

FEREC ENVIRONNEMENT – BREUIL LE SEC

Réponse à l'avis de la MRAE

Contexte :

Dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale déposée par la société **FEREC ENVIRONNEMENT** (projet d'extension d'un site de regroupement de déchets sur la commune de BREUIL LE SEC), la mission régionale de l'autorité environnementale (MRAE) a été saisie pour avis.

Ce document a pour objet d'apporter des éléments suite à l'avis de la MRAE rendu le 24 janvier 2020. Cet avis a été porté à la connaissance de l'exploitant le 4 février 2020 par la direction départementale du territoire.

1. Imperméabilisation des terrains

L'imperméabilisation des surfaces de stockage et de circulation est indispensable pour prévenir le risque de pollution des sols. Ce projet conduira à terme à l'imperméabilisation d'environ 2 hectares de terrain (une partie du site étant déjà aménagée).

Les terrains qui vont être imperméabilisés sont en bonne partie composés de remblais et de terrain compacté, sans présence d'arbres ou d'arbustes. Ils ne sont pas exploités sur le plan agricole depuis de nombreuses années. La capacité actuelle d'absorption de carbone des sols reste donc limitée.

Les arbres existants en fond de parcelle ainsi que le merlon végétalisé vont être conservés. En complément, des plantations vont être effectuées à l'avant du site, le long de la RD 37.

Ce site est localisé dans une zone industrielle, dédiée à être aménagée. Cette zone regroupe déjà de nombreux entrepôts logistiques.

2. Intégration paysagère

Le transfert des activités sur la partie arrière du site permettra de réduire significativement les dépôts de matériaux visibles depuis la RD 37.

La zone avant sera dédiée au stockage de balles de déchets banals ainsi qu'au parking du personnel (maximum 10 salariés à terme).

Afin de limiter l'impact visuel de la partie avant, des plantations seront réalisées le long de la RD 37. Par ailleurs, le merlon ainsi que les arbres existants au fond de la parcelle seront conservés.

La présence des bâtiments sur le site ainsi que de l'entrepôt logistique voisin formeront des écrans visuels importants.

De plus, les zones de stockage à l'arrière du site seront délimitées par des casiers en blocs béton. Les dépôts de matériaux ne seront donc pas visibles depuis les habitations, et peu depuis la RD 37.

3. Impact acoustique prévisionnel

L'étude acoustique réalisée en septembre 2018 a été effectuée avec le fonctionnement de la presse cisaille (installation la plus bruyante). Lors de cette mesure, la presse était localisée à l'avant du site.

Selon les résultats de mesures, le bruit lié au fonctionnement de la presse n'est pas perceptible au point mesuré au fond du site (environ 450 mètres de l'emplacement actuel de la presse). Ce point au fond du site correspond à l'emplacement futur de la presse.

Le bruit lié au fonctionnement de la presse ne devrait donc pas être perceptible au niveau des 2 habitations situées à proximité de l'accès au site (éloignement d'environ 500 mètres entre les habitations et le futur emplacement de la presse, avec la présence des bâtiments formant des écrans acoustiques complémentaires).

Les installations situées à l'Ouest du site correspondent à la zone d'activités (entrepôts logistiques principalement), puis par d'autres bâtiments tertiaires, dont les plus proches sont situés à 500 mètres du futur emplacement de la presse.

Le bruit lié au fonctionnement de la presse ne devrait donc pas être perceptible en ce point, d'autant que l'entrepôt logistique situé à l'Ouest du site forme un écran acoustique important.

Concernant le bruit lié à l'augmentation du trafic routier, le nombre de poids-lourds sera à terme de 30 poids-lourds par jour (15 actuellement) et 20 véhicules légers (10 actuellement).

La circulation de poids-lourds dans ce secteur est importante : selon les comptages routiers réalisés en 2015 (avant implantation de l'entrepôt WELDOM), le nombre de poids-lourds sur la RD 37 était de 130 par jour.

Le bruit lié au passage de 15 poids-lourds supplémentaires par jour présentera certes un impact ponctuel, mais peut raisonnablement être considéré comme non significatif vis-à-vis du trafic routier global important dans la zone.

Il est à noter que les camions desservant le site ne traverseront pas d'agglomération à proximité (véhicules rejoignant la RN 31 directement en sortie de la zone d'activités).

4. Emissions atmosphériques liées au trafic routier

L'évaluation des émissions atmosphériques liées au trafic routier a été réalisée à partir du logiciel IMPACT développé par l'ADEME.

Sur la base d'une desserte quotidienne du site de 30 poids-lourds et 20 véhicules légers (développement maximal de l'activité), les émissions prévisionnelles sont les suivantes :

			Nombre véhicules	Emissions en gramme/kilomètre				
				CO	CO ₂	NOx	COV	Particules
Voitures particulières	Diesel	< 2 l	4	0,434	441	0,251	0,053	0,023
		> 2 l	0	0,039	38	0,023	0,005	0,002
	Essence	<1,4 l	3	1,770	455	0,164	0,049	
		1.4 l à 2 l	2	0,529	443	0,092	0,036	
		> 2 l	0	0,094	69	0,008	0,004	
Véhicules utilitaires légers	Diesel	< 3,5 t	10	2,460	2 570	0,775	0,473	0,183
	Essence	< 3,5 t	0	0,000	0	0,000	0,000	0
Poids lourds	Diesel	3.5 t à 7.5 t	0	0,403	93	0,404	0,292	0,033
		7.5 t à 16 t	1	1,328	662	2,768	0,961	0,212
		16 t à 32 t	3	3,513	2 478	11,556	1,849	0,280
		>32 t	25	27,796	26 445	135,145	14,626	2,362
Total des cellules renseignées			50	38,365	33 700	151,186	18,346	3,094

A titre de comparaison, la moyenne des émissions de CO₂ des véhicules légers neufs vendus en France présentent un taux de 112 g de CO₂/km.

Par ailleurs, les chauffeurs ont pour obligation de couper le moteur des camions dès qu'ils sont en période d'attente ou de stationnement sur le site.

5. Risque technologique

Le dispositif de détection incendie dans le bâtiment sera mis en place avant le début du stockage de matériaux combustibles.

Seules 2 à 3 personnes peuvent être présentes en permanence dans les bureaux. Ce local pourrait donc être rapidement et facilement évacué en cas d'incendie à proximité.