REÇU EN PRÉFECTURE
NANTES, le
10 FEV. 2020

(1

RAPPORT ET CONCLUSIONS D'ENQUETE ETABLI LE 10 FEVRIER 2020

SOMMAIRE DU DOSSIER

Dossier relatif à la réalisation de deux plateformes de recyclage, traitement et valorisation des déchets

à Nantes, ZI de Cheviré(plateformes Nord et Sud)

DOCUMENT N° 1 – RAPPORT D'ENQUETE

I – Objet de l'enquête

II – Description du projet

III – Organisation et déroulement de l'enquête publique et composition du dossier

IV – Avis de l'Etat, de l'Autorité Environnementale et des personnes publiques consultées

VI – Avis formulés par les habitants et/ou associations par mail ou sur registre

VII – Analyse et synthèse des observations, contributions et propositions produites pendant l'enquête par les habitants, associations et syndicats et réponses apportées par les maîtres d'ouvrage aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse en date du 17 janvier 2020.

VIII- Réponses apportées par les maitres d'ouvrage aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse en date du 17 janvier 2020.

DOCUMENT N° 2 – CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

I – Conclusions concernant le dossier soumis à enquête, le déroulement de l'enquête et l'information du public,

II – Conclusions concernant les avis des personnes publiques et des Collectivités Locales en lien avec les réponses des maîtres d'ouvrage.

III Conclusions concernant les observations et contributions recueillies lors de l'enquête publique en lien avec les réponses apportées par Les maîtres d'ouvrage.

IV – Avis du Commissaire Enquêteur.

BV

I – Objet de l'enquête :

Les sociétés SUEZ MINERALS France – CHARIER CM et la société SUEZ RV OUEST ont déposé une demande d'autorisation environnementale unique pour leur projet de plateforme dédiée au recyclage, traitement et valorisation des déchets à NANTES>, situé ZI de Cheviré et à proximité du port de Cheviré.

Ce projet comprend deux plateformes indépendantes, complémentaires et contigües en zone Ei du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain (PLUm).

Au nord, le site exploité par SUEZ MINERALS France – CHARIER CM comportera les activités suivantes :

- Traitement de terres polluées dangereuses et non dangereuses et valorisation (200 000 t/an),
- Production de terres fertiles pour réemploi (pour 100 000 t/an de terres végétales),
- Recyclage (concassage) de béton et matériaux de déconstruction (pour 100 000 t/an),
- Regroupement et transit d'amiante en Big Bags (grands sacs : pour 20 000 t/an),
- Transport fluvial d'une partie de ces tonnages pour l'équivalent de 11 poids lourds par jour au minimum selon l'engagement contractuel avec le Port.

Au sud, le site exploité par SUEZ RV OUEST mettra en œuvre :

- Une déchetterie professionnelle qui a déjà fait l'objet d'une déclaration au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE),
- Du stockage en alvéole de gravats, métaux, plâtres, bois,
- Une activité de tri sous bâtiments, de papiers, cartons, plastiques, déchets en mélange,
- Une activité de stockage de biodéchets en bâtiment fermé, avant transit,
- Une activité de tri de déchets d'activités économiques pour valorisation matière avec broyage des refus de tri et production de combustibles solides de récupération (CSR) sous hangar, pour valorisation énergétique hors site.

Le dossier d'autorisation environnementale est scindé en deux parties : Nord et Sud qui comprennent respectivement une étude d'impact, et une étude de danger.

L'ensemble du dossier a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est tenue à NANTES, du 5 décembre 2019 au 11 Janvier 2020 inclus.

II – DESCRIPTION DU PROJET

Les sociétés SUEZ MINERALS France – CHARIER CM et la société SUEZ RV OUEST ont déposé une demande d'autorisation environnementale concernant l'aménagement des plateformes Nord et Sud d'un centre de regroupement de tri, de traitement et de valorisation des déchets sur la commune de NANTES.

Ces deux plateformes constituent le projet d'Ecopôle de Cheviré qui a vocation à être une solution locale de proximité pour gérer et valoriser localement les déchets du BTP avec en perspective les grands chantiers en cours et à venir (Ile de Nantes, CHU, Bas-Chantenay, Pirmil les Isles, etc...).

Le projet d'Ecopôle se situe sur le port de Cheviré à Nantes, secteur aval (immédiatement à l'ouest du Pont de Cheviré) sur du foncier mis à disposition par le Grand Port Maritime de Nantes -Saint-Nazaire dans le cadre d'une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT).

Les deux projets de plateforme Nord et Sud ont été élaborés de manière conjointe. Etant portés par deux entités administratives différentes, ils font l'objet de deux dossiers de demande d'autorisation environnementale distincts, mais d'une enquête publique unique qui a eu lieu du 5 décembre 2019 au 11 janvier 2020 inclus.

Tenant compte de cette organisation particulière de la maitrise d'ouvrage elle-même liée aux deux projets de plateforme aux finalités différentes, j'ai organisé mon rapport dans la continuité et la logique de l'enquête soit un document unique prenant en compte les particularités et les observations propres à chaque plateforme.

Ainsi est-il utile de rappeler les caractéristiques et les objectifs de chaque plateforme soit :

A) <u>Plateforme Nord portée par la Société SUEZ MINERALS France –CHARIER CM :</u>

Ce projet est le fruit d'un partenariat entre la Société CHARIER CM qui exploite les carrières et les Installations de Stockage de Déchets Inertes de l'entreprise CHARIER, et de la Société SUEZ RR IWS MINERALS France, filiale du groupe SUEZ, entreprise oeuvrant dans les métiers de l'environnement, dont la dépollution et le traitement des déchets et des terres impactées ou « polluées ».

La société ainsi créée se propose d'ouvrir une plateforme de transit, regroupement, tri, traitement et valorisation de terres et matériaux, sur 4 hectares au total.

Elle vise la prise en charge et le traitement sur la plateforme de terres et matériaux potentiellement impactés, et le transit-regroupement (sans traitement) de déchets d'amiante conditionnés en big-bags . Les installations accueilleront annuellement une quantité maximale de :

- 100 000 tonnes (environ 5 campagnes de 20 000 tonnes) de matériaux inertes (bétons, granulats, etc...) à recycler,
- 200 000 tonnes de terres et matériaux potentiellement impactés pour traitement, valorisation ou élimination hors site,
- 20 000 tonnes de déchets d'amiante conditionnés.

A) <u>La plateforme Sud portée par SUEZ RV OUEST, filiale du groupe SUEZ :</u>

SUEZ RV OUEST est la filiale du groupe SUEZ spécialisée dans la collecte, le tri, la valorisation et le traitement des déchets non dangereux du groupe, pour les régions Bretagne et Pays de la Loire. La plateforme Sud est une plateforme de regroupement et de valorisation des déchets qui s'étend sur 4 hectares et dont la réalisation est prévue en 3 tranches :

- Tranche 1 : une déchetterie pour les artisans du BTP

- Tranche 2 : une activité de transit-regroupement-tri des déchets du BTP et des déchets d'activités économiques (DAE) sur une aire de stockage en extérieur ; à cela s'ajoute une activité de transit-tri-valorisation de déchets du BTP et d'activités économiques avec fabrication par compaction de balles de cartons/plastiques/papiers sous hangar pour valorisation matière hors site et enfin une activité de transit-regroupement de biodéchets ;

- Tranche 3 : une activité de tri de déchets d'activités économiques pour valorisation matière avec broyage des refus de tri et production de combustible solide de récupération (CSR) sous hangar pour valorisation énergétique hors site.

Après mise en service de la Tranche 3, les tonnages qui transitent par la plateforme Sud de l'Ecopôle Nantes-Cheviré se répartiront comme suit :

- En entrée sur la déchetterie professionnelle, 18 500 tonnes par an de déchets des artisans du BTP,

- En entrée sur le site industriel, 123 100 tonnes par an de déchets d'activités économiques, dont 70 500 tonnes de déchets en mélange et 5 000 tonnes de biodéchets,

- En sortie, les matières valorisées sous forme énergétique (CSR) représentent environ 33 000 tonnes par an.

- Plus précisément les projets de plateformes ont été conçus afin de prendre en compte la réglementation en vigueur et mettre en place des mesures adaptées à la réduction des impacts et des nuisances liées à l'activité du site soit par thématique :

a) Prise en compte de la règlementation environnementale :

Les plateformes de l'Ecopôle de Cheviré sont soumises à autorisation au titre des ICPE pour les rubriques suivantes :

- 2791-1 : installation de traitement des déchets non dangereux (les deux plateformes).
- 3532 : valorisation de déchets non dangereux (les deux plateformes)
- 3550 : stockage temporaire de déchets (plateforme Nord),
- 2170-1 : fabrication des engrais, amendements et supports de culture (plateforme Nord),
- 2718-1 : installation de transit, regroupement ou de tri de déchet dangereux (plateforme Nord),
- 2790 : installation de traitement des déchets dangereux (plateforme Nord),
- 2710-1 a : installations de collecte de déchets apportés par le producteur initial de ces déchets (plateforme Sud),

b) Prise en compte de la réglementation au titre de la Loi sur l'Eau :

La plateforme Nord est soumise à autorisation au titre de la Loi sur l'Eau, pour la rubrique 1.1.1.0. « sondage, forage, y compris les essais de pompage, création de puits ou d'ouvrage souterrain, non destiné à un usage domestique exécuté en vue de la recherche ou de la surveillance d'eaux souterraines (...) ».

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet d'aménagement de la plateforme Sud n'est quant à lui pas soumis au régime de déclaration ou d'autorisation au titre des articles L 214-1 à L 214-6 du Code de l'Environnement.

BV

c) Prise en compte des nuisances et gestion des risques liés aux activités (eau, air,bruit, odeurs) :

Les habitations les plus proches de la plateforme Sud de l'Ecopôle Nantes -Cheviré sont situées :

- Au nord à 500 mètres de la limite nord de l'emprise, le quartier Roche-Maurice sur la commune de Nantes et au Sud, à plus de 900 mètres de la limite sud de l'emprise, les premières habitations du Coteau de la Bouvre, sur la commune de Bouguenais.

- S'agissant des horaires de fonctionnement et d'après le dossier présenté, la plateforme Nord fonctionnera du lundi au vendredi, de 7 heures à 18 heures et sur la plateforme Sud le site industriel fonctionnera du lundi au samedi, de 6 heures à 22 heures, la déchetterie professionnelle fonctionnera quant à elle du lundi au samedi, de 7 heures à 19 heures.

- Les eaux pluviales des deux sites seront dirigées vers des bassins de rétention, équipés en entrée et sortie de dispositifs de traitement ou nettoyage des eaux. Les eaux des bassins transiteront par une installation de mesure de la qualité des eaux, avant de rejoindre le collecteur puis la Loire. Le raccordement au collecteur du port fait l'objet d'une autorisation de raccordement fixant des objectifs qualitatifs et quantitatifs.

    - Les polluants atmosphériques, émis de façon diffuse par les activités du site sont liés aux circulations d'engins de chantier et des poids lourds qui consomment du gazole non routier (GNR). **Par ailleurs sur la plateforme Nord**, les activités susceptibles d'avoir des impacts sur la qualité de l'air sont liées aux– Emissions de poussières du fait de l'activité de concassage-criblage. Pour limiter ces poussières, les camions passeront dans un lave-roues avant de rejoindre les voies publiques et les stocks seront humidifiés en cas de besoin. L'activité de concassage-criblage sera arrêtée en cas de phénomènes météorologiques particuliers (temps sec pendant plusieurs jours et vent fort).

- La chaux nécessaire à l'activité « terres impactées » sera livrée par camions, conditionnée en sacs, sans aucun stockage permanent sur site . S'agissant de la technologie « Biopile » qui peut générer une émission canalisée de polluants atmosphériques, les effluents gazeux devront au préalable transiter dans un filtre à charbon actif.

- Enfin, les dispositifs de lutte contre le bruit doivent également servir à éviter la sortie des poussières du site.

Sur la plateforme Sud, les activités susceptibles d'avoir des impacts sur la qualité de l'air sont les

- Les activités de tri-valorisation des DAE et matières valorisables et de tri-broyage des DAE pour production de CSR réalisées à l'intérieur de hangars. Les machines pouvant être à l'origine d'émissions de poussières seront équipées d'un système d'aspiration des poussières, puis d'une filtration via des filtres à manches.

- De plus les futurs exploitants ont attesté que les activités présentes sur le site ne seront pas à l'origine d'odeurs et plus précisément **sur la plateforme Nord**, le stock permanent de compost présent sur le site ne dépassera pas 2 000 m^3 maximum en instantané. En outre Il n'est pas prévu de réaliser du broyage concassage de déchets verts sur site,

BV

- A noter également que les biodéchets qui seront transités-regroupés, seront ensuite stockés de façon temporaire à l'intérieur du bâtiment dédié et le temps de séjour n'excédera pas 2 jours au maximum.

Les activités de l'Ecopôle de Cheviré seront génératrices de bruit mais à titre de mesures compensatoires les futurs exploitants prévoient des mesures de réduction des nuisances conformément à la réglementation en vigueur.

Sur la plateforme Nord, l'activité de concassage-criblage (environ 5 campagnes par an) sera à l'origine d'une augmentation du niveau de bruit résiduel.
Les mesures d'exploitation et la réalisation d'un merlon paysagé ou écran de 3 mètres de haut en limite nord doivent permettre de respecter les obligations réglementaires de l'exploitant (émergence acoustique et niveau sonore maximal en limite) dans les zones à émergence réglementées (ZER) les plus proches (bureaux situés rue de l'Ile Botty et rue de l'Ile aux moutons) et en limite d'emprise.

Les activités de la plateforme Sud en exploitation Tranche 3 (en extérieur et sous hangar) respecteront quant à elles à minima les obligations réglementaires de l'exploitant dans les zones à émergence réglementées (ZER) les plus proches, et en limite d'emprise. Il n'y a donc pas d'enjeux au droit des secteurs habités les plus proches.

d) Stratégie en matière de transport et impacts sur la circulation routière :

Un des objectifs de la plateforme Nord est de développer le trafic fluvial des matériaux en entrée et en sortie et ainsi de limiter le trafic routier sur la métropole nantaise. L'utilisation de la voie d'eau se fera grâce à des barges ou des navires de 1 000 à 5 000 tonnes en fonction des volumes.
Le mode de transport routier sera également utilisé en entrée et en sortie pour les activités du site.
Les activités des deux plateformes Nord et Sud seront à l'origine d'une augmentation du trafic routier sur certaines voies portuaires. Mais le trafic total (trafic portuaire plus contribution spécifique du projet) sur les voies portuaires restera en deça du seuil de saturation des voiries en question. Le trafic routier induit par les activités des plateformes sera réparti de la manière suivante :

- Entre 7 heures et 18 heures pour la plateforme Nord avec 4 à 6 rotations par jour de poids lourds,
- Entre 6 heures et 22 heures avec également 4 à 6 rotations par jour de poids lourds

L'étude d'impact présentée par les maitres d'ouvrage n'envisage donc pas à priori de risque de saturation du giratoire de « La Chabossière » qui sera le point d'entrée/sortie des trafics portuaires sur la RD 723 (route de Pornic).
Les futurs exploitants précisent que le trafic généré par le transport de ces matières existe déjà sur le territoire nantais qui est aujourd'hui dépourvu de ce type d'installations et cela nécessite donc en l'absence de plateformes de tri, le traitement des matériaux en dehors de la métropole nantaise générant ainsi des kms parcourus par camion et donc de la pollution.

e) Prise en compte des dangers potentiels :
Selon les études de dangers du dossier d'autorisation environnementale, les phénomènes dangereux à redouter en cas de fonctionnement dégradé des installations sont :

- **Pour la plateforme Nord,** l'incendie généralisé du stock de déchets d'amiante conditionnés (contenant de types big-bags) présents sur le site (150 m^3 ou 150 tonnes maximum en instantané). En cas de survenue d'un incendie généralisé du stock de déchets d'amiante conditionnés, les flux thermiques modélisés ne sortent pas de l'emprise et il n'y a pas de risque d'effet domino.

BV

- **Pour la plateforme Sud** plusieurs lieux d'incendie potentiels ont été modélisés dans l'étude de dangers en intérieur et en extérieur (stock de bois, stock de DAE, plastiques/cartons/papier). Avec des murs coupe-feu de hauteur allant jusqu'à 14 mètres, les flux thermiques modélisés ne sortent pas de l'emprise et il n'y a donc pas de risque d'effet domino.

  Par ailleurs, les émissions de fumées toxiques consécutives à l'incendie généralisé du bâtiment Valorisation DAE et du stockage en extérieur des balles de plastiques/cartons/papiers ont été modélisées et évaluées. Les résultats amènent à conclure que l'apparition d'effets irréversibles pour la santé est peu probable pour ce scénario incendie, même dans le cas d'hypothèses pénalisantes d'un point de vue des conditions atmosphériques.

En résumé les principales dispositions mises en œuvre par les maitres d'ouvrage sur l'Ecopôle de Cheviré pour maîtriser et réduire les risques vis-à-vis des tiers sont les suivantes :

- Surveillance permanente sur site et par vidéo-surveillance,
- Traçabilité en entrée et sortie des matières et détection de la radioactivité à l'entrée,
- Système de rétention pour la cuve de GNR et isolement des déchets d'amiante sur une aire dédiée,
- Dispositifs d'extinction d'incendie avec un bassin dimensionné pour l'extinction d'incendie généralisé du stock des déchets d'amiante conditionnés et 3 poteaux incendie proches du site.
- En complément est prévue sur la plateforme Sud une réserve pour les pompiers ainsi qu'une citerne eau-incendie alimentant les canons à eau pour une action éventuelle dans le bâtiment CSR en Tranche 3.

- **III) <u>Organisation et déroulement de l'enquête publique et composition du dossier</u> :**

  - **A) Organisation de l'enquête** : L'enquête publique s'est tenue dans de bonnes conditions relationnelles et matérielles et j'ai assuré cinq permanences en Mairie de Nantes, les :

  - 5 Décembre 2019 matin de 9h00 à 12h00
  - 13 Décembre 2019 matin de 9h00 à 12h00
  - 19 Décembre 2019 après-midi de 14h00 à 17h00
  - 6 Janvier 2020 après-midi de 14h00 à 17h00
  - 11 Janvier 2020 matin de 9h00 à 12h00 jour de clôture de l'enquête

  Je confirme également le bon déroulement des opérations de publicité préalables dans la presse 15 jours avant le démarrage de l'enquête et aussi rappelées dans les 8 jours suivant ce démarrage ; en outre j'ai constaté sur place la bonne exécution de l'affichage sur site avec des affiches au format réglementaire bien visibles et disposées sur chaque côté des plateformes et aussi au niveau du portail d'entrée de la ZI de Cheviré.

  - Au vu du registre d'enquête et du très faible nombre d'observations, il apparaît que ce dossier a très peu mobilisé la population locale et que les principales observations formulées sur le projet proviennent des Services de l'Etat concernés et des collectivités locales situées dans l'aire d'influence du projet, soit Nantes, Bouguenais, Rezé, Indre et Saint Herblain.

  - Il est à noter également, en lien avec le paragraphe ci-dessus, l'extrême densité et complexité du dossier avec un Dossier d'Autorisation Environnementale en deux parties (DAE I et II) et pour

BV

chaque DAE un dossier d'annexes techniques très étoffé. Face à cette situation le maitre d'ouvrage a fait réaliser à ma demande 3 panneaux pédagogiques disponibles lors des permanences et des articles de presse ont permis d'expliquer le projet à la population tout en rendant compte des positions prises par les municipalités.

- **B) Composition du dossier** :
- Le dossier d'autorisation environnementale (DAE) de chaque plateforme comporte ainsi 8 sous-dossiers avec notamment un résumé non technique, un dossier technique, une étude d'impact en 5 parties, une étude de danger, une notice d'hygiène et sécurité et un dossier d'annexes administratives et techniques.

- Le dossier d'annexes propres à chaque DAE comporte 31 pièces dont 13 documents de type études, diagnostics, évaluations et résultats de mesures.

- Le dossier complet a été déposé initialement, pour avis et consultations, dans une version initiale datée de février 2019, puis suite aux échanges avec les Services de l'Etat, ont été déposées des versions complétées, actualisées de chaque dossier soit :

- 1) Un dossier de compléments apportés en juin 2019, suite au courrier du Préfet : ce dossier comportait des réponses concernant des compléments non « bloquants » pour la suite de la procédure, à savoir notamment le transport des matières dangereuses (cf amiante) et l'évaluation des risques sanitaires (cf flux totaux de COV émis).

- 2) Un dossier de compléments apportés en octobre 2019 en vue de l'enquête publique.
  Ce dossier de compléments faisait suite à un courrier du Préfet en date du 31 juillet 2019, informant de la recevabilité et de sa mise à l'enquête mais confirmant que des observations non rédhibitoires pour la tenue de l'enquête demeurent justifiant ainsi les compléments attendus.
  Ces compléments concernent le classement administratif du site, la gestion des terres, les émissions atmosphériques, la gestion des eaux pluviales et les nuisances sonores.

IV) Avis de l'Etat, de l'Autorité Environnementale et des personnes publiques consultés sur le dossier :

Au vu des différents avis formulés qui ont eu pour conséquence une complétude du dossier en plusieurs étapes, il m'est apparu pertinent de synthétiser ces différents avis sous une forme chronologique. Les différents avis ont été formulés sur la base d'un dossier initial comportant les DAE des plateformes Nord et Sud et déposé au mois de février 2019, soit à partir de là :

a) Avis INAO du 18 mars 2019 : aucune remarque n'a été formulée.

b) Avis ARS du 2 avril 2019 concernant la plateforme Nord : l'ARS formule des remarques majeures et rédhibitoires impliquant la non-recevabilité du dossier et le report de l'enquête publique ; ces remarques concernent l'interprétation de l'état des milieux, les nuisances sonores et l'évaluation prospective des risques sanitaires.
  Avis ARS du 9 avril 2019 concernant la plateforme Sud : l'ARS formule ainsi des remarques majeures et rédhibitoires impliquant dans un premier temps la non -recevabilité du dossier de la plate-forme et le report de l'enquête publique.
  Les observations de l'ARS portaient sur le stockage des déchets dangereux, sur l'interprétation de l'état des milieux, sur le bruit, les odeurs et l'évaluation prospective des risques sanitaires avec un avis de non recevabilité qui s'appuie principalement sur la méthodologie de l'étude acoustique des nuisances sonores.

PV

c) Avis ARS du 16 juillet 2019 qui fait suite aux compléments apportés le 11 juin 2019 par les sociétés CHARIER CM et SUEZ concernant le dossier plate-forme Nord. Dans cet avis, l'ARS confirme que les compléments apportés sont de nature à lever les remarques majeures et rédhibitoires formulées le 9 avril 2019. Dans son courrier du 16/07/2019, l'ARS émet un avis favorable à la demande d'autorisation d'exploiter la plateforme nord, avec des prescriptions techniques concernant l'amiante (protocole de déchargement) et l'évaluation des risques sanitaires (évaluation des flux totaux de COV émis).

d) Note Préfet/DREAL formulant une demande de compléments en date du 31 juillet 2019 suite au dossier DAE modifié, complété déposé le 11 juin 2019 dans une réponse aux remarques initiales déjà faites le 5 avril 2019.
Dans cette note, la DREAL confirme la recevabilité du dossier mais précise que des observations non rédhibitoires demeurent et nécessitent un complément de réponse avant le lancement de l'enquête publique.
Les points à compléter pour améliorer le contenu du dossier concernent le classement administratif du site (classement ICPE/SEVESO), la gestion des terres, les émissions atmosphériques, la gestion des eaux et le bruit.

e) Avis ARS du 2 septembre 2019 concernant la plateforme Sud qui fait suite à l'avis de non-recevabilité du 9 avril 2019 et à une interrogation du Préfet sur les compléments apportés au DAE.
Dans cet avis, l'ARS confirme que les compléments apportés sont bien de nature à lever les remarques majeures et rédhibitoires empêchant la mise à l'enquête.publique.
L'ARS précise sa position dans ce courrier s'agissant du bruit, des odeurs et de l'évaluation prospective des risques sanitaires et émet un avis favorable à la demande d'autorisation d'exploiter mais avec deux réserves :

- La première réserve est la mise en place effective d'un merlon paysagé pour la plateforme Nord sur une hauteur de 3 mètres et une longueur de 110 mètres.
- La deuxième réserve concerne la mise en place d'une auto-surveillance sur les émissions de poussières des installations de tri et de traitement.

f) Note Préfet/DREAL du 12 septembre 2019. par cette note, l'Etat valide le dossier de plateforme et confirme sa transmission au Tribunal Administratif en vue de sa mise à l'enquête.
Néanmoins, dans cette note, le Préfet indique qu'il reste des compléments non bloquants pour la suite de la procédure et qu'une réponse devra être apportée. Ces compléments concernent des remarques non rédhibitoires pour lesquelles une réponse devra être apportée avant la fin de l'instruction, soit :
Remarque R1 : la note précise que tous les produits et déchets dangereux présents sur le site doivent être pris en compte dans le calcul Sévéso. L'exploitant doit s'attacher à dérouler la méthodologie du guide technique « Prise en compte des déchets dans la détermination du statut Sévéso d'un établissement » de décembre 2015.
Remarque R2 : Le programme d'auto-surveillance doit être révisé afin d'intégrer dans cette auto-surveillance notamment et à titre d'exemple le phosphore et l'azote ainsi que les autres substances dangereuses entrant dans la qualification de l'état des masses d'eau.

g) Avis INAO du 23 septembre 2019 :
L'INAO confirme dans cet avis n'avoir pas de remarque à formuler sur le projet de plate-forme.

BV

h) Lettre de M. le Préfet de Loire-Atlantique en date du 23 septembre 2019 :
Ce courrier confirme que l'Autorité Environnementale n'a pas émis d'observations dans le délai légal et son avis est donc réputé tacite concernant la création des plateformes Nord et Sud (article R 122-7 du C.E.).

V) Avis formulés par les habitants, associations et collectivités locales par mail, par oral ou sur le registre papier :

a) Une seule observation écrite formulée directement sur le registre : il s'agit de celle faite par 2 représentants du syndicat CGT du Grand Port qui formulent un avis favorable au projet en mettant en avant ses effets positifs en matière de réduction de transport par camions (impact carbone) grâce au traitement sur place des déblais pollués acheminés par voie maritime pour une part qu'ils souhaitent croissante (bateaux ou barges).

b) Trois observations par mail reportées sur le registre papier à savoir :

Une observation par mail de Mr. Stéphane GUILLOU qui émet un avis favorable au projet en ce sens que celui-ci permettra concomitamment de limiter le trafic des camions et de développer l'activité du Port Autonome dans la mesure où le transport par voie maritime est un objectif affiché dans le cadre des projets de plateformes Nord et Sud.

Un mail de la commune de Bouguenais qui m'a communiqué directement l'avis formulé par le Conseil Municipal en date du 12 décembre 2019, ce qui constitue de fait une contribution dans le cadre de l'enquête. La commune de Bouguenais a ainsi transmis par mail un courrier signé de Mme. le Maire qui fait état d'une demande de création d'un outil de suivi et de surveillance à l'échelle métropolitaine.

- La délibération du Conseil Municipal conclut à un avis favorable au projet mais est assortie de réserves et recommandations.
- Les réserves concernent des mesures de limitation, de répartition et d'évaluation du trafic routier induit, et aussi de prise en compte du projet Loire à Vélo et de limitation de vitesse (50 km/h).
- Les réserves concernent aussi le voisinage avec les impacts des rejets de cheminée de la biopile, les nuisances sonores générées par le projet et la prise en compte d'une aire de grand passage pour les gens de voyage.
- Concernant plus particulièrement les nuisances sonores les réserves concernent la demande de surélévation des dispositifs anti-bruit côté Ouest du projet et aussi l'équipement de tous les engins et véhicules de la plate-forme des dispositifs sonores les moins bruyants possibles (cf : avertisseur sonore du recul) et enfin de limiter au strict minimum les opérations de concassage.
- En matière d'information et communication, la ville de Bouguenais demande en outre la tenue d'un registre de traçabilité des déchets, des contrôles inopinés des services de l'Etat, la création d'un comité de suivi et l'organisation de visites de site périodiques en lien avec le comité de suivi.
- In fine la ville de Bouguenais confirme sa demande de mise en place d'un outil opérationnel à l'échelle de la Métropole des paramètres de santé environnementale et en particulier du suivi des installations susceptibles de provoquer des nuisances sur la santé, même quand elles sont implantées à distance des secteurs habités ; ce dispositif doit permettre d'évaluer les dégradations de la qualité de l'air, les nuisances sonores et le trafic routier.

BV

- Une observation par mail de l'association des élus communistes et républicains de loire-atlantique représentée par Mr Gilles Bontemps qui est favorable au projet au vu de la demande très forte en ce domaine liée à l'émergence de gros chantiers sur la Métropole et aussi au vu de l'intégration de ce projet dans la démarche d'économie circulaire.

- **VI) Avis formulés hors registre par les Collectivités concernées car situées dans le rayon d'incidence du projet :**
- Il convient tout d'abord de rappeler que cinq collectivités sont concernées par ce périmètre d'incidences, à savoir : les communes de Nantes, Bouguenais, Rezé, Indre et Saint-Herblain.
- Il convient également de préciser qu'il s'agit d'une consultation organisée par le Préfet qui est tenu d'interroger les communes concernées et de leur transmettre le dossier, les communes n'étant par contre pas tenues de formuler un avis et de délibérer.

- A la date de rédaction du présent procès-verbal, 3 des 5 communes concernées ont délibéré et émis un avis. Ces délibérations quand elles existent, constituent des documents utiles à prendre en compte car elles apportent un point de vue territorial sur les conditions d'intégration du projet dans le paysage et l'environnement immédiat. Ainsi, les communes de Bouguenais, Nantes et Rezé ont délibéré sur le projet.

- En premier lieu la Commune de Bouguenais m'a directement notifié son avis et a transmis par mail un courrier de Mme. le Maire assorti d'une délibération. De ce fait, ces documents ont été automatiquement intégrés au registre à titre de contribution à l'enquête (cf paragraphe ci-dessus). Les deux autres délibérations (Nantes et Rezé) n'ont pas été directement notifiées, ni transmise à l'adresse internet dédiée.

- Elles n'ont donc pas été intégrées au registre mais la Préfecture me les ayant transmises, j'ai pu les prendre en compte en tant qu'avis locaux et contributions utiles à la rédaction du procès-verbal de synthèse et aussi du rapport, soit :

- a) Délibération de la Ville de Nantes :
-

La Ville de Nantes a émis un avis favorable au projet dans le cadre d'une délibération, en date du 29 novembre 2019, dans laquelle est mis en avant l'intérêt et la pertinence du projet qui constitue un élément majeur de la boucle BTP de la feuille de route économie circulaire de la Métropole nantaise.
La Ville de Nantes argumente son avis en premier lieu sur l'intérêt de ce type de plateforme dans la gestion des chantiers de la Métropole mais aussi sur le caractère industriel du site, la compatibilité avec le zonage du PLUM en vigueur (zonage UE) et aussi la maîtrise des nuisances potentielles générées par le projet.

b) Délibération de la Commune de Rezé en date du 12 décembre 2019 :

La commune de Rezé émet un avis favorable sur le projet au vu des grandes chantiers métropolitains en cours ou à venir et des importants volumes de matériaux à transporter et tenant compte de l'intérêt d'optimiser les transports tant du point de vue de la réduction des distances que de l'évolution des modes en faveur du fluvial.

La commune de Rezé prend aussi en considération l'intérêt de traiter et valoriser sur place les terres et matériaux dans une logique d'économie circulaire avec un important volume de déchets dangereux et non dangereux qui transiteront et seront traités sur l'écopôle de CHEVIRE.

BV

Néanmoins, la commune de Rezé est consciente du nombre d'installations susceptibles de générer des risques pour la population de l'agglomération, s'agissant en particulier de la qualité de l'air et du bruit. Elle insiste aussi sur la nécessité d'une surveillance de ces installations par les exploitants (système d'auto-surveillance) et par les inspecteurs des installations classées.

En conclusion, la commune émet un avis favorable mais cet avis est assorti d'une demande de création d'un outil opérationnel de surveillance à l'échelle de la métropole des paramètres de santé environnementale et en particulier du suivi des installations susceptibles de provoquer des nuisances sur la santé même quand elles sont implantées à distance des secteurs habités. La commune de Rezé vise ainsi les risques liés à la dégradation de la qualité de l'air, aux nuisances sonores et au trafic routier.

VII) Analyse et synthèse des avis, observations et contributions recueillies lors de l'enquête publique et questions posées aux maitres d'ouvrage dans le procès-verbal de synthèse en date du 17 janvier 2020 :

Le bilan de l'enquête met en évidence une faible participation du public avec 1 observation écrite et 3 observations par mel ; à cela il convient d'ajouter 3 contributions des communes concernées (Nantes, Rezé et Bouguenais) sous la forme d'une délibération dont une a été transmise par mel à l'adresse dédiée.
Malgré cette faible participation l'examen complet du dossier fait ressortir quelques thématiques majeures avec des questions dont les réponses sont très utiles à la rédaction du rapport final. Il est vrai que dans certains cas ces thématiques renvoient à une échelle de décision qui n'est pas celle du projet mais néanmoins ces questions issues de mes réflexions se situent en phase avec les réserves formulées par les services de l'Etat sur le projet et aussi avec le contenu des avis émis par les communes concernées. Ainsi 4 questions majeures ont été posées aux maitres d'ouvrage dans le procès-verbal remis le 17 janvier dernier soit :

1) **Au vu des interrogations sur le stockage de déchets dangereux et l'évaluation des risques sanitaires** en lien avec les émissions atmosphériques, la pollution des eaux, la gestion des terres et les nuisances sonores, il y a une demande récurrente concernant la mise en place **d'un comité de suivi et d'un dispositif d'auto-surveillance** articulé avec une démarche à l'échelle de la Métropole. Les maitres d'ouvrage ont été interrogés par rapport à cette demande formulée par les collectivités et qui constitue aussi une réserve des services de l'Etat.

2) **S'agissant des nuisances sonores**, le dossier a fait l'objet de nombreux échanges au sujet de la méthodologie des mesures de bruit et du niveau des émergences constatées. Au-dela des résultats chiffrés les nuisances sonores sont réelles au vu de la localisation du projet dans un site d'activités dont on ne connait pas à ce jour l'affectation de toutes les parcelles libres. Aussi j'ai demandé aux maitres d'ouvrage de confirmer la mise en place et les caractéristiques du merlon paysagé concernant la plateforme Nord et aussi la réalisation et les caractéristiques de l'écran anti-bruit côté ouest du projet. Des questions ont aussi été posées au sujet de l'équipement des engins et véhicules pour limiter le bruit et aussi sur les mesures visant à maitriser et limiter les nuisances sonores liées aux opérations de concassage.

BV

3) **S'agissant des questions de trafic**, il va de soi que les difficultés de circulation aux entrée-sortie du site et notamment aux abords de la RD 723 sont liées au cumul des trafics sur la ZI de Cheviré. Néanmoins au vu des enjeux d'économie circulaire et de développement durable portés par le projet il convient de s'assurer (et cela rejoint les demandes des collectivités et du Port de Nantes) que le projet n'aggrave pas les conditions d'accès et de circulation existantes; pour cela j'ai demandé aux maitres d'ouvrage d'indiquer de manière précise les hypothèses globales de trafic sur les 10 prochaines années en précisant les hypothèses de dégressivité du trafic véhicule corrélées avec les hypothèses d'augmentation du trafic fluvial sur cette même période, le choix du mode fluvial apparaissant comme un élément fort et structurant du projet.

4) **La proximité du Pont de Cheviré et du Port de Nantes** est une caractéristique physique du dossier. L'étude de dangers n'abordant pas cette question de manière approfondie, j'ai demandé aux maitres d'ouvrage de préciser les dispositions prises en liaison avec les gestionnaires du Pont et du Port au cas ou un incendie se déclarerait au niveau de la Plateforme avec les conséquences inévitables en matière de fumées, de pollutions et d'émissions atmosphériques.

VIII) Réponses apportées par les Maitres d'ouvrage dans le mémoire en réponse en date du 31 janvier 2020 aux questions posées dans le procès-verbal de synthèse en date du 17 janvier 2020 :

Suite aux 4 questions que j'ai posées aux maîtres d'ouvrage dans le PV de synthèse, ceux-ci ont répondu dans le mémoire en réponse en distinguant pour chaque question, ce qui constitue des éléments de réponse communs aux deux plateformes et ce qui constitue des éléments de réponse propres à chaque plateforme, soit par question.

Question n°1 :

Au vu des interrogations sur le stockage de déchets dangereux et l'évolution des risques sanitaires en lien avec les émissions atmosphériques, la pollution des eaux, la gestion des terres et les nuisances sonores, il y a une demande récurrente concernant la mise en place **d'un comité de suivi et d'un dispositif d'auto-surveillance** articulé avec une démarche à l'échelle de la Métropole. Quelle est votre réponse par rapport à cette demande formulée par les collectivités et qui constitue aussi une réserve des services de l'Etat ?

Réponse des pétitionnaires

Réponse commune aux pétitionnaires de la Plateforme Nord et Sud : il convient en premier lieu de préciser que les sociétés SUEZ et CHARRIER ont répondu à l'ensemble des remarques et réserves formulées par les services de l'Etat lors de la phase d'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale. Ces réponses ont été jointes au dossier d'enquête publique et sont rappelées ci-dessous :

- Plateforme Nord :
  - Dépôt le 5/6/2019 du mémoire en réponse (avec DDAE V2) à la demande de complément de la DREAL en date du 5/04/2019 ;
  - Dépôt le 30/10/2019 du mémoire en réponse à la demande de complément de la DREAL en date du 31/07/2019 ;

- Plateforme Sud :

BN

- Dépôt le 17/07/2019 du mémoire en réponse (avec DDAE V2) à la demande de complément de la DREAL en date du 26/04/2019.
- Dépôt le 30/10/2019 du mémoire en réponse à la demande de complément de la DREAL en date du 12/09/2019.

Concernant le suivi du site, et comme cela a déjà été exprimé lors des rencontres avec les collectivités, les sociétés SUEZ RV OUEST , SUEZ RR IWS Minerals et CHARIER CM se tiennent à disposition des collectivités pour transmettre sur leur demande le suivi de leurs activités ainsi que les résultats des mesures d'auto-surveillance qui seront prescrites par arrêté préfectoral.

Sur le sujet de l'instauration d'un comité de suivi pour les plateformes, il appartient au Préfet de le prescrire dans les arrêtés préfectoraux d'exploitation. Si tel était le cas, nous nous y soumettrons.

Concernant le suivi de site à l'échelle de Nantes Métropole, les pétitionnaires rappellent qu'il n'est pas de leur ressort de pouvoir statuer dans ce sens. Cependant, il leur apparaît préférable et plus pertinent de mettre en place un dispositif de suivi à l'échelle de la zone portuaire. Les sociétés informeront le Port de la volonté des collectivités voisines du site portuaire de mise en place d'un comité de suivi des industriels. Les sociétés SUEZ et CHARIER se tiendront à la disposition du Port pour étudier la mise en place d'un tel dispositif.

Question n° 2

S'agissant des nuisances sonores, le dossier a fait l'objet de nombreux échanges au sujet de la méthodologie des mesures de bruit et du niveau des émergences constatées. Au-delà des résultats chiffrés, les nuisances sonores sont réelles au vu de la localisation d'un projet dans un site d'activités dont on ne connaît pas à ce jour l'affectation de toutes les parcelles libres. Aussi pouvez-vous confirmer la mise en place et les caractéristiques du merlon paysagé concernant la plateforme Nord et aussi la réalisation et les caractéristiques de l'écran anti-bruit côté ouest du projet. Pouvez vous également confirmer l'équipement des engins et véhicules pour limiter le bruit et aussi les mesures visant à maîtriser et limiter les nuisances liées aux opérations de concassage ?

Réponse des pétitionnaires :

Réponse du pétitionnaire Plateforme Nord : pour le projet de la plateforme Nord, des études acoustiques ont été réalisées (Références DAE : Annexe 30 et paraphe 4.9 pièce 5c Analyse des impacts : incidences liées au bruit ,mémoire en réponse d'Octobre 2019). Les conclusions des études ont démontré que le projet de la plateforme Nord respecte les seuils réglementaires. Compte tenu des valeurs d'émergences en période diurne, proches des seuils réglementaires aux droits des bureaux du Port (ZER n° 3), le pétitionnaire SUEZ-CHARIER souhaite aller au-delà de la réglementation en proposant un dispositif de protection au nord afin de limiter la propagation sonore liée à l'activité. Le modèle de dispositif anti-bruit sera un merlon, dont les caractéristiques sont celles indiquées dans le DDAE et le pétitionnaire confirme la mise en place du dispositif permettant ainsi de répondre aux exigences réglementaires. Enfin, côté Ouest, aucun dispositif n'est envisagé conformément aux conclusions sur la modélisation acoustique sans dispositifs de protection acoustique (page 129 de l'étude d'impact du DDAE du 11/06/2019).

BV

Réponse du pétitionnaire Plateforme Nord : les pétitionnaires ont présenté les dispositions qu'ils comptent mettre en œuvre pour limiter les impacts liés au bruit généré par l'activité de concassage des bétons : les opérations de concassage seront réalisées par campagne avec au maximum 5 campagnes par an, opérations réalisées du lundi au vendredi de 7 H à 18 H. Aucune opération ne sera réalisée le soir et le week end afin de limiter les nuisances.

Réponse commune aux pétitionnaires Plateforme Nord et Sud : les engins présents sur les sites seront équipés d'Avertisseurs à Fréquences Multiples (ZFM) aussi dénommés « cri du lynx ». Avec une puissance inférieure de 5 décibels aux produits conventionnels ; les avertisseurs de recul sont ainsi plus efficaces et moins perturbants car le signal émis est directionnel et limité à la zone arrière du véhicule.
Au lieu d'émettre un signal sur une fréquence fixe, l'AFM émet un signal discontinu, issu d'un mélange breveté de plusieurs fréquences dont la dissipation est perçue comme ultra-rapide. Au-delà de quelques mètres, l'émergence du signal est quasi-nulle, ce qui est particulièrement appréciable pour les salariés du site et le voisinage. Les sociétés SUEZ et CHARIER ont d'ores et déjà équipé d'un tel dispositif leurs engins sur d'autres sites qu'ils exploitent.

Question n° 3 :

S'agissant des questions de trafic, il va de soi que les difficultés de circulation aux entrée-sortie du site et notamment aux abords de la RD 723 sont liées au cumul des trafics sur la ZI de Cheviré. Néanmoins, au vu des enjeux d'économie circulaire et de développement durable portés par le projet, il convient de s'assurer (et cela rejoint les demandes des collectivités et du Port de Nantes) que le projet n'aggrave pas les conditions d'accès et de circulation existantes. Pour cela, il a été demandé aux maitres d'ouvrage d'indiquer de manière précise les hypothèses globales de trafic sur les 10 prochaines années en précisant les hypothèses de dégressivité du trafic véhicule corrélées avec les hypothèses d'augmentation du trafic fluvial sur cette même période, le choix du mode fluvial apparaissant comme un élément fort et structurant du projet.

Réponse des pétitionnaires :

Réponse commune aux pétitionnaires Plateforme Nord et Sud : pour rappel, les déchets qui seront réceptionnés sur l'Ecopôle (plateforme Nord et Sud), viennent de chantiers locaux liés aux grands projets de la Métropole de Nantes et aux activités des entreprises. Ces déchets existent et circulent déjà ainsi en dehors des réseaux routiers de l'activité de l'Ecopôle, qui se propose de leur apporter une solution de proximité.
Ils sont aujourd'hui transportés et traités pour partie à l'extérieur de la Métropole, voire du département. Il s'agit de fournir une solution locale et donc de limiter le transport des déchets. **Les flux de déchets sont ainsi réorientés à l'intérieur du territoire.**

Problématique de l'impact sur le trafic routier :
En premier lieu, il convient de faire une distinction entre l'autorisation, qui correspond à la capacité du site, et l'exploitation, qui en est l'activité au quotidien. L'autorisation doit permettre de prévoir des pics d'activités et ainsi correspondre au maximum possible.
Les données ci-dessous, déjà citées dans le DDAE, sont calculées à partir de ces tonnages maximums.

BV

Ainsi les tonnages maximums (320 000 tonnes par an) transités et traités sur la plateforme Nord induisent un trafic (entrée et sortie) maximal journalier supplémentaire sur voies portuaires estimé à :

- 132 poids lourds par jour,
- Et 8 véhicules légers pour le personnel se rendant quotidiennement sur le site.

Les tonnages maximums (140 000 tonnes par an) transités et traités sur la plateforme Sud induisent un trafic (entrée et sortie) maximal journalier supplémentaire sur voies portuaires estimé à :

- 308 poids lourds par jour,
- 296 véhicules légers par jour pour la déchetterie professionnelle,
- 40 véhicules légers par jour pour le personnel administratif accédant aux bureaux par l'impasse de la Fourrière.

Evolution du trafic fluvial :
L'ambition de l'Ecopôle est de développer le trafic fluvial des matériaux en entrée et en sortie et ainsi de limiter le trafic routier sur la métropole nantaise. L'utilisation de la voie d'eau se fera grâce à des barges ou des navires de 1 000 à 5 000 tonnes en fonction des volumes. Rappelons qu'une barge de 1 000 tonnes correspond à 40 camions.

Cette ambition a notamment été traduite lors de la signature de l'AOT (Autorisation d'occupation temporaire) entre le Port et les porteurs de projet en avril 2018 et les hypothèses contractuelles minimum retenues sont précisées en page 8 du mémoire en réponse. On constate ainsi que la part du fluvial ne devient significative qu'à l'horizon 2030-2035.
En effet au regard de ces hypothèses, il apparaît que le nombre de poids lourds évités par jour (entrée et sortie arrondi à l'unité) est évalué par période soit:

- 2022 à 2024 : 0 poids lourds évité,
- 2025 à 2030 : 5 poids lourds évités par jour,
- 2030 – 2035 : 7 poids lourds évités par jour,
- 2036 et au-delà : 11 poids lourds évités par jour.

Il convient de rappeler que ces hypothèses contractuelles sont des objectifs minimaux à atteindre et que les sociétés SUEZ et CHARIER s'emploieront à développer le trafic fluvial.

Il est important de préciser que le trafic fluvial évoqué, pourra se faire par barges (de 1 000, 2 000 ou 4 000 tonnes suivant l'opérateur choisi), qui vont se faire charger, bord à quai de Loire dans l'agglomération de Nantes, suivant la position des chantiers. Le déchargement se fera ensuite au quai du terminal cargo du Port de Nantes-Cheviré aval. Ce fonctionnement permettra de limiter l'afflux de camions sur le réseau routier de la Métropole nantaise desservant le port de Cheviré, dont la route de Pornic (RD 723).

Exemple de l'impact du trafic fluvial (Déconstruction d'un Garage Renault) :
Un exemple précis de l'impact routier évité peut être illustré par le chantier de la démolition du garage Renault, de la rue Sembat à Nantes et l'évacuation des matériaux issus de la démolition. La société Charier Déconstruction Atlantique Vendée s'est vue confier le chantier par Nantes Métropole, entre autres raisons, par la proposition d'une variante de transport par solution fluviale, après le concassage des bétons sur le lieu de la déconstruction.

Au total, ce sont 4 780 tonnes de graves recyclées qui ont été transportées du quai Saint Louis au terminal de Cheviré pour être réutilisées pour la construction de la future plateforme. Ces 4 780 tonnes ont été transportées en 3 rotations d'une barge de 2 000 tonnes de capacité maximale. Ceci a ainsi permis d'éviter, pendant une semaine de chantier, la rotation de 160 camions poids-lourds de capacité utile de 30 tonnes (160 allers, 160 retours).
Cette opération est le parfait exemple des opérations alliant l'économie circulaire et le transport alternatif à la route, que SUEZ et CHARIER souhaitent développer sur le territoire.

Les effets du trafic généré par l'Ecopole sur la RD 723 (route de Pornic), déduction faite des hypothèses contractuelles de report modal par voie fluviale sont résumés dans un tableau inséré page 9 du mémoire en réponse.

Question n° 4 :
La proximité du Pont de Cheviré et du Port de Nantes est une caractéristique physique du dossier. L'étude de dangers n'abordant pas cette question de manière approfondie, il est nécessaire de préciser les dispositions prises en liaison avec les gestionnaires du Pont et du Port, au cas où un incendie se déclarerait au niveau de la plateforme avec les conséquences inévitables en matière de fumées, de pollutions et d'émissions atmosphériques.

Réponse du pétitionnaire de la Plateforme Nord :
Ce point a été présenté dans l'étude des dangers (Pièce n° 6 du DAE). La plateforme Nord ne présente qu'un risque très faible d'incendie, du fait du type des matériaux traités terrigènes.
Lors d'une réunion de conception avec le SDIS 44 (14/09/2018), aucune prescription particulière de la part du SDIS 44 n'a été exigée (si ce n'est un dimensionnement classique D9 – D9A en cas d'incendie).
Dans un objectif de prévention, des moyens sont prévus pour limiter au maximum tout départ de feu important. Le site sera équipé de systèmes de détection et d'extinction adaptés aux risques et aux différentes zones concernées. L'objectif de ces systèmes est d'agir dès le départ éventuel d'un incendie en évitant qu'il ne se propage.

Réponse du pétitionnaire de la plateforme Sud : Dans un objectif de prévention, des moyens sont prévus pour limiter au maximum tout départ de feu important. Le site sera équipé de systèmes de détection et d'extinction adaptés aux risques et aux différentes zones concernées. L'objectif de ces systèmes est d'agir dès le départ éventuel d'un incendie en évitant qu'il ne se propage.
Le système de détection est relié à une alarme sur site et est également renvoyé à un télésurveilleur qui alerte les services de secours en dehors des heures d'exploitation. Les zones couvertes par la détection sont :

- Les bureaux et le local OPB,
- Les locaux Non-ferreux et le DID,
- L'ensemble des bâtiments techniques et process

Le site sera aussi équipé d'extinction et de RIA. Les sources de risques seront couvertes par des systèmes d'extinction automatique asservis à la détection soit:

- Le broyeur papier sera équipé de système de déluge type sprinklage,
- Le broyeur de la zone DIB et le stock CSR seront couverts par des canons incendie.

Ces canons seront asservis à la détection mise en place dans cette zone et seront déclenchés sur la zone identifiée de manière automatique. Le SDIS en charge de la prévention et des interventions au niveau de la zone du port de Cheviré a également été intégré dans la conception du site afin de prendre en compte ses préconisations soit :

- Entrées complémentaires dédiées,
- Poteaux incendie à proximité,
- Réserve incendie complémentaire.

Après la mise en service du site, il est prévu une coordination avec le SDIS dans le cadre d'un plan de secours. Ces échanges et mises en situation permettront d'agir rapidement et efficacement, en cas de nécessité d'intervention. La collaboration des services du Port en charge des infrastructures sera nécessaire pour assurer une plus grande efficacité des plans de secours.

Le Commissaire enquêteur
Bernard Valy

le 10 février 2020