

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes

Bordeaux, le **29 MARS 2016**

Service Stratégie régionale du
développement durable
Site de Limoges
Unité autorité
environnementale

**Demande d'autorisation d'exploiter une installation de production de véhicules militaires
sur le territoire de la commune de Limoges (87)**

**Avis de l'autorité administrative de l'État
compétente en matière d'environnement**
(article L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement)

L'avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisations préalables à sa réalisation

Demandeur : Société Renault Trucks Défense Unité CPVM
Procédure : Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)
Date saisine de l'Autorité Environnementale : 09/02/2016
Date de l'avis de l'Agence régionale de santé : 11/03/2016
Date de la contribution du Préfet de département : 09/02/2016

Avis 2016-000854

Résumé

La société Renault Trucks Défense est une entreprise spécialisée dans la production, l'entretien et la réparation des véhicules militaires.

La société souhaite développer les activités exercées sur le site de Limoges. Celles-ci relèvent de la production, de la rénovation et de l'entretien des véhicules militaires. Elles sont pratiquées dans le bâtiment dénommé « W ». L'extension vise l'occupation complémentaire des bâtiments P, T et PFL qui seront utilisés pour la finition du montage des véhicules, l'usage de bureaux et le stockage de pièces détachées ou prêtes à l'expédition.

L'évolution envisagée soumet les activités notamment aux rubriques 2930-1 et 2930-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (régime d'autorisation).

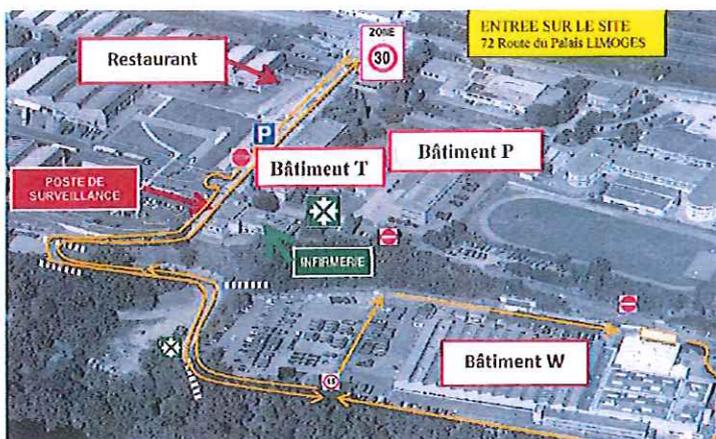
L'augmentation des capacités de production se traduira principalement par l'occupation des surfaces dans des bâtiments industriels existants pour la finition du montage des véhicules et l'utilisation plus accrue des ateliers de transformation existants (application de peinture, meulage et soudage).

La conception du projet et certaines des mesures prises pour éviter et réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux, mais des compléments paraissent requis concernant les nuisances sonores et les rejets atmosphériques.

1. Le projet et son contexte.

La société Renault Trucks Défense est une entreprise spécialisée dans la production, l'entretien et la réparation des véhicules militaires. Elle fait partie du groupe Volvo qui exploite huit sites en France.

Le présent projet concerne le site de Limoges localisé en zone périurbaine définie en tant que zone UE1 du Plan Local d'Urbanisme opposable, zone permettant l'accueil d'activités économiques.



Vue aérienne du site issue du dossier

Les activités affectées au site sont le montage de véhicules militaires neufs, la modernisation et l'entretien de véhicules militaires usagés, l'assemblage de chaînes cinématiques et la réalisation de kits et de sous-ensembles mécaniques pour véhicules. La production des véhicules s'effectue dans des bâtiments couverts, notamment des ateliers de soudage, d'application de peinture et un entrepôt de stockage des pièces détachées ou prêtes avant expédition. Une piste d'essai des véhicules est également aménagée en bord de Vienne.

La société Renault Trucks Défense occupe actuellement le bâtiment W situé dans l'emprise de l'ancien site Renault Trucks. Elle bénéficie d'un récépissé de déclaration en date du 2 juillet 2009 pour les activités de réparation et d'application de peintures sur véhicules. Aujourd'hui, elle envisage l'extension de ses activités dans d'autres bâtiments existants sur site (bâtiments P, T et PFL), toujours en vue d'y poursuivre les activités de finition du montage des véhicules et le stockage des pièces détachées (rubriques 2930-1 et 2930-2 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement relevant du régime de l'autorisation).

Le terrain d'assiette du projet, d'une superficie de 14,5 hectares, comporte 7 % de bâti dédié aux activités (soit près de 10 840 m²). Le site est encadré par d'autres établissements d'activités (Ouest et Est), un lycée technique et la gare de triage au Nord et, au Sud, il avoisine la rive gauche de la Vienne.

Le site n'est pas directement couvert ou ne se trouve pas au voisinage direct de périmètres tels que des sites Natura 2000 ou des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Toutefois, la Vienne et ses abords bénéficient d'accompagnements spécifiques en vue de garantir leur préservation ainsi que la sécurité des populations:

- classement de la Vienne en liste 2 au titre de l'article L. 214-17 du Code de l'environnement, liste de cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux dans lesquels il est nécessaire d'assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs ;
- bords de Vienne identifiés comme « Espaces verts protégés » au sein de la Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) de la ville de Limoges et intégrés à la zone rouge du Plan de Prévention du Risque Inondation de la « Vienne moyenne ».

2. Qualité de l'étude d'impact.

2.1. Complétude et forme.

Le dossier adressé à l'autorité environnementale est composé d'une note de présentation générale, de l'étude d'impact et son résumé non-technique, de l'étude de dangers, de la notice d'hygiène et de sécurité ainsi que de différentes annexes. L'étude d'impact a été réalisée par la société CALLISTO. Sur la forme, les rubriques exigibles au titre du Code de l'environnement sont traitées dans le dossier.

Le résumé non-technique transmis est clair, lisible et présenté de façon adaptée à la lecture d'un large public (p. 6 à 10).

La méthodologie employée ainsi que les difficultés rencontrées pour la réalisation de l'étude d'impact ne sont pas formellement explicitées. S'agissant d'un établissement existant, l'analyse se fonde sur les données internes liées aux activités actuelles ainsi que sur celles mises à disposition par divers services ou structures.

L'article R. 414-19 du Code de l'environnement prévoit que les travaux ou projets soumis à étude d'impact doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. Quelques éléments sont très brièvement intégrés au dossier sur ce sujet en pages 58-61 sans pour autant qu'il soit procédé à une identification claire des sites Natura 2000 les plus proches du projet. Par suite, aucune démonstration confirmant l'absence de connexion ou d'incidences du projet n'est produite.

L'AE recommande au pétitionnaire de compléter cette partie afin de sécuriser réglementairement le dossier.

2.2. Analyse du contenu de l'étude.

Le présent dossier consiste en une demande d'extension d'activité dans des locaux existants sur le site d'implantation de la société Renault Trucks Défense. La composition de l'étude d'impact est en relation avec l'importance des installations et leurs incidences sur l'environnement.

L'état des lieux est dressé de façon globalement satisfaisante. Les principales thématiques y sont développées de manière proportionnée par rapport à l'importance du projet et avec ses incidences prévisibles sur l'environnement.

Compte tenu de l'existence des différents bâtiments et aménagements depuis de nombreuses années, et du contexte anthropisé dans lequel se situe le projet, les enjeux environnementaux apparaissent relativement limités. Ils concernent principalement la pollution des sols au vu des activités exercées sur le site, la gestion des eaux de ruissellement compte tenu des surfaces imperméabilisées et de la proximité avec la Vienne, le bruit lié au fonctionnement des différents équipements, ou encore les rejets atmosphériques.

3. Prise en compte de l'environnement par le projet.

Faune – Flore :

Le projet visant le développement de l'activité d'assemblage de véhicules dans les bâtiments existants sur le site sans que cela ne suscite d'extensions du volume bâti, par suite, aucune atteinte spécifique sur la faune et la flore n'est envisagée.

Sol :

Un suivi de la qualité des eaux souterraines est réalisé chaque année, depuis 2002, sur l'ancien site Renault Trucks dont les sols ont été réhabilités entre 2005 et 2008 grâce à des travaux de dépollution des sols les plus pollués. Le suivi de la qualité des eaux souterraines met en évidence une pollution résiduelle mais aussi une baisse régulière de celle-ci.

Eaux :

Le principal rejet des eaux est constitué par les eaux pluviales (eaux de ruissellement des toitures, des voies de circulation ou collectées au niveau des surfaces imperméabilisées étanches). Les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées transitent par des dispositifs décanteurs/débourbeurs/séparateurs d'hydrocarbures suffisamment dimensionnés avant rejet au milieu naturel, en l'occurrence la Vienne. Les analyses réalisées actuellement dans le cadre du

suiivi du site ne présentent pas d'anomalie. Du fait de l'utilisation de détergents, les eaux de ruissellement collectées au niveau de l'aire de lavage sont rejetées à la station d'épuration (STEP) de Limoges après passage par un dispositif décanteur/débourbeur/séparateur d'hydrocarbures.

Les eaux usées sont constituées par les eaux vannes sanitaires rejetées à la STEP de Limoges. L'ensemble des stockages des déchets et des produits liquides est réalisé sur une surface étanche ou sur des rétentions qui permettent de recueillir les liquides épandus en cas de problème au cours d'une opération de manutention.

Un bassin de rétention des eaux d'extinction d'un éventuel incendie sera implanté en 2018 dans la partie basse du site.

Rejets atmosphériques :

Les émissions atmosphériques sont essentiellement constituées par les émissions de composés organiques volatils issues de l'utilisation des solvants et de l'application de peintures sur les véhicules. L'atelier de soudure et de meulage diffuse principalement des poussières.

Concernant le choix des composés, un inventaire quantitatif des substances rejetées a été réalisé et retranscrit dans les tableaux présents en pages 124 et 125. Pour chaque constituant, le même pourcentage de « rejet » a été utilisé (33,8 % de la consommation en 2014 p. 123) pour obtenir le volume retenu à l'émission. Il est indiqué que ces données proviennent du plan de gestion établi sans que ce dernier ne soit fourni dans le dossier.

Dans le premier tableau en page 125, il manque la Valeur Toxicologique de Référence (VTR) sans seuil pour le composé éthylbenzène alors qu'elle est référencée dans le recueil INERIS de 2009 avec une valeur de $2,5 \times 10^{-6} (\mu\text{g}/\text{m}^3)^{-1}$. Par conséquent, le calcul de l'Excès de Risque Individuel (ERI) de ce polluant devra être réalisé.

Le choix du logiciel POLAIR 4.3 utilisé n'a pas été suffisamment justifié au regard des logiciels de type gaussien de deuxième génération plus récents, disponibles actuellement. Il n'est d'ailleurs pas référencé dans les différents guides INERIS.

Concernant l'évaluation des expositions, il est indiqué en page 130 du dossier que le secteur pris en compte pour l'évaluation de l'exposition humaine est celui délimité par le périmètre de la modélisation, soit un carré de 3 km centré sur l'entreprise. Ce maillage est cohérent avec les établissements sensibles présents (deux lycées) et les habitations situées dans l'axe des vents dominants. Il semble, à la vue des représentations graphiques fournies (pages 134 à 138), que n'ait finalement été pris en compte qu'un rayon d'un kilomètre excluant ainsi le lotissement et l'un des deux lycées.

L'Ae recommande la reprise de la modélisation de la dispersion atmosphérique selon un modèle récent de fiabilité reconnue et sur un périmètre redéfini (carré de 3 km).

Bruit - vibrations :

L'activité est exercée dans des bâtiments fermés. S'agissant de l'évaluation des nuisances sonores, et selon les dispositions de l'arrêté du 23/01/1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE, l'étude produite est jugée insuffisante au regard :

- de l'évolution de l'activité,
- de l'absence récente de mesure d'émergence en Zone à Émergence Réglementée (ZER). Les mesures de 2011 démontrent uniquement l'absence d'émergence au point A en limite de propriété.

L'étude fournie devrait faire figurer, par référence à la norme de mesure NFS-31010 :

- une mesure de bruit résiduel en ZER,
- une mesure du bruit ambiant en ZER,
- la détermination des émergences en ZER,
- le cas échéant, les propositions de mesure de réduction et l'évaluation de l'impact des mesures correctives.

L'Ae recommande un complément de l'étude acoustique produite sur les points évoqués ci-avant.

Trafic :

Le trafic lié au fonctionnement du site sera d'environ 216 véhicules par jour dont 200 véhicules légers du personnel et des visiteurs et 16 véhicules lourds de transport de marchandises. Ce trafic représente 4,5 % du trafic journalier de la RD 29 qui dessert le site.

Paysage :

L'ensemble du site industriel où sont implantées les installations de Renault Trucks Défense a profondément été réaménagé au cours des dernières années. Ceci s'est traduit par la destruction de bâtiments désaffectés ou insalubres, le ravalement ou la réfection des façades des bâtiments, l'aménagement des voies de circulation et de stationnement ainsi que des espaces verts.

Étude de dangers :

L'étude de dangers est réalisée conformément à la méthodologie en vigueur. Elle identifie différents scénarii d'incendie. Aucun de ceux-ci ne présente des effets thermiques sortant du site à condition toutefois de réaliser certains aménagements déjà prévus par l'exploitant.

Un bassin de confinement permettant de récupérer la totalité des eaux d'extinction d'un éventuel incendie sera aménagé en 2018 dans la partie basse du site en bord de Vienne.

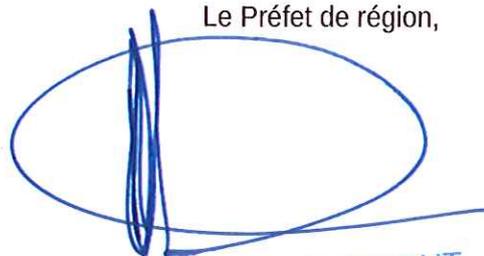
Conclusion.

L'augmentation des capacités de production de Renault Trucks Défense (site de Limoges) se traduira principalement par l'occupation des surfaces dans des bâtiments industriels existants pour la finition du montage des véhicules et l'utilisation plus accrue des ateliers de transformation existants (application de peinture, meulage et soudage).

Le dossier décrit les activités de façon exhaustive et identifie clairement les enjeux environnementaux du projet qui s'inscrit dans un contexte fortement anthropisé du fait d'un passé industriel ancien. Les risques sont étudiés de façon proportionnée aux enjeux avec un niveau moyen de détail pour l'étude d'impact, l'évaluation des risques sanitaires et l'étude de dangers.

Globalement, le dossier s'est principalement attaché à démontrer que les valeurs limites réglementaires des émissions ou des rejets seront respectées. Toutefois, des compléments sont souhaitables concernant les nuisances sonores et les rejets atmosphériques en vue de consolider les études réalisées et d'asseoir les choix opérés.

Le Préfet de région,



Pierre DARTOUT