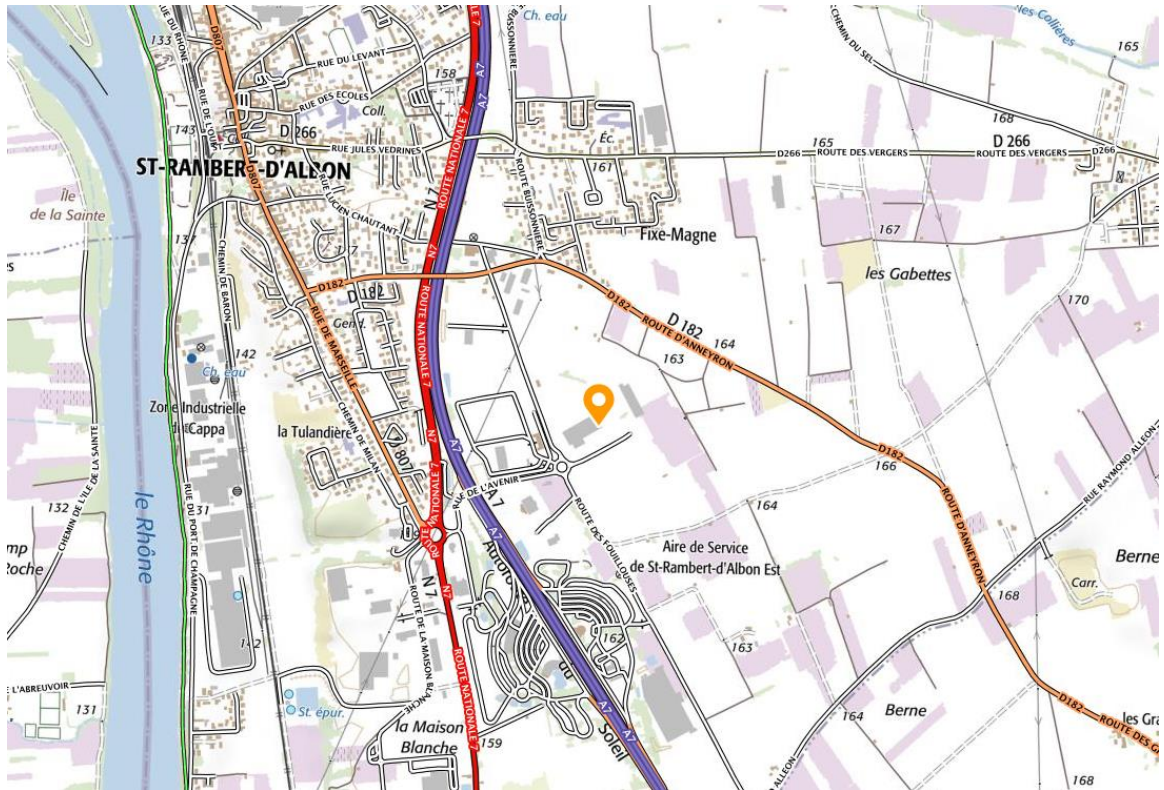
Zone d'enjeu par la Stratégie de Création des Aires Protégées de Rhône-Alpes (en jaune)

Les zonages présents au nord-ouest (Natura 2000) et à l'ouest (ZNIEFF) sont situés à plus de 1,5 km du projet. Le secteur à l'étude est constitué de parcelles agricoles et présente peu d'intérêt écologique. Peu de liens sont donc attendus avec le projet.

## 6. VOLET TRAFIC

### Voies d'accès

La plateforme de messagerie se trouve au sein d'une zone d'activité accessible depuis les axes routiers principaux tels que l'A7, la N7, la D1 et la D182.



Voies de circulation autour du centre de tri (source : géoportail.fr)

Localement, le centre de tri est desservi par la route de l'Export et la route des Fouillouses.

### Modifications du trafic

Le projet d'extension de la plateforme de messagerie permettra de traiter un volume d'environ 150 000 colis par nuit contre 60 000 colis par nuit à l'heure actuelle. Cette augmentation significative de la capacité de tri va engendrer une augmentation importante du trafic routier dans la zone qui va ainsi doubler, passant d'un flux de 80 unités par jours à 160 poids-lourds par jour.

Cependant :

- Le site est situé au sein de la ZAC PANDA dont les voies de circulations sont dimensionnées pour les activités implantées dans la zone d'activité ;
- La proximité de l'Autoroute A7 permet la dispersion rapide des véhicules de transport ;
- Aucune habitation n'est située à proximité immédiate du site (l'habitation la plus proche est localisée à environ 400 m au nord du site, à l'écart des axes routiers menant à la plateforme courrier) ;
- L'activité du site étant majoritairement nocturne, l'augmentation du trafic lié au projet d'extension n'aura pas d'impact particulier sur le trafic diurne ;
- Le risque de remontée de file sur la voie publique est limité grâce à la présence de deux zones de stationnement poids-lourds de 14 et 9 places au sud et à l'est du site. La giration en sens



unique au sein du site permet également de fluidifier le trafic et limiter les manœuvres (potentielles sources d'engorgement local du trafic).

De plus, d'après la carte régionale des trafics routiers réalisée par la Direction des Routes de la Drôme en 2017, la D182 qui permet un accès au site par le nord, possède un trafic Moyen Journalier Annuel entre 1 500 et 3 000 véhicules. Le projet d'extension de la plateforme de messagerie présente une augmentation d'environ 80 poids-lourds par jour soit entre 2,5 % et 5 du trafic quotidien.

Les impacts du projet sur le trafic local resteront donc faibles.

## 7. PRISES EN COMPTE DES RISQUES LIES A UN INCENDIE SUR LE SITE

Le bâtiment ne relève pas de la réglementation des installations classées. En dehors des périodes travaillées (activité nocturne), la halle est vide. Tous les colis entrants sont réexpédiés dans l'intervalle de la séquence de tri (nuit de travail).

Aucun stockage n'est prévu dans le hall.

**Le bâtiment peut donc être considéré comme un bâtiment à faible pouvoir calorifique.**

Le bâtiment est conçu en charpente métallique, couverture bac+isolant+étanchéité, bardage métallique double peau et dallage béton. Il n'est pas prévu de système de sprinklage, ni de réseau incendie armé (RIA).

Le hall de tri présente une surface de 10 555 m<sup>2</sup> sans recoupement coupe-feu (surface de référence arrondie à 10 600 m<sup>2</sup>). Des cantons de 1 600m<sup>2</sup> maximum recoupent le bâtiment de 7 zones de désenfumage.

11 issues de secours, réparties sur les façades est et ouest, permettent l'évacuation vers l'extérieur en tout point du bâtiment, avec moins de 40 m à parcourir pour rejoindre une issue.

La totalité du périmètre du bâtiment est accessible aux engins de défense incendie (voie en enrobé).

La partie bureaux est isolée de la partie hall par un mur coupe-feu 1h, des portes coupe-feu ½ heure équipée d'un ferme porte.

Il est prévu la mise en place d'une vanne de coupure en sortie de réseau EP afin de conserver les eaux d'incendie par rétention dans le réseau enterré et par accumulation dans les quais en fosse.

**Le projet ne modifie pas les dangers et causes d'accidents potentiels existants à ce jour sur le site.**