

Réunion de concertation « Zone Industriale-Portuaire » de Brégailion



Réunion de concertation « Zone Industriale-Portuaire de Brégailion

01

Historique et contexte urbanistique de la ZIP

02

« Acteurs » de la ZIP aujourd'hui

03

« Savoir-faire » de la ZIP

04

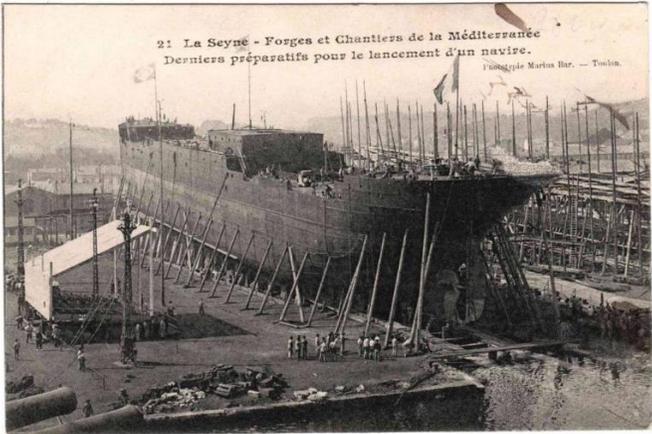
Optimisations réalisées et en cours

05

Projets d'aménagement et de développement à venir



01. Rappelez-vous...



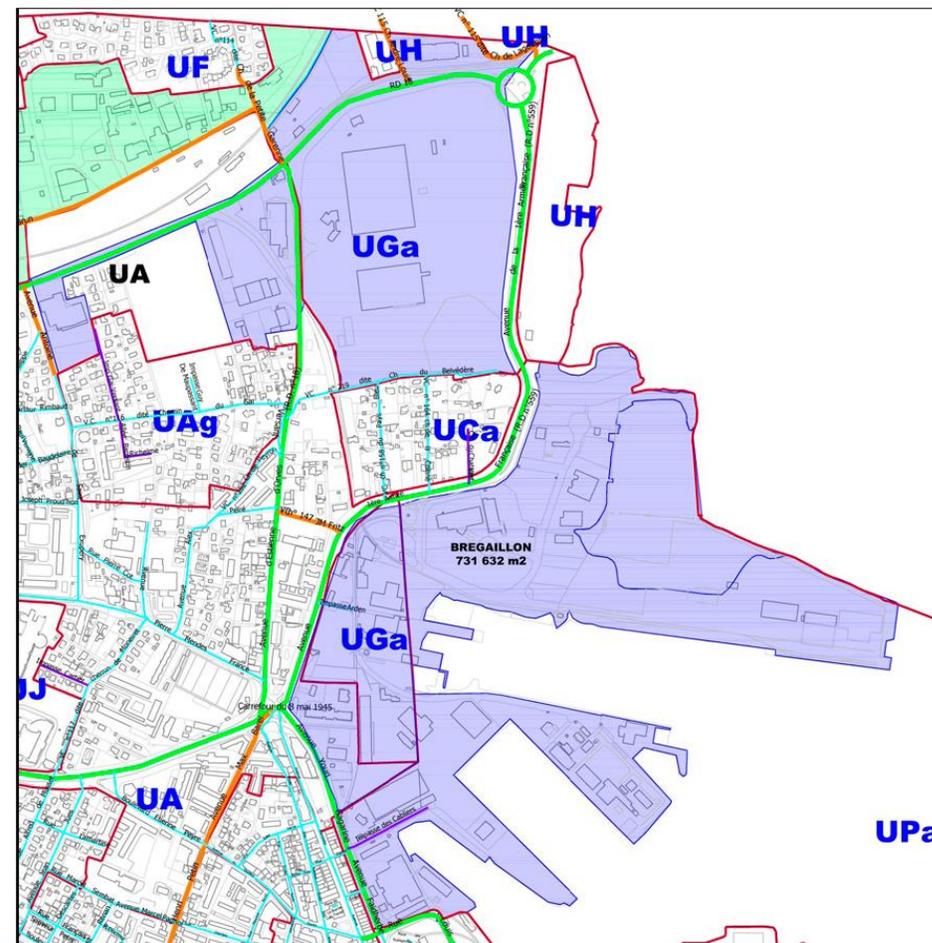
01. Contexte urbanistique de la ZIP

Superficie totale : 73 hectares dont 36,5

Gestion : CCIV (DPM) et privée (hors DPM)

Vocation :

- DPM : activités liées à la mer (ZIP), fret maritime, génie océanique (y compris activités connexes à la Mer) et industrie.
- Hors DPM : principalement Industrielle.



02. Acteurs de la ZIP aujourd'hui

Nombre
d'entreprises: 75

Effectif : 1400

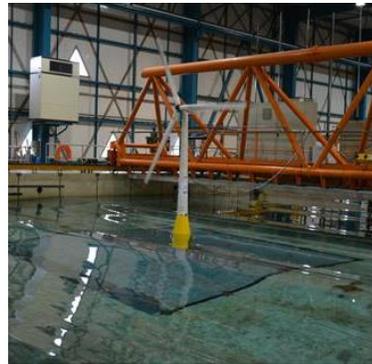
Impact
économique
considérable



Et bien d'autres...



03. «Savoir-Faire » de la ZIP



03. «Savoir-Faire » de la ZIP

72 heures

Pendik/Brégaillon

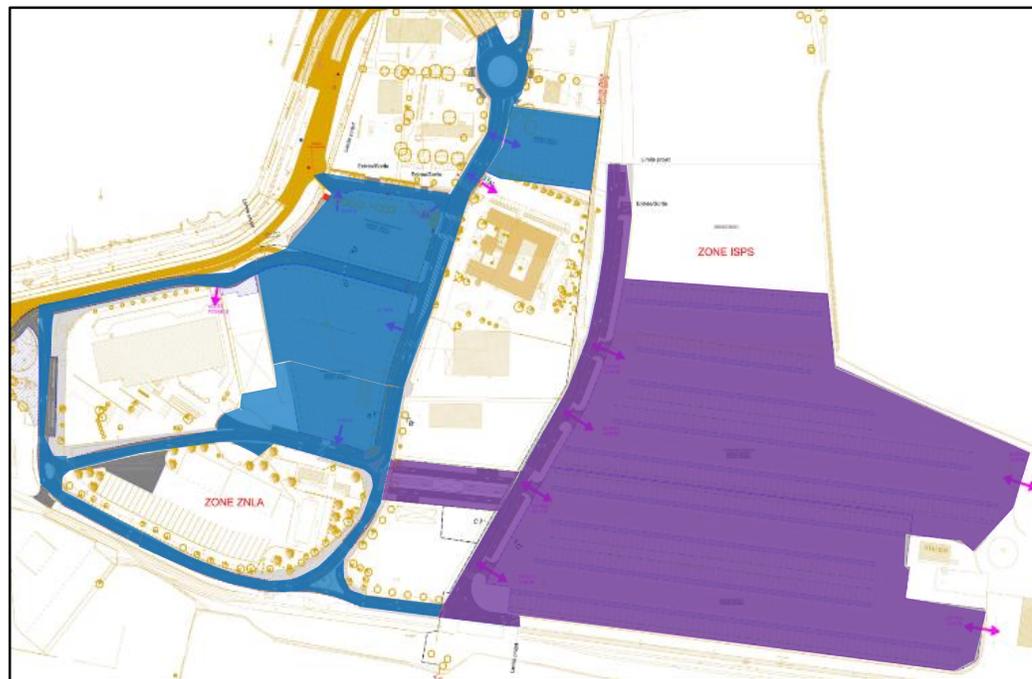


60 000

Remorques/an



04. Optimisations réalisées et en cours



Réalisé en 2016

A venir 2017-2018

SEPARATION DES FLUX VL ET PL REFECTION DES CHAUSSEES LOURDES

Objectif du Projet :

Améliorer la circulation des camions à l'entrée de la zone, augmenter la capacité d'accueil, réduire les nuisances liées aux poussières.



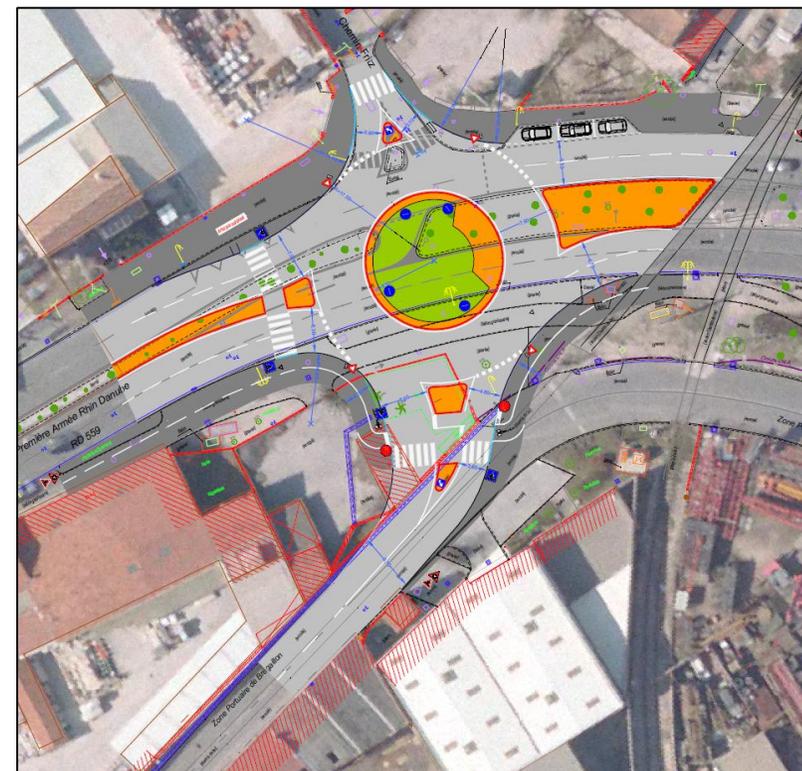
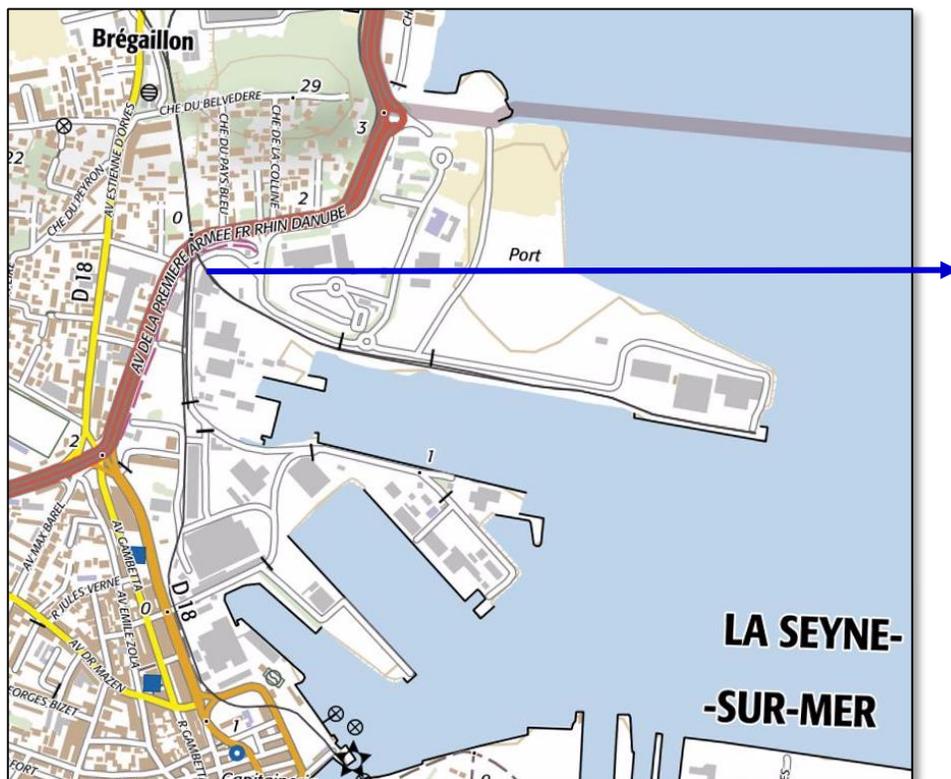
05. Projets d'aménagement et de développement à venir

ROND POINT RD559/JM.FRITZ

Objectif du Projet :

Améliorer la circulation autour de la Zone Industriale Portuaire, réduire les risques d'accident sur la desserte du sud de la ZIP.

Réalisation: 2017



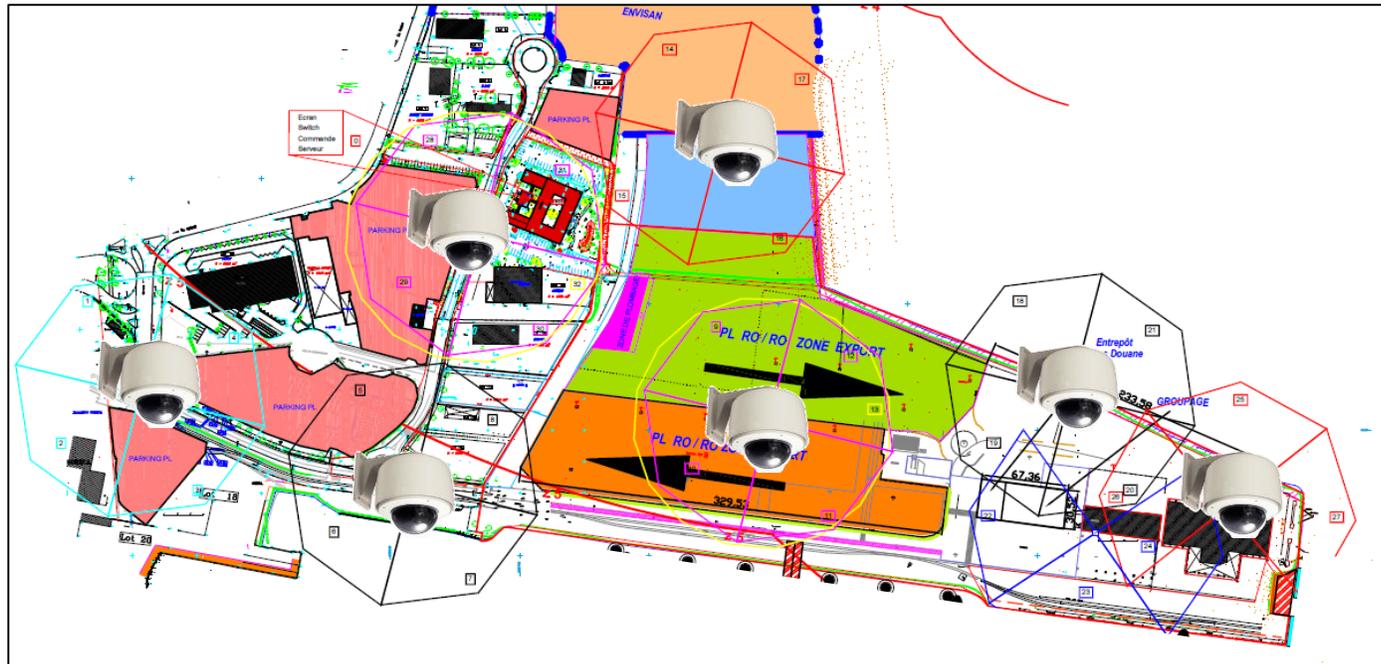
05. Projets d'aménagement et de développement à venir

VIDEO SURVEILLANCE

Objectif du Projet:

Renforcer la sécurité de la ZIP par l'implantation de 32 caméras avec report au PC de Sécurité Portuaire.

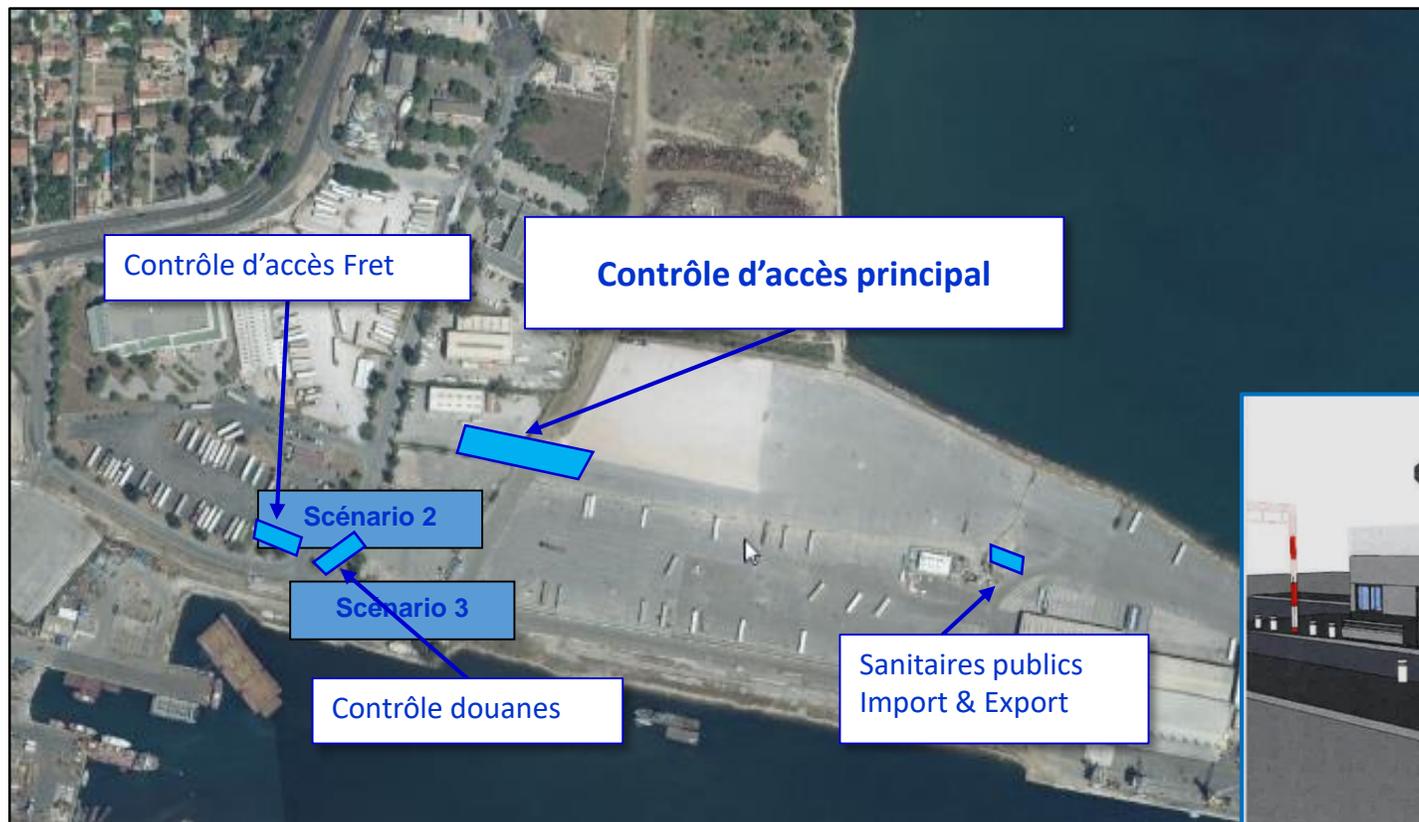
Réalisation: 2017



05. Projets d'aménagement et de développement à venir

BÂTIMENT D'EXPLOITATION

- **Objectif:** renforcer le contrôle des accès à l'entrée et la sortie de la zone sécurisée
- **Réalisation:** 2017-2018, bâtiments d'inspection, d'exploitation et des bureaux douanes



05. Projets d'aménagement et de développement à venir

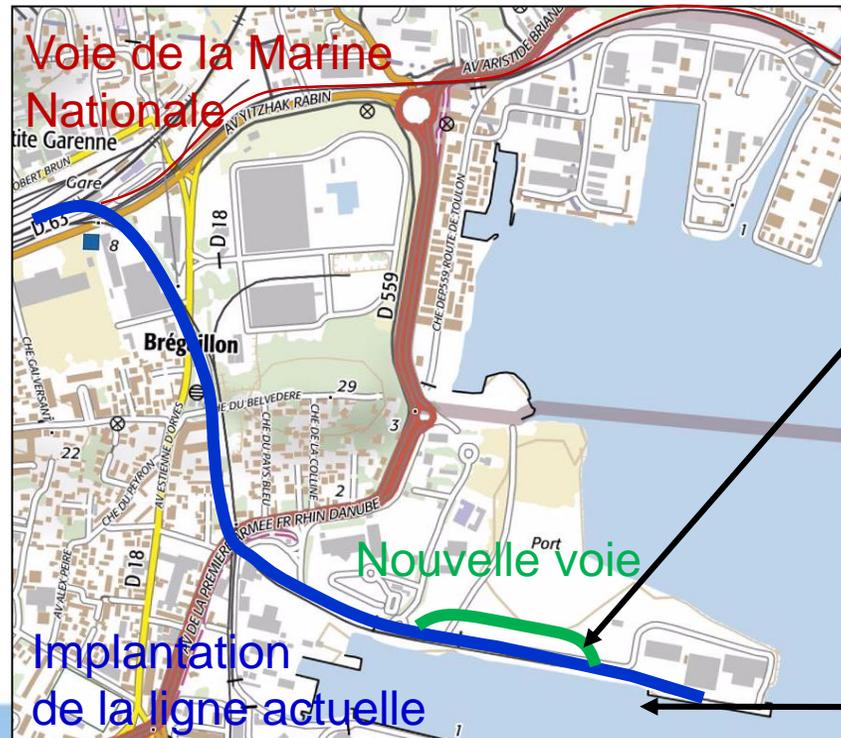
TERMINAL MULTIMODAL

Objectif du Projet

- Réduire l'impact du trafic routier associé à la ligne RoRo (remorques) tant sur la circulation locale que sur le plan environnemental local et national.
- Fidéliser la ligne actuelle en répondant aux besoins du marché.

Réalisation : 2017-2020

Sur le port, construction d'une voie parallèle à la voie existante pour l'accueil de wagon à chargement direct par tracteur.



05. Projets d'aménagement et de développement à venir

CNRS : PROJET MEUST

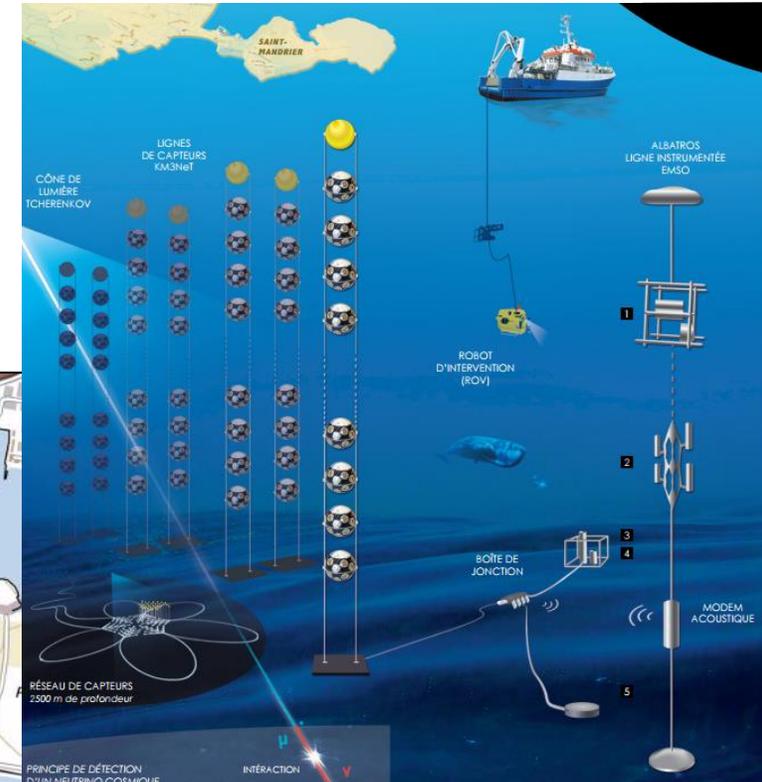
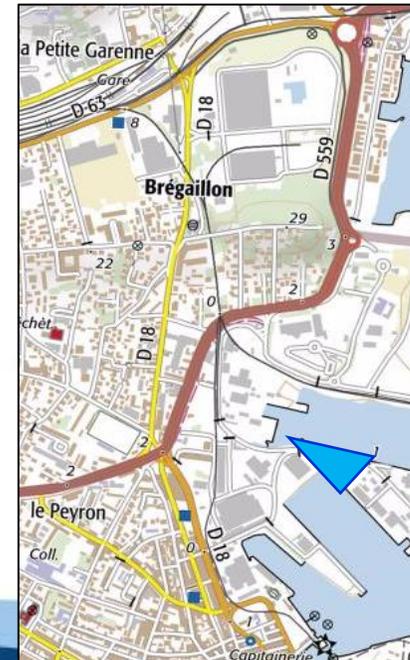
Le Projet :

- Recherche de Neutrinos, messagers idéaux pour la compréhension des événements cosmiques.
- Déploiement de capteurs en mer pour l'étude du milieu marin (courants, faune, géodynamique, biodiversité ...)

L'implantation:

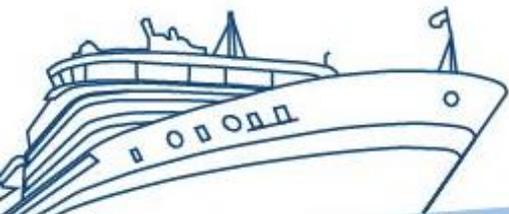
- Construction d'un bâtiment de 1600m² de surface utile pour des bureaux, ateliers et salle de commande.
- 25 personnes employés sur le site.

Réalisation : 2017-2019



Implantation

LA SEYNE-SUR-MER



Conclusion

Notre challenge:

Partager les enjeux de la ZIP avec le territoire aujourd'hui, pour en assurer demain un développement concerté et une acceptabilité partagée.



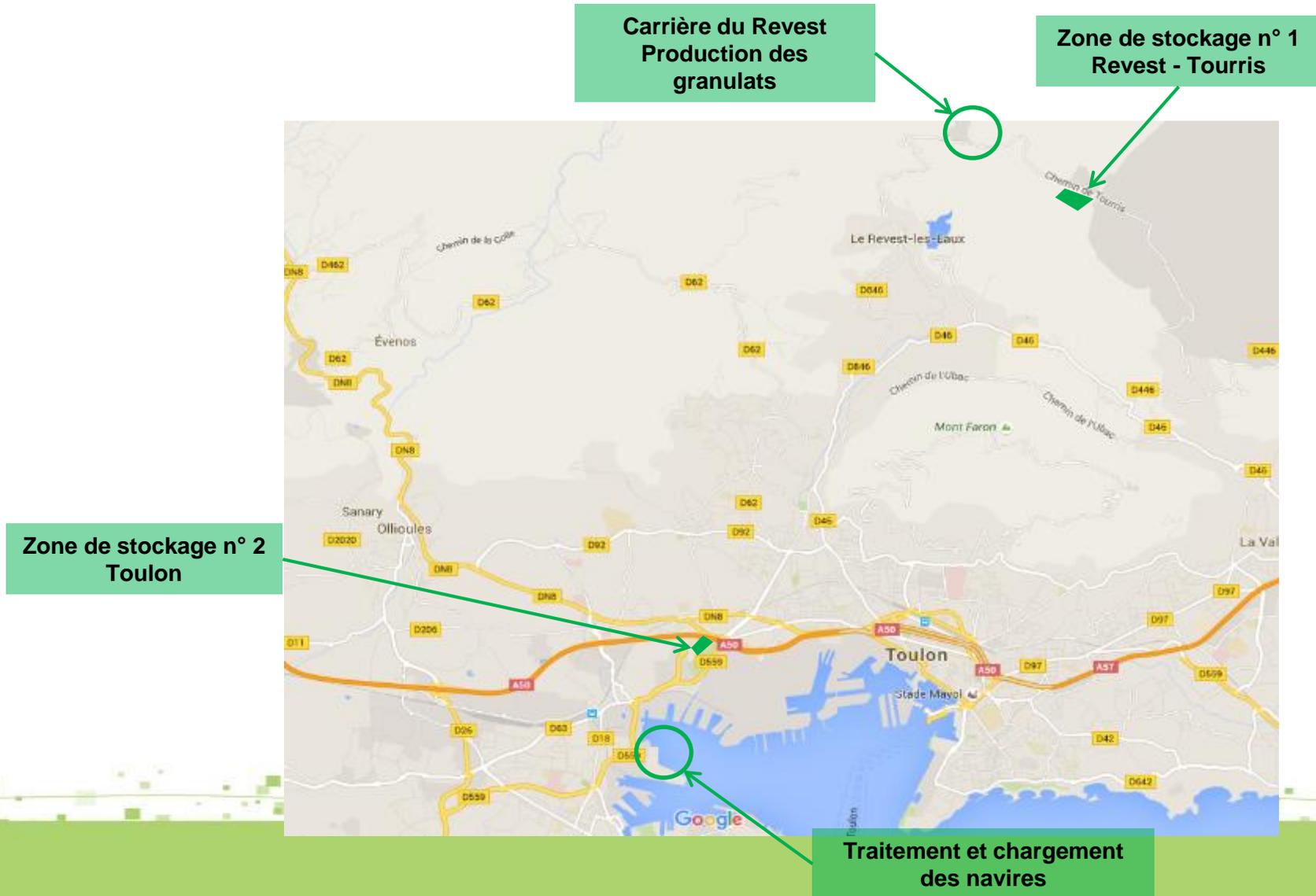


Présentation de la zone tampon de Lagoubran

Réunion du 13 octobre 2016



SOMECA – Présentation du dispositif

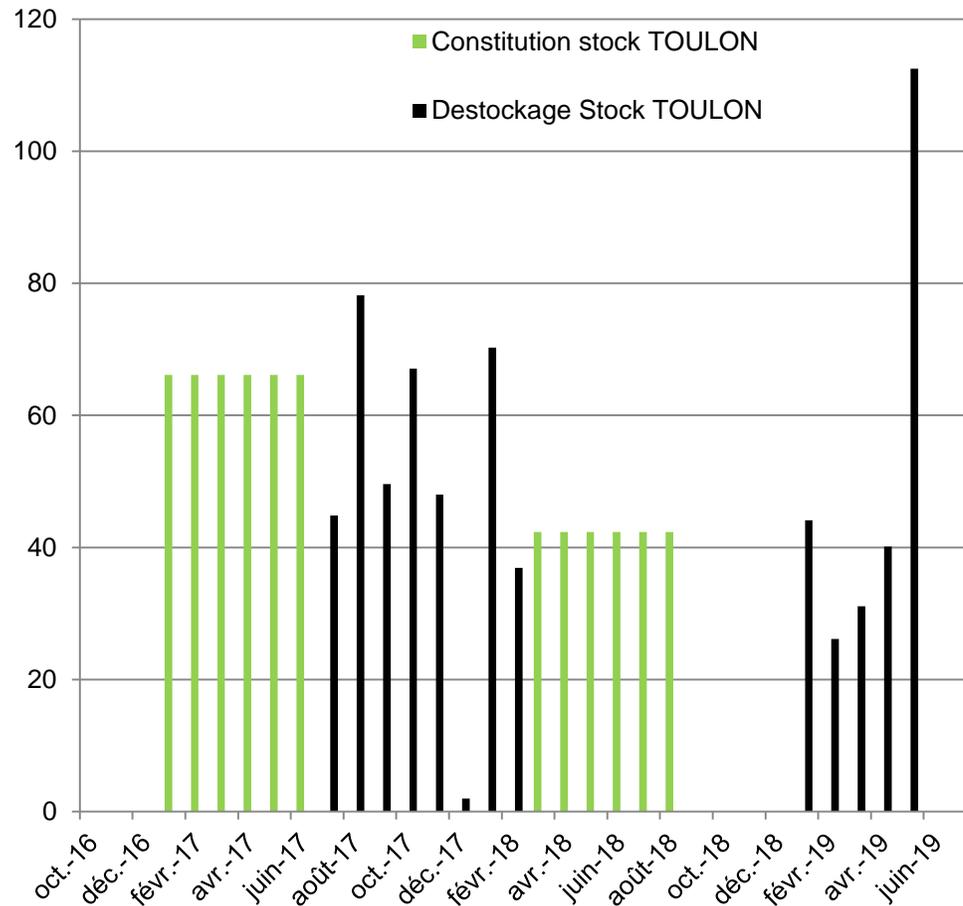


Stockage de Lagoubran - Localisation



Stockage de Lagoubran - fonctionnement

Nombre de camions/jour

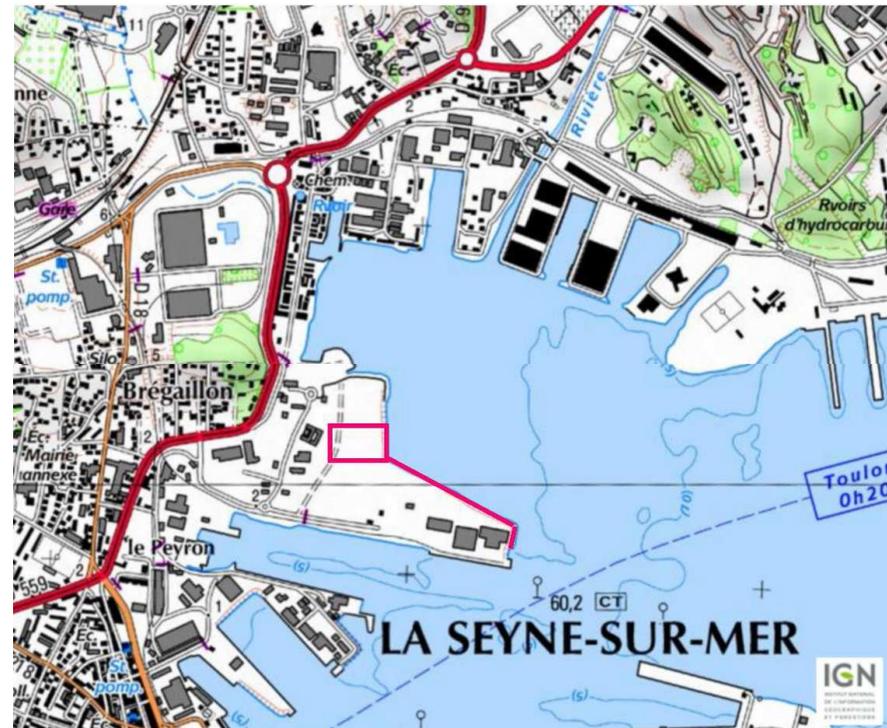


Stockage de Lagoubran - Aménagements

- ❑ Poussières :
 - Arrosage des pistes
 - Décrotteur de roues
 - Aménagement d'un accès sur le rond-point
 - Bâchage des camions...
- ❑ Eau :
 - Bassin d'orage – infiltration...
- ❑ Aucun stockage de produits dangereux



Réunion de concertation INSTALLATION LA SEYNE/ZIP de Brégailion Réunion du 13 Octobre 2016



L'installation a 3 fonctions :

1



- Le **stockage tampon des matériaux** de carrières en provenance :
 - soit directe de la carrière de Revest-les-Eaux,
 - soit indirecte en provenance de stocks tampons eux-mêmes précédemment alimentés par la carrière.
- Le tonnage maximal des matériaux est de 45 000 tonnes, l'apport journalier est de 8 000 tonnes au maximum.

2



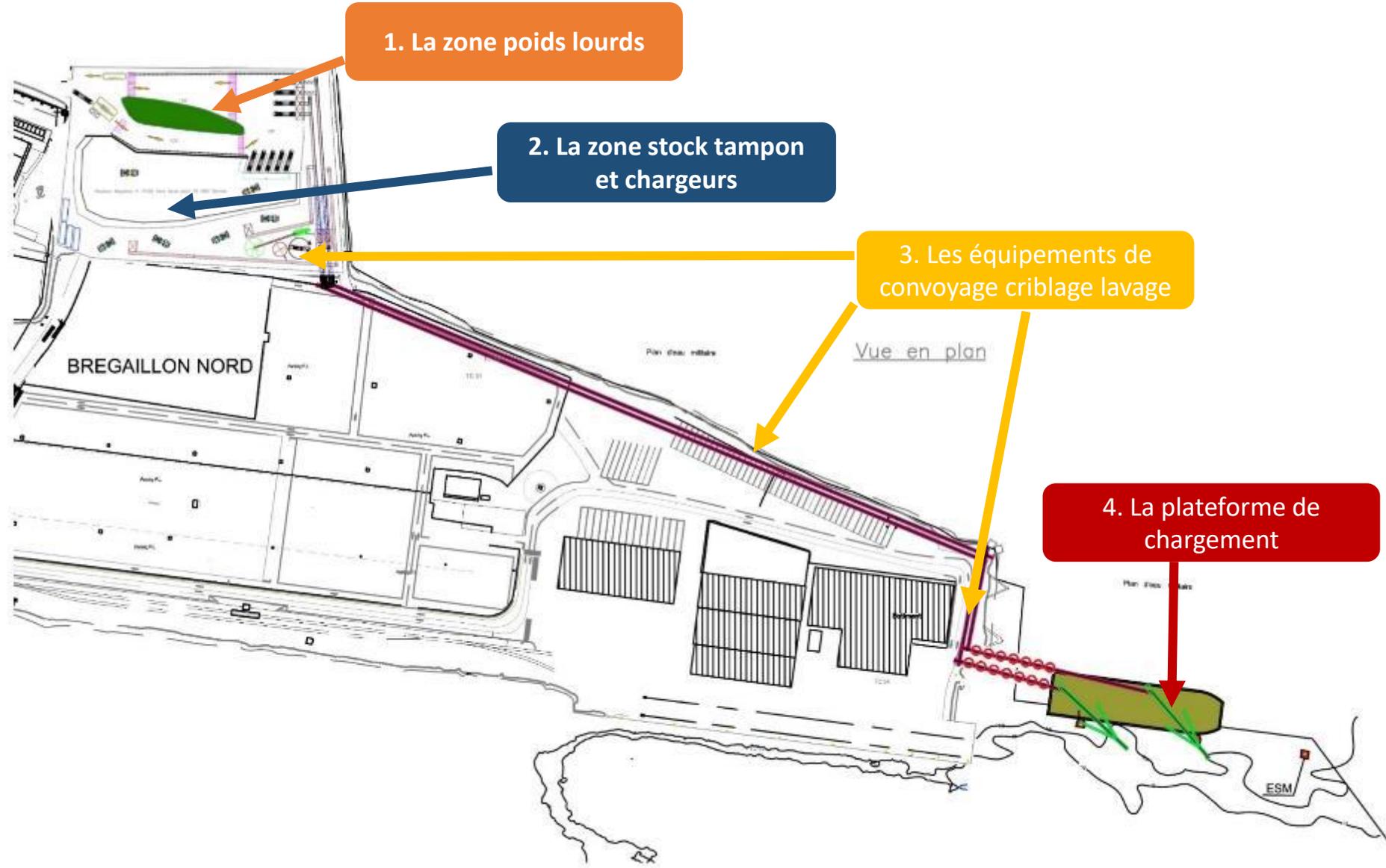
- Le **lavage des matériaux** juste avant leur chargement sur le navire, afin de limiter au maximum l'impact pour les riverains de la ZIP.
- Ce lavage est assuré par deux cribles laveurs, la fraction fine et l'eau étant récupérées puis séparées par le biais d'une station de recyclage de l'eau, avec dessableur, clarificateur et filtre presse.
- L'eau recyclée est stockée dans un bassin « eau claire » et réinjectée dans le cycle de lavage. Cela permet de n'avoir aucun rejet d'eau de procès et de limiter l'apport d'eau neuve à moins de 70 m³ par heure de fonctionnement des cribles.

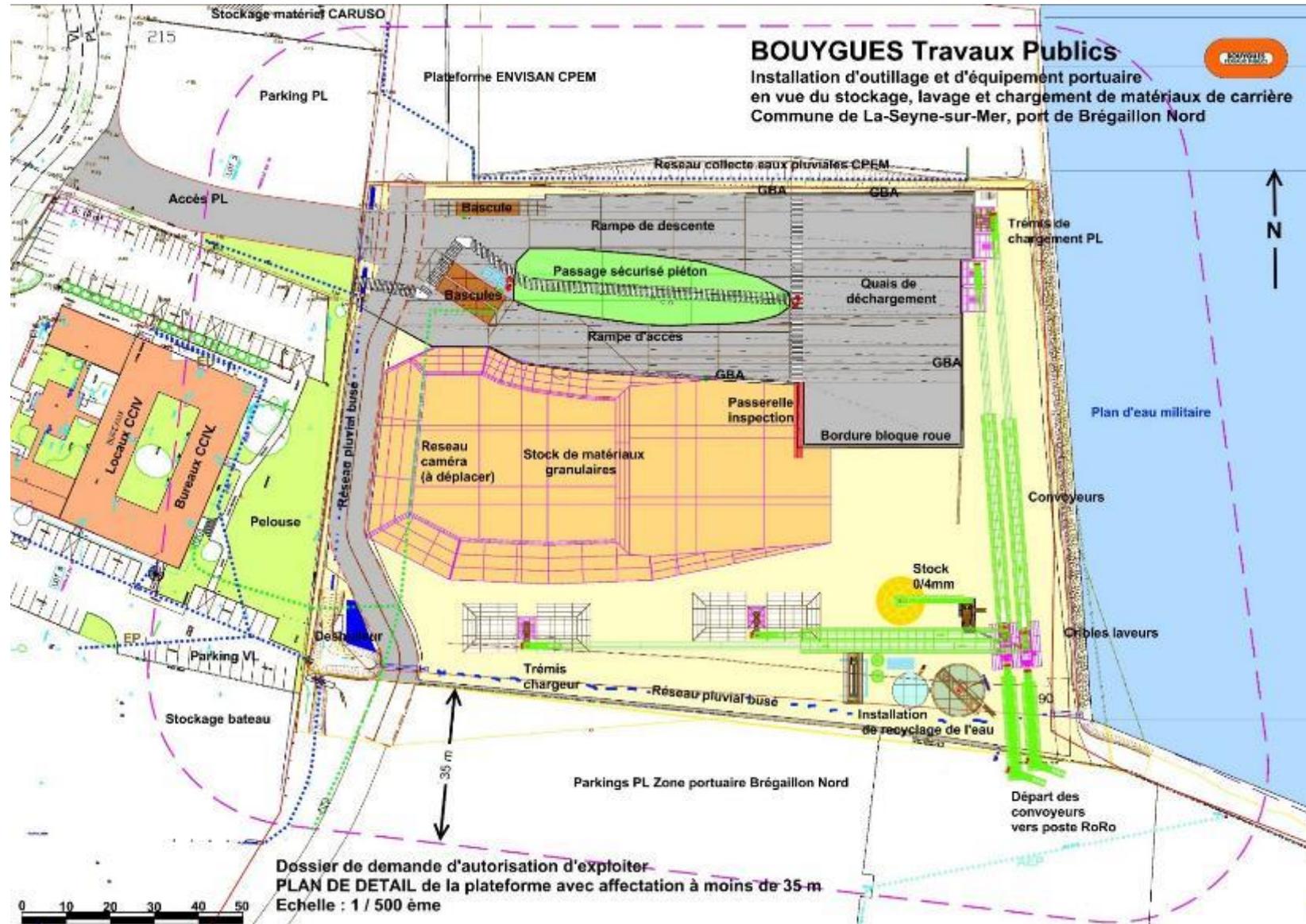
3



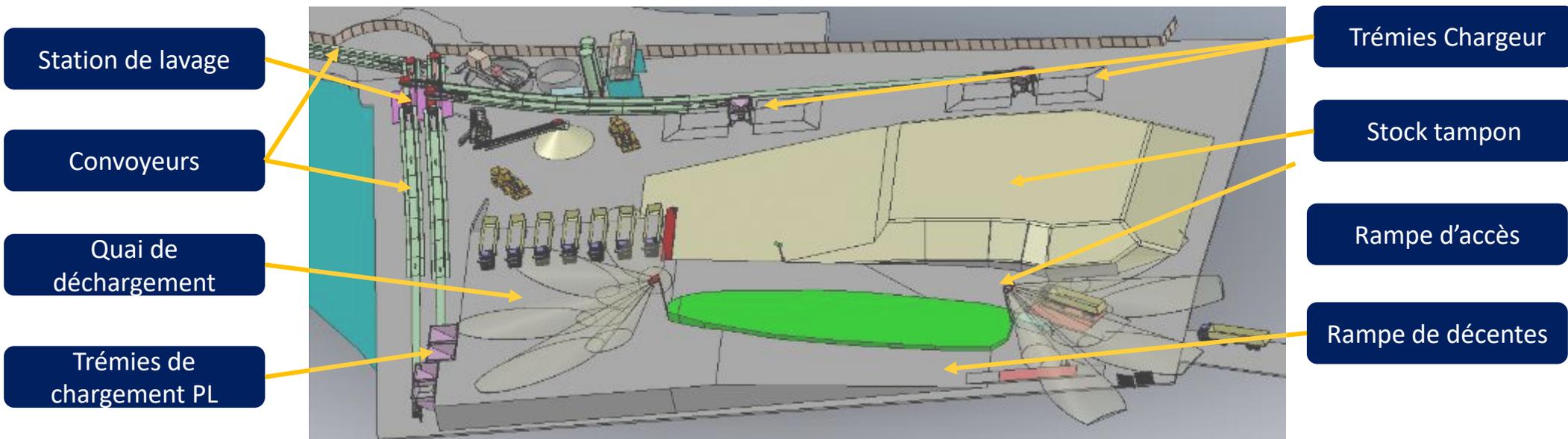
- Le **transport et le chargement des matériaux** 20/180 jusqu'au chargement sur le bateau, au moyen de bandes transporteuses.

L'INSTALLATION EST COMPOSÉE DE 4 UNITÉS FONCTIONNELLES





1. **Les camions entrent sur le site** au travers du parking PL de la CCI sur lequel 2 voies de circulation vont être dessinées au sol.
2. **Les chauffeurs remontent leur barre anti-encastrement et rabattent la bâche à l'entrée du site** avant de venir se placer sur l'une des bascules.
3. **Un placeur indique l'emplacement aux camions** pour décharger :
 - Cas 1, les camions effectuent leurs manœuvres de manière à décharger au niveau d'un des 7 quais.
 - Cas 2, les camions effectuent leurs manœuvres de manière à décharger au niveau d'une des 4 trémies.



L'exploitation va se répartir sur une **période de 30 mois** pour une quantité totale de matériaux 20/180mm de 1 900 000 t.
Deux phases principales de production sont à prévoir :

Phase 1 :

Quantité : 1 200 000 t

Début : 07/07/2017 Fin : 26/02/2018

Durée : **8 mois**

Phase 2 :

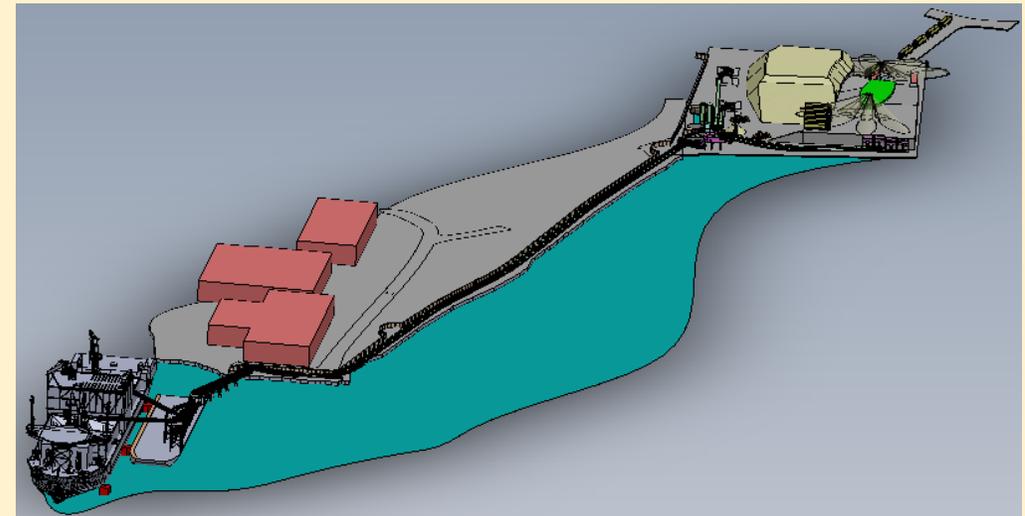
Quantité : 700 000 t

Début : 04/12/2018 Fin : 16/08/2019

Durée : **10 mois**

Chargement des bateaux :

- Fréquence : **2 à 3 chargements du bateau** par semaine (30 à 48h entre 2 chargements)
- Chargement moyen : **17 000 t**
- Durée moyenne de chargement : **17h**



Afin de concevoir et d'exploiter l'installation dans le respect de l'environnement et du cadre de vie de nombreuses études ont été réalisées :

- État des lieux faune flore à terre
- Etat des lieux faune flore en mer (zone RoRo)
- Etude des sédiments (zone RoRo)
- Etude de pollution de site (Etat initial pour remise en état du site). Investigations complémentaires pour plan de gestion amiante plateforme
- Etude hydraulique pour les busages de fossés
- Etude acoustique :
 - Etat initial pour caractérisation du niveau sonore ambiant
 - Modélisation du fonctionnement de l'installation
 - Analyse des problématiques et recherche de solutions techniques et organisationnelles
- Etude de trafic pour analyse de l'impact routier

Suite aux questions et remarques de la réunion du 1^{er} septembre, nous avons mis l'accent sur deux préoccupations principales :

- **Les poussières**
 - **Le bruit**

Afin de réduire au maximum les surfaces susceptibles de produire des poussières nous proposons :

- Arrosage du stock tampon (avant lavage) en cas de vent fort ;
 - Limitation de la hauteur du stock afin de restreindre la prise au vent ;
 - Capotage des installations de lavage et des convoyeurs dans la zone de chargement.
 - Limitation de la vitesse des véhicules sur site et des camions d'approvisionnement ;
 - Installation d'un système de pulvérisation d'eau mobile pour rabattre les poussières.
- En matière de lutte contre les poussières, **tous les camions SOMECA** qui approvisionneront le site en granulats ont la capacité de **bâcher leur chargement** ce qui supprime les envols de poussières lors de la circulation des camions sur la voie publique.

La principale activité envisagée concerne le lavage des matériaux ce qui a pour effet de piéger les fines particules et de réduire considérablement les envols.

L'exploitant assurera une **surveillance des retombées de poussières** dans l'environnement.

→ Un **réseau de mesure des retombées de poussières** sera mis en place sur 4 points à définir, dont un point permettant de déterminer le niveau d'empoussièremement ambiant ("bruit de fond").



Brumisateurs:



Suite à l'étude d'impact acoustique réalisée pour estimer les niveaux sonores attendus du projet, nous proposons les solutions mécaniques suivantes :

Caoutchoutage trémie



Goulotte caoutchoutée

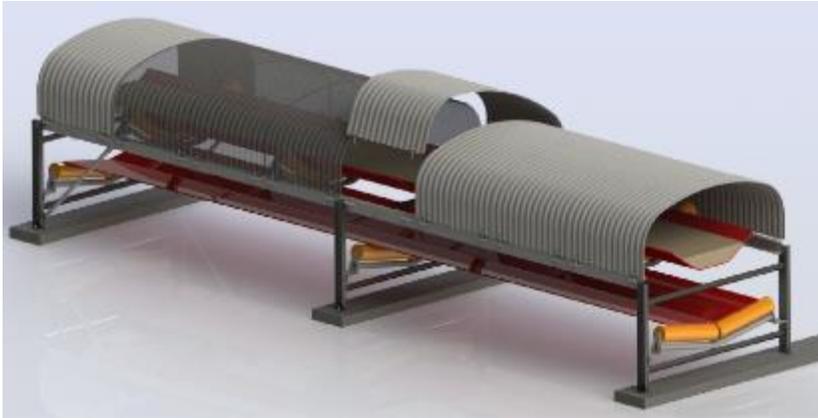


Bardage trémie chargeurs



Suite à l'étude d'impact acoustique réalisée pour estimer les niveaux sonores attendus du projet, nous proposons les solutions mécaniques suivantes :

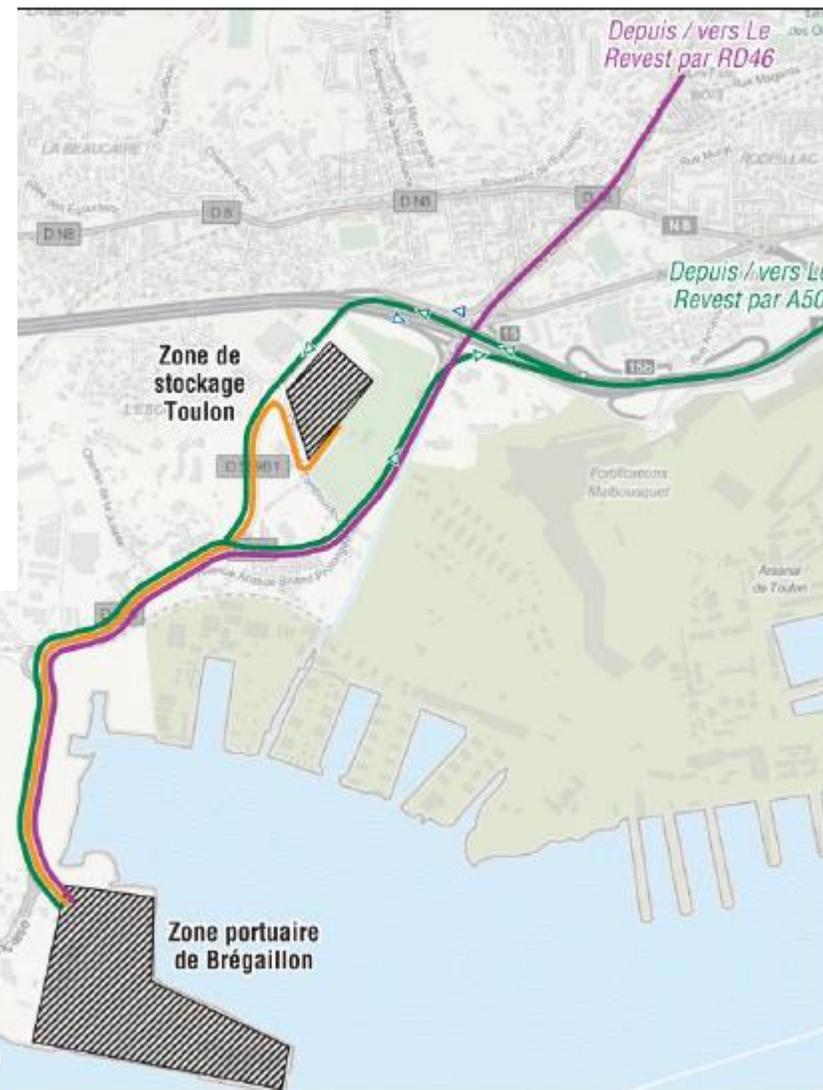
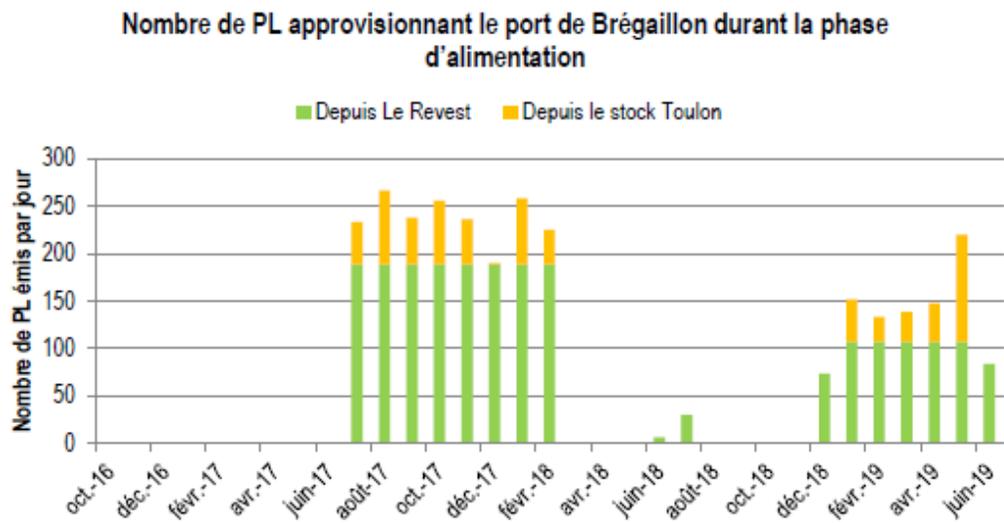
Capotage des convoyeurs



Ecrans acoustiques

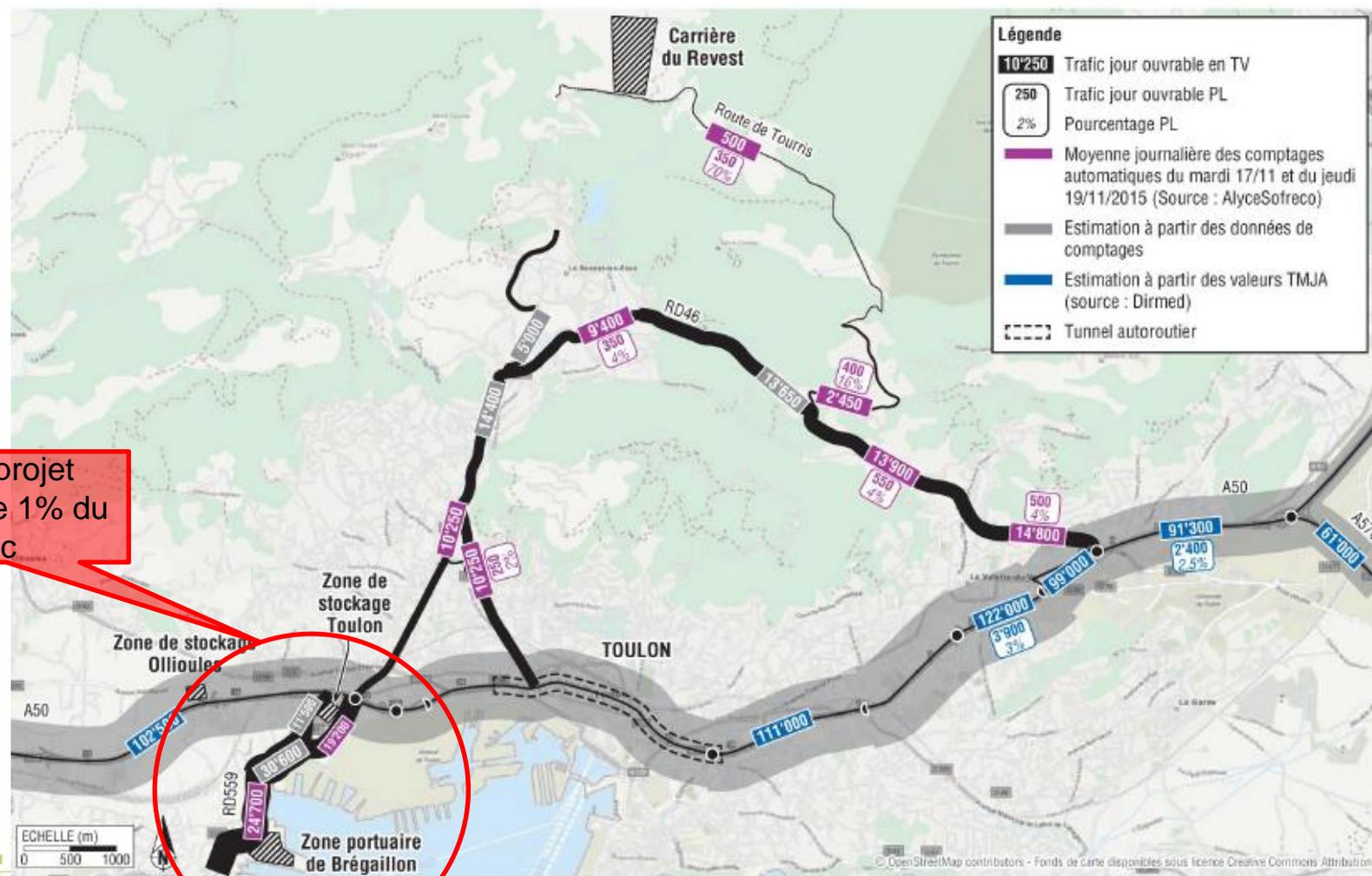


Trafic routier



Scénarii en cours sur les amplitudes horaires

Charges de trafic actuelles



Impact projet
Hausse de 1% du
trafic

Rond-point de la Pyrotechnie

	Branche	Actuel	Futur	
HPM (heure de pointe du matin)	A. Briand	45%	40%	-5 pts
	Lagoubran	25%	20%	-5 pts
	Y. Rabin	45%	40%	-5 pts
	Danube	45%	35%	-10 pts
	Parking	> 50%	> 50%	=
HPS (heure de pointe du soir)	A. Briand	20%	15%	-5 pts
	Lagoubran	-10%	-25%	-15 pts
	Y. Rabin	35%	30%	-5 pts
	Danube	35%	30%	-5 pts
	Parking	> 50%	> 50%	=



Le tableau ci-dessus présente les réserves de capacité utilisées sur chacune des branches du giratoire de la Pyrotechnie, obtenues grâce au logiciel du CEREMA Girabase. Il est admis qu'une réserve de capacité supérieure à 20% est nécessaire pour permettre une insertion aisée dans le giratoire.