

LE 22 AOUT 2013

Enquête publique sur la demande d'autorisation relative au
projet d'exploitation d'un pôle de valorisation des déchets

CALITOM

Commune de Mornac (Charente)

Déroulement du 25 juin au 25 juillet 2013

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le syndicat CALITOM a sollicité l'ouverture d'une enquête préalable à l'autorisation d'exploiter un pôle de valorisation des déchets sur la commune de Mornac. L'enquête publique a été ouverte par arrêté du Préfet de la Charente en date du 29 mai 2013.

1 - Le déroulement de l'enquête

Par décision de Madame le Président du Tribunal Administratif de Poitiers en date du 2 mai 2013, j'ai été désigné pour conduire l'enquête publique dont Madame le Préfet de la Charente a fixé les modalités dans son arrêté.

Les permanences de l'enquête se sont tenues à la mairie de Mornac. La commune de Brie, étant d'autre part touchée par le rayon d'affichage, elle a procédé en même temps que celle de Mornac et réglementairement à l'affichage en mairie. Chacune en a justifié par certificats de leurs maires en date des 29 juillet 2013 pour celle de Mornac et 13 août 2013 pour celle de Brie.

CALITOM a fait apposer autour des parcelles destinées à l'implantation des installations, cinq affiches en caractères noirs sur fond jaune et au format A2, dont j'ai pu vérifier qu'elles étaient correctement disposées le long des voies publiques de manière à rester parfaitement visibles depuis celles-ci.

La préfecture a procédé aux publications suivantes: Parutions dans Sud Ouest et dans La Charente Libre les 5 juin et 25 juin 2013, dans les pages d'annonces légales.

En outre, CALITOM a mis en ligne des informations ainsi qu'un lien avec le site internet de la Préfecture de la Charente qui met à la disposition du public les documents suivants téléchargeables au format PDF afin d'en faciliter la consultation:

- L'avis de l'autorité environnementale
- Le résumé non technique de l'étude de dangers
- Le résumé non technique de l'étude d'impact
- L'avis de mise à disposition de la DDT pour l'opération de défrichement
- L'avis d'ouverture d'enquête
- L'étude d'impact en deux fichiers distincts

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, j'ai pris connaissance et visé le dossier en constatant qu'il contenait les pièces prévues par la réglementation.

L'enquête a débuté par une permanence tenue à la Mairie de Mornac le 25 juin. Le dit jour à 9 heures étant à la mairie, j'ai ouvert le registre d'enquête mis à la disposition du public et j'en ai paraphé les pages.

Pendant la durée de l'enquête, je me suis tenu, comme prévu, à la disposition du public à la mairie de Mornac les mardi 25 juin de 9 heures à 12 heures - mercredi 3 juillet de 14 heures à 17 heures ; vendredi 12 juillet de 9 heures à 12 heures; jeudi 18 juillet de 9 heures à 12 heures et jeudi 25 juillet de 14 heures à 17 heures.

Au cours de l'enquête je me suis rendu sur place accompagné de Monsieur Huguenot Directeur Général Adjoint et responsable travaux CALITOM, au lieu dit la Braconnie, afin d'apprécier la configuration des lieux, prendre connaissance sur site des conditions d'exploitation possibles et tenter d'apprécier sommairement dans un premier temps les risques et les nuisances potentiels. J'ai pu constater également que les panneaux d'affichage prévus par la réglementation étaient bien en place, le long des voies publiques qui entourent le terrain.

Puis, le 15 juillet Monsieur Huguenot m'a fait visiter le site de Sainte Sève, près de Cognac, afin de mieux comprendre le déroulement des opérations de tri et de traitement des déchets.

Quatre observations ont été portées au registre d'enquête dont trois accompagnées d'un dossier séparé, plus une pétition sur feuille séparée; et une observation a été également formulée par courrier séparé et annexée au registre.

Je n'ai d'autre part recueilli aucune observation verbale différente de celles consignées par écrit.

Les Conseils municipaux des communes concernées étaient invités à se prononcer. Il résulte des documents qui m'ont été communiqués :

- Que le Conseil Municipal de Mornac n'a pas adopté de délibération particulière sur le projet objet de l'enquête.
- Que le Conseil Municipal de Brie n'a pas non plus émis d'avis sur ce sujet.

A l'issue de l'enquête, le registre a été clos par moi, et joint aussitôt au dossier d'enquête.

Afin de me conformer à l'article R 123-18 du code de l'environnement relatif aux enquêtes publiques, j'ai adressé dès le 19 juillet, en raison de la période de congés, au pétitionnaire pris en la personne de Monsieur Huguenot un courrier l'invitant à me rencontrer à la mairie de Mornac dès la clôture de l'enquête, le 25 juillet à 17 heures, afin que je lui communique les observations du public et les miennes.

Les dits jour et heure, j'ai remis à Monsieur Huguenot le procès verbal d'observations du public et des miennes propres en l'invitant à y répondre sous quinzaine.

CALITOM m'a adressé le 2 août 2013 un mémoire en réponse aux observations du public et à mes propres observations, à la suite de quoi j'ai procédé à la rédaction du présent rapport.

2 – L'objet de l'enquête – Les conditions de l'exploitation

CALITOM a pour mission de gérer à l'échelle départementale les déchets non dangereux et d'assurer la mise en application du programme d'actions défini dans le plan départemental d'élimination des déchets de la Charente, datant d'avril 2007. Son rôle consiste en conséquence à collecter, trier, valoriser et traiter les déchets non dangereux en provenance des collectivités locales.

CALITOM s'est engagé à réduire de 7% la production de déchets non dangereux d'ici 2014 ; et également de réduire son bilan carbone de 20% par tonne de déchet enfoui.

A cet effet, CALITOM s'est associé au Grand Angoulême pour mettre en place ce nouveau pôle de valorisation où se dérouleront les activités suivantes :

- Tri des recyclables ménagers secs
- Transit des ordures ménagères résiduelles
- Stationnement et maintenance des bennes de collecte des ordures ménagères
- Activités sociales et administratives
- Visites du site

L'implantation des locaux est prévue sur la commune de Mornac, dans la zone d'emploi de La Braconne, sur les parcelles cadastrées AD 73, 97, 98, 100, 108, 110, et 111. Elles concernent un terrain en forme de rectangle régulier, entouré sur trois côtés par des voies de circulation. Ce terrain est cartographié au zonage du POS de Mornac en zone UX, zonage autorisant notamment les installations classées soumises à autorisation.

Le projet est défini comme parfaitement compatible avec le Plan Départemental d'Élimination de Déchets Non Dangereux pour la Charente. En effet, ce plan porte sur cinq points :

1. Développer la prévention
2. Trier et valoriser encore plus
3. Faire évoluer les traitements et limiter les recours à de nouvelles capacités d'élimination
4. Maîtriser les coûts
5. Informer et sensibiliser

Outre la réponse à ces différents points, le nouveau site de traitement permettra une autosuffisance du département sur le tri

Les activités ci dessus énumérées sont soumises à la réglementation ICPE selon les rubriques suivantes :

- Rubrique 2714 : Transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux – Tri de déchets issus de la collecte sélective - d'un volume supérieur ou égal à 1000 m3 : soumis à autorisation
- Rubrique 2716 : Transit, regroupement ou tri de déchets non dangereux – transit des ordures ménagères résiduelles - d'un volume supérieur ou égal à 100 m3 mais inférieur à 1000 m3 : soumis à déclaration
- Rubrique 2.1.5.0 Rejet d'eaux pluviales, la surface totale du projet étant supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : soumis à déclaration

Toutes les autres rubriques susceptibles d'être concernées aboutissent au régime non classé en raison des quantités en cause.

L'activité de tri concernera un secteur géographique correspondant à l'ensemble de la Charente.

Les déchets secs recyclables pourront représenter à l'avenir un tonnage de 25 300 tonnes, la production actuelle de la population charentaise étant actuellement de l'ordre de 21 800 tonnes.

Les garanties financières édictées par l'article L 516-1 du code de l'environnement seront fournies par Calitom dès obtention de l'arrêté d'autorisation par l'engagement écrit d'un établissement de crédit.

Le dossier établi par le pétitionnaire et mis à l'enquête, comprend les éléments suivants :

- Une partie administrative présentant la demande, le pétitionnaire et le projet lui-même, ainsi que les garanties financières
- Une partie technique comprenant :
 - Description du pôle de valorisation
 - Description du process de tri
 - Description du quai de transfert
 - Mode de fonctionnement du pôle de valorisation
 - Gestion des eaux et des émanations
 - Planning, phasage et coût des travaux
- L'étude d'impact environnemental, avec :
 - Un résumé non technique
 - Une analyse de l'état initial du site et de l'environnement
 - Une analyse des effets et les mesures compensatoires prises pour préserver l'environnement

- La situation des techniques mises en oeuvre vis-à-vis des meilleures techniques disponibles
 - Les déchets générés par l'activité
 - L'utilisation rationnelle de l'énergie
 - La remise en état du site
 - Les raisons du choix du site
 - L'analyse des méthodes d'évaluation des effets
- L'étude des dangers :
 - Le résumé non technique de l'étude
 - La méthodologie employée
 - La présentation du projet
 - L'identification des potentiels de dangers
 - L'accidentologie et les retours d'expérience
 - Analyse préliminaire des risques
 - Analyse détaillée des risques
 - Un résumé des mesures de sécurité
 - La notice d'hygiène et de sécurité
 - Les dispositions générales
 - L'hygiène et les conditions de travail
 - La sécurité
 - Une cartographie réglementaire avec une localisation au 1/25000ème, les plans des abords au 1/2500ème et un plan de masse des installations prévues au 1/500ème
 - Deux volumes de documents annexes numérotés 1 à 10 et 11 à 26 comprenant notamment les diverses pièces et études complémentaires ayant servi à la réalisation du dossier.

Les dispositions réglementaires prévoient que le contenu de ces analyses doit être en relation avec l'importance de l'installation projetée. Ainsi, plutôt que de paraphraser la totalité d'un dossier au demeurant volumineux, ou de faire un résumé trop succinct de tous les points traités, il m'a semblé préférable de reprendre les éléments qui méritent d'être soulignés soit parce qu'ils me semblent importants, soit parce qu'ils ont fait l'objet d'observations de la part du public; étant précisé que tous les points prévus par la réglementation ont été traités dans ce dossier extrêmement complet:

L'ETUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL :

Concernant les risques de pollution des eaux :

Le site d'implantation du projet se situe, comme l'ensemble de ce secteur géographique sur le karst très étendu de La Rochefoucauld, et dans le secteur de protection du captage d'eau de la Touvre.

Toutefois, il n'est prévu aucune production d'effluents industriels, les rejets liquides en sortie de site se limitant aux rejets d'eaux pluviales. Ces eaux seront traitées par un bac débourbeur déshuileur avant leur infiltration sur le site via un bassin. Un bassin de confinement des eaux d'incendie permettra de limiter tout risque de transfert de pollutions.

Concernant l'environnement humain :

Après corrections apportées par le pétitionnaire en réponse aux observations du public (cf infra) l'habitation la plus proche se situe en réalité à 130 mètres à l'est des limites de propriété et à 200 mètres des bâtiments projetés. L'autre habitation la plus proche est à environ 500 mètres à l'ouest du site.

Les locaux d'activités les plus proches sont :

SIDIAC, usine de fabrication et transformation de caoutchouc

C2M, entre prise de valorisation de déchets de travaux publics

ULYSSSE, usine de valorisation de déchets et dépôt de verre

UNICONTAL fabricant d'appareils électriques de sécurité

Concernant l'environnement naturel :

Il est précisé que l'on est en présence d'une ZNIEFF de types I et II, d'une ZICO. L'aire d'étude est en outre une enclave dans le site d'importance communautaire « forêt de la Braconne »

L'étude floristique du site ne fait apparaître aucune espèce patrimoniale ou protégée, mais cependant la présence de deux habitats d'intérêt communautaire : Les pelouses calcicoles méso-xérophiles atlantiques et des ourlets xérophiles rattachables aux pelouses susdites.

L'intérêt pour la faune est plus important, avec cinq espèces de l'avifaune présentant un enjeu fort parmi lesquelles on trouve en particulier l'engoulevent d'Europe. Les chauves souris sont présentes en treize espèces de deux groupes. On note également l'existence d'un papillon protégé : l'azuré du serpolet dont j'ai pu observer la présence effective lors de la visite du site, accompagné du représentant de Calitom.

D'autres espèces protégées présentent cependant des enjeux moindres au regard de l'importance des populations locales.

L'incidence sur les paysages sera faible, en raison de la planimétrie du terrain et de l'importance des boisements alentour.

Les incidences du projet :

Il s'agit de déchets de la collecte sélective, des cartons de déchetterie, des journaux et revues
Les déchets en transit sont ceux de la collecte des ordures ménagères résiduelles

Un bâtiment permettra de recueillir et conditionner 25 300 tonnes de déchets recyclables secs
Le centre de transfert traitera 12 600 tonnes par an (sur la base de 200 kgs par habitant)
Les dimensions du bâtiment de collecte sélective seront de 5 605 m². L'activité fonctionnera de 7 h à 21 h, et concernera 63 personnes.

Un réseau de collecte des eaux pluviales permettra de les traiter de la manière suivante :
Les eaux de voiries seront envoyées vers un bassin de stockage puis un bassin d'infiltration
Les eaux de toitures seront stockées sur une bâche enterrée de 60 m³ et réutilisées sur l'aire de lavage. Le bassin d'infiltration sera de 200 m³ pour une surface d'infiltration de 300m².
Une centrale de dépoussiérage permettra de traiter l'air rejeté à l'extérieur.

Des mesures de compensation des impacts environnementaux suivantes sont prévues :
Destruction des habitats d'espèces protégées : reconstitution d'habitats favorables et acquisitions foncières/conventionnement de gestion de parcelles présentant des habitats dégradés.

Concernant les atteintes (faibles) au paysage : aménagements paysagers

Les raisons du choix du site :

Projet défini pour répondre à un besoin départemental

Situation au barycentre de la production de déchets du département

La Braconnerie est une des trois principales zones du SCOT présentant une offre foncière suffisante

Le règlement d'urbanisme de Mornac autorise l'utilisation du sol envisagée.

Le site a déjà fait l'objet d'aménagements par le camp militaire américain

Parmi 11 parcelles examinées la parcelle retenue est celle qui présente les caractéristiques économiques et techniques les plus favorables, même si, du point de vue uniquement environnemental elle n'est pas le choix le plus pertinent.

L'ETUDE DE DANGERS :

L'identification des dangers fait apparaître que le danger majeur correspond au risque incendie. Les effets toxiques possibles sont liés au risque incendie.

Les différents risques d'incendie énumérés sont :

Incendie d'un semi remorque au niveau du quai de transfert

Incendie dans le hall de réception

Incendie dans le hall de stockage de produits finis

Incendie dans le hall de tri

Incendie sur l'aire de distribution de carburant

Et éventuellement, quoique considéré comme peu probable : incendie généralisé à l'ensemble du bâtiment.

Il est à noter d'autre part que le site retenu est situé dans une zone classée en risque de feux de forêt.

Les risques toxiques sont liés au déversement des eaux d'extinction et à la dispersion des fumées d'incendie. Concernant les eaux d'incendie, elles seront drainées par le réseau d'eaux pluviales et stockées sur le site par fermeture d'une vanne d'isolement manuelle.

Les fumées d'incendie seront dispersées dans l'atmosphère et les concentrations dangereuses ne seront pas atteintes au niveau du sol. La RN 141 pourra être impactée par la présence des fumées.

Tous les phénomènes ont fait l'objet d'une analyse critique du CNPP.

En résumé, la combustion complète en absence totale d'intervention des pompiers pourrait prendre plusieurs heures, mais avec des effets immédiats. La durée du phénomène permet l'alerte, l'évacuation du personnel et la mise en place des moyens de secours. En tout état de cause, les conséquences se limiteraient à l'enceinte du site en et ne porteraient pas atteinte au voisinage humain et à l'environnement naturel.

Les principales mesures de sécurité envisagées sont :

De manière préventive : La maintenance des installations

Les plans de prévention et permis feu

Le contrôle périodique des équipements par des organismes agréés

La protection contre les effets de la foudre

Le contrôle des déchets entrants

Pour lutter contre l'incendie :

Détection automatique avec alarmes sonores, déclencheurs d'alarme manuels, report vers personnel d'astreinte ou société de gardiennage

Extincteurs, RIA, murs coupe feu et rideaux d'eau pour les passages de convoyeurs

Réserve d'eau incendie de 320 m³

Trois poteaux incendie de 80 m³/heure

Accès pompiers au bassin

Pour lutter contre les risques d'explosion, une centrale de dépoussiérage est prévue.

Du point de vue de l'accidentologie, on relève que les sinistres des centres de tri sont principalement des incendies dont les causes sont souvent indéterminées. Ils sont liés à la présence de nombreuses matières combustibles, avec une problématique de propagation aux installations voisines, soit liés aux effets thermiques eux-mêmes, soit à des envols de particules incandescentes.

Dans le cas du projet étudié, il est affirmé que l'effet des flux thermiques ne permet pas d'envisager une propagation au-delà des limites de propriété.

3 - Les observations du public

Il a été porté au registre d'enquête quatre observations dont trois accompagnées de deux mémoires explicatifs joints au registre.

En outre, j'ai reçu une observation par courrier séparé et une pétition des habitants du hameau des Favrauds, comportant trente sept signatures.

Les observations faites par le public portent sur les points suivants :

Madame Truyma :

- 4 Habitant à 600 mètres du site, fait observer qu'elle n'a pas trouvé d'informations suffisamment satisfaisantes concernant la sécurité incendie en particulier les week-ends, ainsi que sur les risques de pollution du Karst.
D'autre part, elle remarque que la nuisance des signaux sonores d'avertissement de recul des camions est minimisée et que le plan de circulation des camions à l'extérieur du site n'est pas explicite.
Elle observe également : Comment peut-on être sûrs que les sacs noirs ne deviennent pas des dépôts d'ordures plus importants que les 300 m³ prévus, avec les risques que cela pourrait entraîner.
Quels sont enfin les contrôles prévus pour la lutte contre l'incendie ?

Réponses du pétitionnaire :

Un document est remis en annexe des réponses, explicitant le plan de circulation. Sur la sécurité incendie le week-end, le site disposera d'un système de sécurité avec détection automatique, alarmes sonores, report vers personnel d'astreinte ou société de gardiennage (chap 1.5.3 et 8.5 de l'étude de dangers) Un contrat de surveillance sera conclu avec passages réguliers sur site. Moyens de sécurité et prévention suffisants contre intrusion et malveillance : clôture, sécurité anti intrusion (cf chap 1.5.1 et 8.5 étude de dangers) cf l'ensemble des mesures chap 8 étude de dangers

Concernant la lutte contre l'incendie, moyens de lutte développés chap 1.5.2 et 8.1 étude de dangers : maintenance préventive des installations et contrôles périodiques des équipements par organismes agréés avec reports sur registre

Sur la nuisance des signaux sonores, les chargeuses équipées n'évolueront que dans les bâtiments. Mais les bennes à ordures ménagères en seront équipées. Des mesures acoustiques seront réalisées en limite de propriété. En cas de non-conformité, des mesures seront prises pour réduire l'impact sonore.

Sur le stockage des sacs noirs, il ne s'agit pas d'un dépôt mais d'un transfert ne nécessitant pas plus de 300 m³, les semi remorques étant évacués rapidement. Pas de sacs noirs le week end.

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

Le document graphique annexé aux réponses donne de manière plus satisfaisante le schéma de circulation des véhicules. Si l'on se base sur ce schéma, les véhicules n'emprunteront pas la RD 110, mais une allée goudronnée de la Braconnie jusqu'au rond point de la D 105. Il est dommage que ce schéma ne soit donné qu'à la fin de l'enquête, car il répond à la question posée.

Les moyens de sécurité le week-end par gardiennage et alerte, plus détections automatiques pourraient être satisfaisants, de même que les moyens préventifs envisagés par maintenance, contrôles et reports au registre. Il reste qu'un incendie le week-end devra donner lieu à une intervention rapide, les éléments retardants tel le mur coupe feu ou la charpente bois ne permettant pas de circonscrire un feu plus de deux heures à l'intérieur du bâtiment, délai au-delà duquel le risque de propagation par l'effet du vent et la présence de la forêt ne pourrait alors être exclu. Il est à noter que le rapport d'étude de CNPP sur le risque incendie (annexe 13 intitulée « Etude critique des scénarii incendie ») n'exclut pas non plus d'effets thermiques domino concernant notamment le hall de réception et le hall de tri. La sécurité des abords n'est donc pas absolue et, même si le risque maximum est improbable, il apparaît que la sécurité effective est subordonnée à la rapidité d'intervention qu'il conviendra de pouvoir garantir à toute heure du jour ou de la nuit.

Les autres réponses fournies me semblent satisfaisantes.

Monsieur Thierry Vias et Monsieur Pierre Jacques Truymen :

Ont déposé ensemble un dossier d'étude faisant apparaître :

1. Une installation à la fois plus proche qu'indiqué de la RD 110 (à 70m au lieu de 200 m) et des riverains et une entrée à moins de 50 m et non 200 m de la RD 110
2. Un plan de localisation non à jour (habitations récentes non portées)
3. Des bips de recul gênants car audibles de très loin
4. Dans l'étude de dangers les fumées sont indiquées comme non dangereuses, alors que lors de l'incendie Ulysse, elles sont restées plusieurs heures ou jours au sol, avec des incidences sur de grandes surfaces et pendant 12 jours
5. Des fumées toxiques dues à la combustion incomplète de certains matériaux
6. Il reste à prouver que les camions n'emprunteraient pas les hameaux (Mornac, cité Chabasse, Nanteuil, sud des Rassats ...)
7. L'interdiction des plus de 3.5 T sur la RD 110 n'est pas indiquée, non plus que les panneaux d'interdiction.

8. Il apparaît que la raison la plus fréquente d'incendie vient des convoyeurs à bande. Or ceux-ci ne sont pas étudiés parmi les risques envisagés.
9. L'analyse de la circulation sur la RD 110 fait apparaître une circulation faible avec une proportion importante de véhicules ne respectant pas les limitations, d'où un risque d'accidents aggravé. L'étude reste à parfaire depuis la RN 141 mais aussi les RD 113 et 110, tant dans les trajets aller que retour. Il conviendrait aussi de faire une distinction selon le tonnage des véhicules
10. Il conviendrait de qualifier les différentes voies possibles à emprunter en fonction des nuisances et des risques pour les riverains
11. Concernant la circulation à proximité et autour du site, il faut éliminer l'usage de la RD 110. Calitom doit indiquer précisément quel sera le mode de circulation d'entrée et sortie
12. Concernant le risque incendie, au cours des 12 derniers mois, on a recensé dans les centres de tri en France un incendie majeur tous les 36 jours en moyenne, avec un maxi de probabilité d'incendie autour de 5 à 10 ans. Il ne s'agit donc ni d'un évènement rare, ni d'un évènement banal. Il intervient le plus souvent hors des heures de fonctionnement. En outre la ZE Mornac a connu 8 incendies en 11 ans. Cela amène les questions suivantes :
 - a. Les départs de feu en présence du personnel sont-ils notés comme incidents ? Déclenchent-ils des contrôles ?
 - b. Qu'est-il prévu concernant la propreté du site, l'usure des équipements (échauffements)
 - c. Autres causes de risques : Présence de combustibles, de moteurs électriques, de mécanismes de tri et de convoyage, de déplacements, de modes de transmission, des déchets eux-mêmes; d'où des risques incendie plus importants, avec une circonstance aggravante, la présence au milieu de forêt. Or plusieurs parcelles n'ont pas été nettoyées depuis la tempête de 1999, ce qui vient encore aggraver les risques.

Réponses du pétitionnaire :

Sur le trafic routier :

Les semis remorques auront obligation de respecter un plan de circulation, le passage dans les hameaux cités étant interdit ; interdiction également applicable aux bennes à ordures ménagères, sauf celles desservant ces villages. Les poids lourds ne passeront pas par la RD 110, mais par la N 141 et la RD 105.

Un document d'analyse du trafic routier est fourni en complément de cette réponse. On ne peut exclure que des véhicules légers (personnel et visiteurs) empruntent la RD 110 aux Rassat et aux Favraud, mais Calitom et Grand Angoulême s'engagent à sensibiliser leur personnel ainsi que les visiteurs. Une réglementation particulière pourra être étudiée avec le Conseil Général et la commune.

Sur le risque incendie :

Les équipements y compris les convoyeurs ont été pris en compte dans l'analyse des risques, en particulier le risque convoyeurs chap .1.5.2. 1.5.3. et 8 de l'étude de dangers. Mais le convoyeur n'est pas la source la plus fréquente d'incendie, les causes les plus probables étant plutôt la présence de déchets interdits, un échauffement mécanique... des consignes de sécurité et procédures de contrôles et maintenance seront mis en place.

Tout départ de feu sera consigné dans un registre d'accidents avec recherche des causes et mesures pour les éviter.

Maintenance préventive et nettoyage assurant la propreté seront réalisés pour éviter l'accumulation de poussières et déchets autour des moteurs et mécanismes

En cas d'incendie, murs et portes coupes feu 2 heures, et rideau d'eau au niveau des passages de convoyeur assureront le compartimentage du bâtiment.

La modélisation des effets de flux thermiques montre qu'aucune zone boisée n'est atteinte en cas d'incendie.

Sur la pollution atmosphérique en cas d'incendie :

La dispersion des fumées est étudiée chap 7.1.3.13 étude de dangers : Pas d'effet toxique pour l'homme au niveau du sol, les zones de dangers étant situées entre 10m et 235m de hauteur. L'effet toxique étudié tient compte de la toxicité des déchets présents sur le site, différents de ceux du site d'Ulysse. Les gaz dangereux seront notamment les CO, CO2, HCL et C7H8. Les concentrations équivalentes ne sont jamais rencontrées au niveau du sol.

Bips de recul :

cf reponse à Mme Truymann

Proximité – localisation des habitations :

Les limites de propriété sont en effet à 70m de la D 110 et non pas 200m L'étude d'impact indique cependant la présence d'une maison à quelques mètres à l'est du site. Elle est en réalité à 130m des limites de propriété et 200m du bâtiment centre de tri.

Les plans sont élaborés à partir des dernières versions disponibles de l'IGN et photos Geoportail. Les échelles des plans réglementaires (1/500) fixées par le code de l'environnement ne permettent pas d'identifier les habitations. L'échelle du plan des abords permet un repérage plus facile

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

Sur le trafic routier et le plan de circulation :

cf réponses faite pour madame Truymann.

La circulation des véhicules légers ne peut être réglementée que par l'autorité compétente, et l'on comprend qu'il n'est évidemment pas possible d'interdire toute circulation sur une voie publique faite pour cela, à moins de créer une déviation du village ce qui semblerait hors de proportion et contraindrait les habitants eux-mêmes à ne pas utiliser leur voiture jusque chez eux.

La correction des distances semble mieux correspondre à la réalité mesurée sur cartes et photos aériennes Geoportail. Mais la circonstance que la réglementation fixe les échelles ne devrait pas empêcher de travailler sur des plans plus précis et même de produire aussi des documents graphiques aisément lisibles et comportant les informations nécessaires.

Sur la question des fumées d'incendie, je note que celles-ci ne présentent pas de risques toxiques importants. L'inconvénient principal pourrait être le risque lié à la circulation routière, particulièrement pour la RN 141 à circulation rapide.

Concernant les causes possibles d'incendie, et en particulier celles qui pourraient provenir de convoyeurs à bandes, la réponse consistant à opérer un nettoyage et une maintenance adaptés me semble satisfaisante à la condition que cela soit effectif et avec une fréquence satisfaisante.

L'ADEM (Association pour la protection et l'environnement de Mornac)

1. D'une manière générale, l'ADEM regrette que seules des informations d'ordre général touchant à la sécurité des personnes et à la tranquillité des riverains soient évoquées dans l'étude d'impact.
2. Grand Angoulême étant associé au projet, l'ADEM demande le détail de financement de l'investissement et que le rôle de Grand Angoulême dans la gestion du pôle soit précisé
3. Elle constate que le réseau routier et la signalisation sont inadaptés au développement d'activité lié à ce projet
4. Si les flux de véhicules entrants sont bien prévus, rien n'est dit sur le sens de circulation des sortants, tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers.
5. L'ADEM suggère par ailleurs :
 - a. Une interdiction d'emprunter le RD 110 pour les plus de 3.5 T, à matérialiser à la sortie du site
 - b. Un renforcement de la signalisation aux Favrauds par sens interdit et limitation de vitesse à 30 km/h
 - c. Revoir le positionnement des panneaux sur la RD 110
 - d. Interdire la circulation des plus de 3.5 T par l'entrée sud coté RD 113, à l'exception des bus
 - e. Plus amplement et dans cette perspective il apparaît urgent de réactualiser le projet de contournement de la route de Montignac RD 113, seul capable de réduire le trafic routier sur cette route, en provenance des secteurs est et sud est
6. Concernant les apports volontaires prévus (page 15/53), ils auront une répercussion sur la circulation, alors que ses conséquences sont passées sous silence, et que cette activité annexe ne figure pas dans le descriptif d'activité.
7. La répercussion des horaires de travail (à partir de 4 h du matin) sur la circulation des véhicules est également passée sous silence
8. Sur le risque d'incendie, on ne peut considérer qu'il est faible : un par mois sur les 12 derniers mois dont 2 en Charente, le plus souvent en dehors des heures ouvrées. Première conséquence, l'effondrement des superstructures, alors que les parcelles mitoyennes sont envahies de broussailles, d'où une propagation vraisemblable au massif forestier. Cela doit être pris sérieusement en considération et faire l'objet de compléments d'information.
9. En outre le choix du lieu d'implantation pourrait être remis en question, l'analyse multicritères de choix étant incomplète. Un autre emplacement tel celui de la parcelle G semblerait mieux adapté pour circonscrire un incendie.
10. L'ADEM demande enfin un suivi et des contrôles périodiques, avec recueils d'incidents. Elle demande également un investissement complémentaire dans des moyens de prévention en raison de l'importance du risque.

Réponses du pétitionnaire :

Sur le trafic routier :

Sur la signalisation routière : Des compléments de signalisation seront mis en place en concertation avec le Conseil Général.

Les véhicules sortant du site poursuivent en direction du nord pour rejoindre la D105 puis le N 141. Les conditions de circulation seront rappelées à l'entrée. L'ADEM pourra être associée à la concertation avec la commune et le Conseil Général.

Le projet « Axe nord-sud » est toujours d'actualité, mais bloqué pour raisons environnementales. Des études complémentaires faune-flore sont en cours.

Pas de répercussion sur la circulation d'apports volontaires qui n'auront pas lieu. Il s'agit indirectement d'apports en déchèterie de déchets acheminés sur le site par camions.

Sur la circulation du personnel, 25 personnes au maximum arriveront sur le site à 4h du matin. Ils seront incités à respecter le plan de circulation en évitant les hameaux.

Sur le risque incendie :

Le risque d'effondrement de bâtiment a été pris en compte : Charpente bois plus résistante que les structures métalliques ; évacuation du personnel en moins de 30 minutes.

Sur le choix du lieu d'implantation : La parcelle choisie est dans le contexte le plus favorable pour absence de figure karstique, géométrie, surface, visibilité réduite... La parcelle G nécessitait un défrichage plus important, avait une forme allongée, les alentours étant boisés. Un registre d'incidents - accidents est tenu à jour et mis à disposition de l'inspecteur des installations classées L'ensemble des moyens de préventions est décrit dans l'étude de dangers. L'ADEM pourra être associée dans la démarche d'amélioration dans le cadre de la commission de suivi de site.

Divers :

Les impacts du projet sur les riverains sont pris en compte pour le bruit et la santé.

Le centre de tri est réalisé dans le cadre de l'entente intercommunale entre Calitom et Grand Angoulême. Le coût global est de 20 millions d'euros. 16.5 millions sont consacrés au centre de tri. Grand Angoulême participe à hauteur de 27%. L'ADEME apporte une subvention de 2.5 millions. Calitom est maître d'ouvrage et la maintenance et la gestion des entrées et sorties sont assurés par son personnel. Grand Angoulême sera associé au suivi d'exploitation et participera au processus décisionnel.

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

Sur le trafic routier :

Les compléments de signalisation qui ne peuvent être décidés que par le Conseil Général semblent en effet indispensables. Toutefois, il est certain que l'axe nord-sud à l'étude depuis de nombreuses années serait une solution particulièrement pertinente, non seulement pour la circulation à destination de Calitom mais pour l'ensemble de la zone d'activité qui bénéficierait d'une liaison vers le sud évitant le trafic par les parties urbanisées de la commune et ses dangers.

Sur le risque incendie :

L'allongement prévu de la durée de résistance au feu du bâtiment ne supprime pas totalement le risque de propagation de l'incendie. En effet, un sinistre la nuit ou le week-end devrait pouvoir être circonscrit en toutes circonstances dans un délai inférieur à celui de l'effondrement du bâtiment, ce qui n'est pas garanti.

Sur les divers autres points

Les réponses données me semblent satisfaisantes.

Pétition des habitants des Favrauds

Rappelle les dangers que représente la circulation automobile aux Favrauds, celle-ci ayant toutes les chances d'être augmentée par l'exploitation de l'usine Calitom, alors que la circulation actuelle est déjà problématique.

Réponses du pétitionnaire :

Les voies possibles à emprunter par les camions ne traversent pas les zones habitées. On ne peut exclure que des véhicules légers empruntent la RD 110. Une réglementation particulière pourra être étudiée avec le Conseil Général et la commune.

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

L'interdiction des camions dans les zones habitées est la seule réponse possible, même si l'on ne peut exclure que des infractions puissent avoir lieu exceptionnellement. La circulation des véhicules légers doit être réglementée par l'autorité compétente et être identique pour les véhicules de même type. On comprend qu'il n'est évidemment pas possible d'interdire absolument toute circulation automobile sur une voie publique faite pour cela, même si elle traverse un village, à moins de créer une déviation de contournement ce qui serait hors de proportion et contraindrait d'ailleurs les habitants eux-mêmes à ne pas pouvoir utiliser leur voiture jusque chez eux.

Monsieur et Madame Ecoupeaud

Précisent que l'infrastructure routière des Favrauds n'est pas adaptée à une augmentation de la circulation.

Réponses du pétitionnaire :

Les voies possibles à emprunter par les camions ne traversent pas les zones habitées. On ne peut exclure que des véhicules légers empruntent la RD 110. Une réglementation particulière pourra être étudiée avec le Conseil Général et la commune.

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

L'interdiction des camions dans les zones habitées est la seule réponse possible, même si l'on ne peut exclure que des infractions puissent avoir lieu exceptionnellement.
La circulation des véhicules légers doit être réglementée par l'autorité compétente et être identique pour les véhicules de même type. On comprend qu'il n'est évidemment pas possible d'interdire absolument toute circulation automobile sur une voie publique faite pour cela, même si elle traverse un village, à moins de créer une déviation de contournement ce qui serait hors de proportion et contraindrait d'ailleurs les habitants eux-mêmes à ne pas pouvoir utiliser leur voiture jusque chez eux.

4 - Les questions posées par le commissaire enquêteur

1. La question de la circulation avec ses flux supplémentaires induits par le projet et surtout des axes d'arrivée variés, notamment ceux provenant du secteur sud, avec des cheminements compliqués et ayant du mal à éviter les zones habitées. Ne serait-il pas opportun de contribuer à relancer l'ouverture d'un axe nord sud de desserte de la ZE ?
2. Cello du risque incendie, les relevés d'incendies effectifs remis à l'appui des demandes du public pour ce type d'activité étant impressionnants notamment par leur fréquence, indépendamment de leur intensité.

L'effet possible d'un incendie sur les populations voisines et les habitations ne semble pas avoir été étudié : Pourquoi l'étude de dangers se limite-t-elle à l'extension possible de l'incendie à l'intérieur du site, essentiellement par effet de rayonnement, sans examiner les risques de propagation extérieure avec atteinte de la forêt par transport (notamment en fonction du vent)

N'y a-t-il pas un risque avéré ? Afin de se prémunir contre une catastrophe toujours possible pouvant résulter du transfert de flammes vers la forêt, puis les habitations; n'y aurait-il pas lieu de renforcer sensiblement les moyens de lutte en prenant en considération certaines des propositions émises pour un renforcement des moyens de lutte et de prévention ? Exemples non limitatifs : sprinklage ou brumisation des locaux les plus exposés, entretiens périodiques pour éliminer les accumulations de matières ou déchets combustibles au niveau des matériels de transfert, entretien et vérification des matériels électriques ou en mouvement, suivis par cahier d'incidents.

Réponses du pétitionnaire :

Sur la circulation routière :

La circulation des semi-remorques et des bennes à ordures ménagères dans les hameaux et villages sera interdite.

On ne peut exclure que des véhicules légers empruntent la RD 110 aux Rassat et aux Favraud, mais Calitom et Grand Angoulême s'engagent à sensibiliser leur personnel ainsi que les visiteurs. Une réglementation particulière pourra être étudiée avec le Conseil Général et la commune.

Le projet de route « axe nord sud » est toujours d'actualité, mais bloqué pour des raisons environnementales. Des études complémentaires flore-faune sont en cours

Sur le risque incendie :

Plusieurs des centres de tri qui ont subi un incendie reçoivent des déchets industriels banals. Or les process de tri de ces déchets intègrent des broyeurs qui peuvent être la cause de l'incendie (étincelles par friction d'éléments métalliques). Le process de tri de Calitom n'intégrera pas de broyeur et ne triera que des déchets ménagers. Les modélisations thermiques excluent l'effet domino responsable de la propagation de l'incendie, et la conception du bâtiment permet le confinement de l'incendie à l'intérieur, ce qui limite le risque de propagation par fumerolles emportées par le vent.

Les moyens de défense ont été définis en collaboration avec le SDIS.

Les moyens de protection et de prévention sont décrits au chap 8 de l'étude de dangers : Mesures préventives par contrôle des déchets, des installations et équipements, nettoyage du site par du personnel formé.

Présence de murs coupe feu

Contrat de surveillance du site

Contrôles réalisés enregistrés sur un registre

Le SDIS a été consulté sur la conception des bâtiments et les moyens de lutte incendie.

Point de vue du Commissaire Enquêteur :

Sur la circulation routière :

Les réponses apportées me semblent aller au bout de ce qu'il est possible de faire pour l'instant, en dehors de toute modification de tracés routiers. Il est évident que le projet de route nord-sud faciliterait les transits et surtout renforcerait la sécurité de la circulation en permettant d'éviter les hameaux et zones urbaines de la manière la plus efficace. Je ne peux donc que m'associer à cette demande et l'installation du pôle de valorisation de Calitom devrait être l'occasion d'obtenir satisfaction.

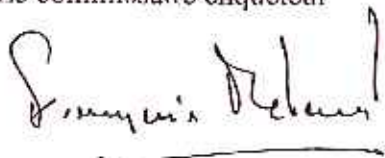
Sur le risque incendie :

Il résulte des explications qui m'ont été données verbalement que des moyens de lutte plus efficaces et plus automatiques, tel un sprinklage des bâtiments se heurtaient à des difficultés techniques. J'ai noté d'autre part que des mesures préventives importantes ont été prévues afin de limiter les causes d'un départ de feu.

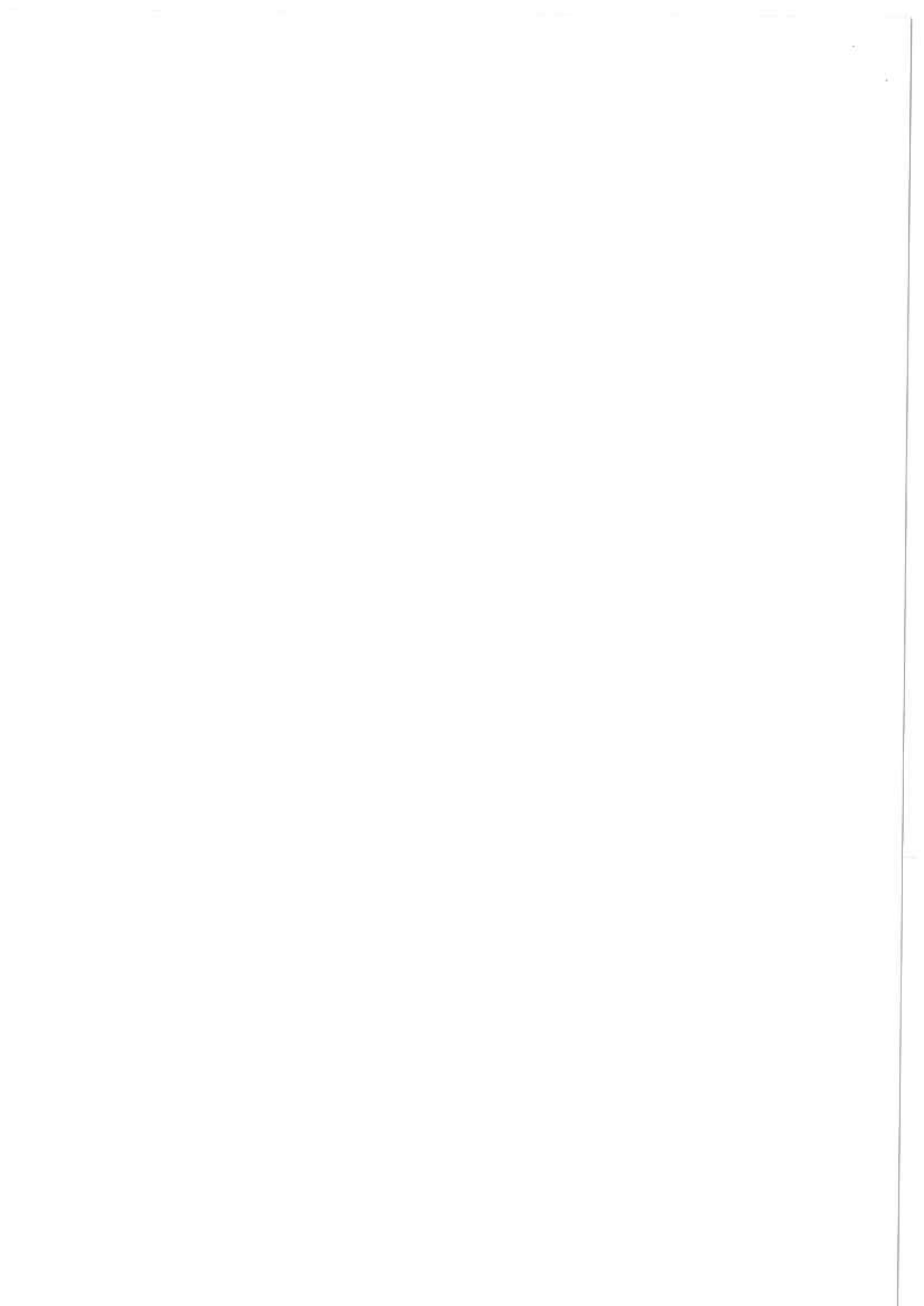
Toutefois, indépendamment des causes d'incendie, il s'agit surtout d'analyser les conditions de sa propagation et les effets qui en résultent. La lutte contre une extension du feu vers l'extérieur du bâtiment ne semble pas fournir une garantie absolue : L'effet domino n'est pas totalement exclu du rapport d'étude de CNPP sur le risque incendie (annexe 13 intitulée « Etude critique des scénarii incendie »). D'autre part, l'étude porte essentiellement sur une extension du feu par rayonnement thermique, mais très peu sur une propagation à la forêt par envoi de flammèches. Or, au-delà de la durée de résistance au feu des matériaux employés, fussent-ils propres par leurs qualités à allonger les délais d'effondrement de la couverture et du bâtiment, en cas d'intervention tardive, on ne peut exclure un tel risque, sauf à garantir absolument des délais d'intervention.

Arrêté le présent rapport d'enquête
à Boussac, le 22 août 2013

Le commissaire enquêteur



François Méhaud



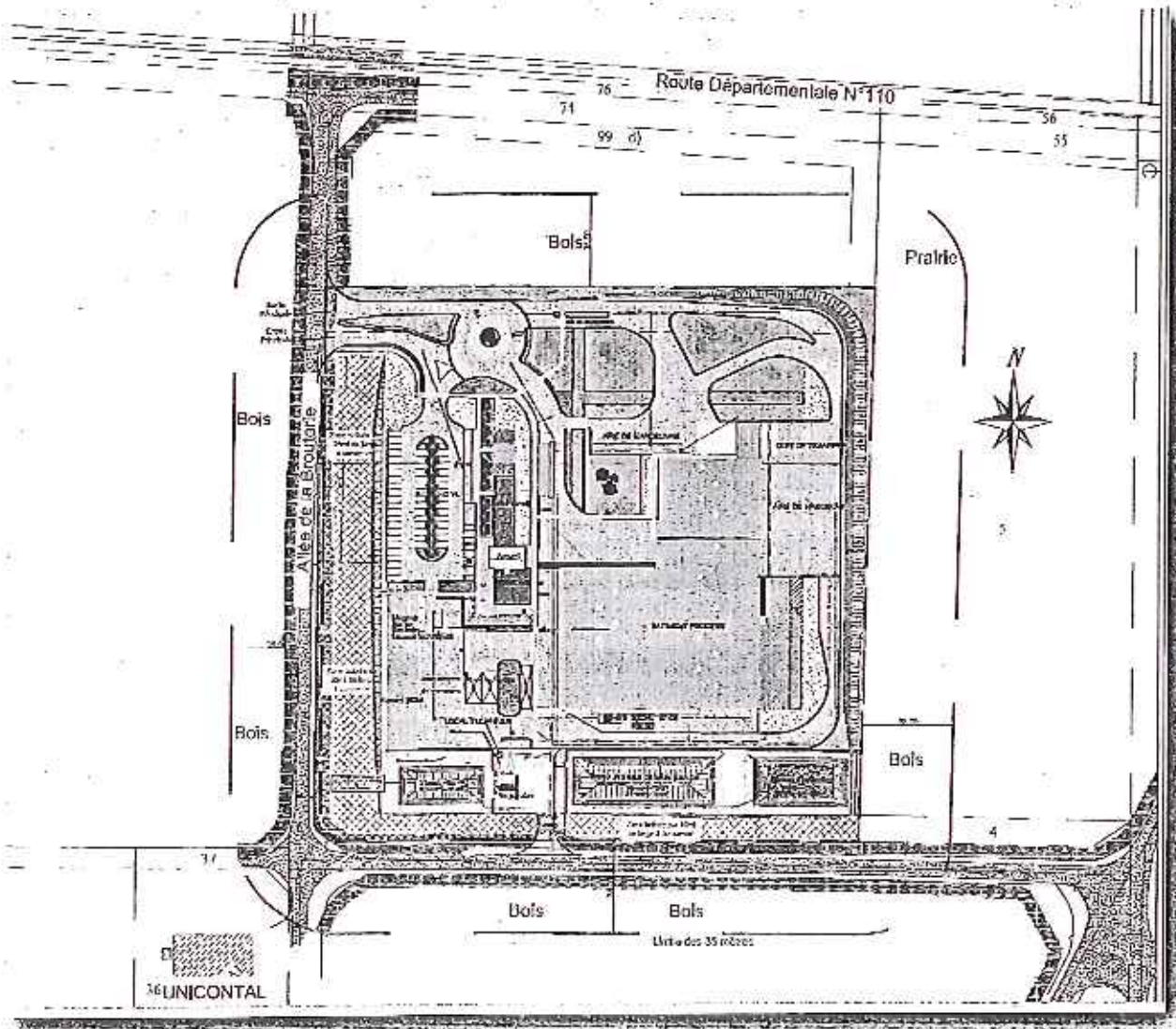
DOCUMENTS ANNEXES

Mémoires déposés à l'appui des observations portées au registre

Convocation du pétitionnaire

Procès verbal d'observations

Mémoire de réponse du pétitionnaire



Analyse critique de la documentation mise à disposition du public,

*Exécution dans tout le document remplacez la parcelle n°3
par les parcelles n°43+48+49+50 ou 6*

Thierry Vias, ancienne maison forestière des Rassats 1, route de la Braconnie 16600 MORNAC
Pierre-Jacques Truyma 50, route de BUNZAC (RD 110) les Rassats 16590 BRIE.

SOMMAIRE



I INTRODUCTION

Situation des riverains et résidents les plus proches	3
Commentaire sur les imprécisions et omissions du dossier CALITOM	4
Pourquoi cette analyse critique	6



Figure 1 : Localisation du site de tri sur la ZE de Mornac

II LES RISQUES ET NUISANCES DE CIRCULATION

Les précisions nécessaires à ajouter au dossier CALITOM	6
Analyse des difficultés aux abords immédiats du site CALITOM	9
A retenir	11



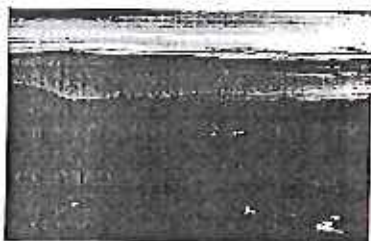
III LES RISQUE LIES À L'INCENDIE

Préambule	12
Les incendies des centre de tri sur les 13 derniers mois	13
Les enseignements	19
Les modes de défaillance spécifiques	20
Les effets redoutés des défaillances	22



IV PISTES D'AMÉLIORATION VERSUS LES RIVERAINS

La prévention ciblée	27
La lutte contre l'incendie dès la détection	29
Une meilleure localisation du site	32



V CONCLUSION

Pour résumer	34
Quels compléments sont demandés	35

I INTRODUCTION

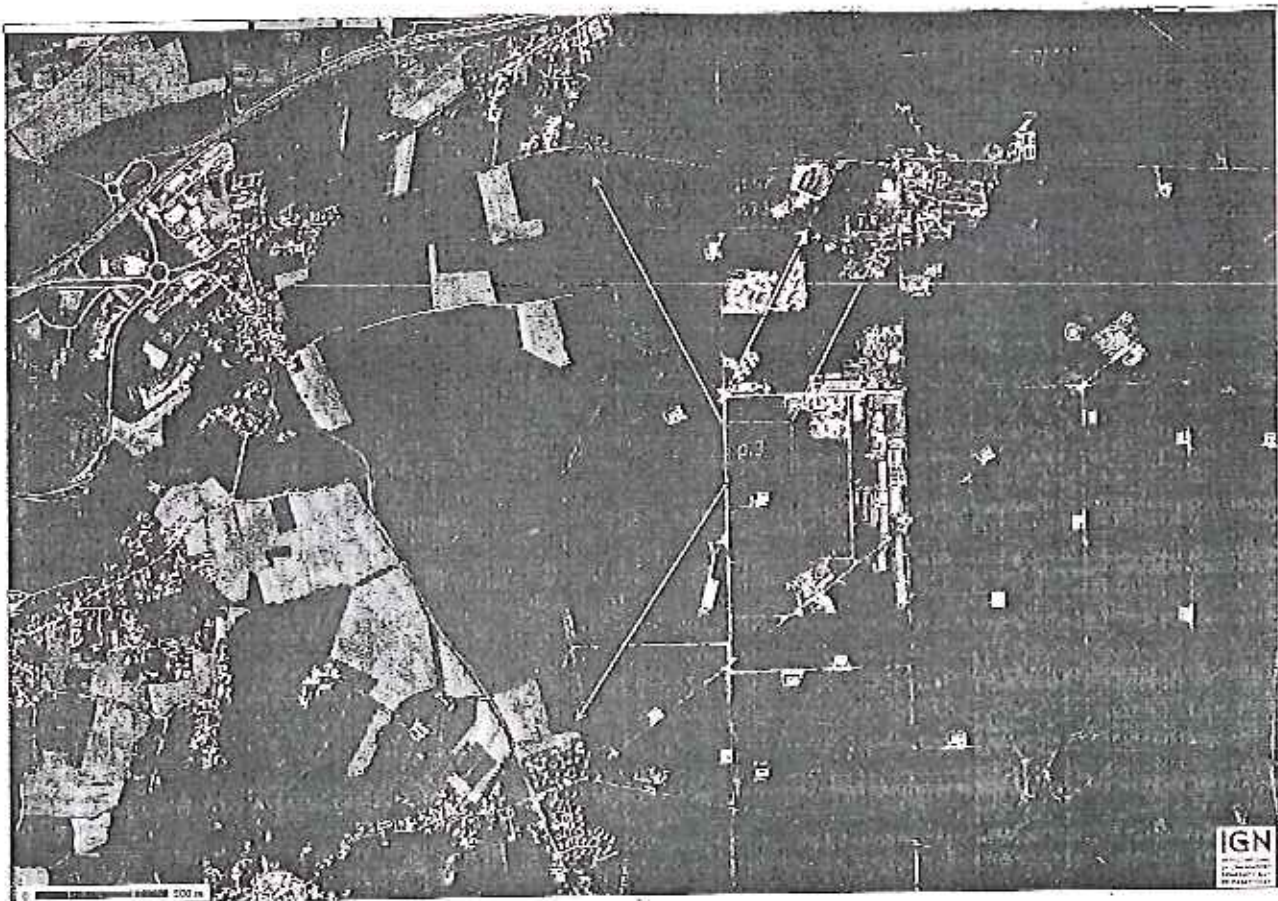
Ce document présente les analyses, les commentaires et les demandes concernant les riverains les plus proches du projet de futur centre de tri.

Il présente des observations sur les imprécisions et omissions du dossier CALITOM

Il met en évidence les risques routiers oubliés pour les riverains

Il insiste sur le risque incendie, sous-estimé et son amplification par la forêt

Il donne des recommandations et des demandes pour réduire ces risques vers les riverains.



Situation des riverains et résidents les plus proches

Selon la carte IGN la plus récente disponible sur le site Géoportail et selon les plans d'installation plan n° 2 de l'étude 11 SBO004 (cf page de couverture) issu du classeur des plans règlementaires, l'installation est située sur les parcelles n° 47 et n° 73 de la ZE (zone dans carré rouge haut).

Elle a une limite à environ **50m de la RD 100**, mais aussi à environ **200 m des résidences d'élèves AFPA** (flèche rouge et zone dans étoile rouge à l'Est) et à **500 m des habitations situées au sud du bourg des Rassats** et ayant leur accès sur la RD 110.

(flèche rouge et zone dans étoile rouge à l'Ouest) , enfin elle est à environ 1500m des habitations les plus proches de Mornac résidence Chabasse ou les Favrauds.

L'installation du site CALITOM est donc plus proche de la RD 110 qu'indiqué dans les dossier d'enquête (entre 50 et 70m et non 200m comme dans le dossier) .

Elle est aussi plus proche, que mentionné dans les divers plans de référence du dossier CALITOM dont le classeur de plans échelle 1/500 du groupe de 10 habitations, une sur la commune de Mornac (ancienne maison forestière des Rassats) les 9 autres sur la communes de BRIE, lieu dit les Rassats, donnant sur la RD 110 appelée aussi à cet endroit par BRIE, route de BUNZAC.

Les riverains les plus proches sont concernés par divers type de nuisances et de risques, dont le bruit (exemple: bip bip et circulation nocturne), les odeurs (exemple: stockage des ordures ménagères surtout en cas de dépassement de temps ou de volume de stockage). Mais ils sont en **premier et cela constitue l'essentiel de la motivation de cette analyse**, mobilisés, de façon raisonnée mais ferme et après un examen attentif de l'ensemble des documents inquiets par **les minimisations ou les omissions ou les approximations des risques routiers et incendie** pour les riverains de ce dossier pour ce qui concerne:

La circulation automobile et notamment celle des poids lourds sur la RD 110 et l'allée des forestiers, bien que celle-ci, route de l'ONF soit interdite à toute circulation.

Le risque et les conséquences d'un incendie sur le site et sa propagation dans la forêt.

Considérant que ces deux sujets doivent être examinés avec plus d'attention que les dossiers CALITOM le présentent, nous formulons en fin de cette analyse des recommandation et des demandes.

Commentaire sur les imprécisions et omissions du dossier CALITOM

A la lecture des différents documents justificatifs mis à la disposition du public, on ne peut que constater une tendance récurrente soit à la minimisation soit à l'omission de causes, ou d'évènements, soit à l'imprécision lorsqu'il s'agit d'impacts nuisibles de cette future installation sur l'environnement des personnes et notamment vis à vis des populations riveraines concernées par les nuisances quotidiennes ou accidentelles.

On expose ci-après quelques d'exemples, non limitatifs de ces minimisations, faciles à constater sur la documentation fournie et illustrant cette tendance, sur lesquels on reviendra dans l'analyse critique détaillée:

Les plans les mieux détaillés sont rassemblés dans un classeur.

a) Le plan de localisation au 1/25 000 est ancien et non à jour des habitations les plus proches depuis construites sur la commune de Brie (en réalité une dizaine avec une quinzaine de jeunes enfants ou enfants en bas âge en bordure ou accès directs de la RD 110 et non au bourg des Rassats comme l'indique le cercle rouge de la carte).

b) Le plan au 1/500 des installations montre que l'entrée principale des poids lourds et le pont bascule sont à moins de 50m de la RD 110 alors que l'installation est décrite comme étant à plus de 200 m de la RD 110

c) Les Bip d'indication de recul sont mentionnés comme seulement gênants pour le personnel sur le site, alors qu'ils s'entendent de très loin et sont particulièrement irritants à longueur de journée pour les riverains, la preuve de ceci étant actuellement observable pour ceux des véhicules des installations d'Ulysse, pourtant plus éloignées et qui disposent du même signal de "bip bip" recul. (page 188/233 de l'étude d'impact) .

d) le tableau page 13/140 de l'étude de dangers considère que les fumées résultantes d'un incendie ne sont pas dangereuses et se diluent après culmination.

L'incendie de la décharge Ulysse (parcelle quasi mitoyenne du futur site CALITOM mais plus lointaine) en décembre 2012 et janvier 2013, a montré, qu'après avoir pris de l'altitude au dessus des foyers de combustion, ces gaz et fumées, se refroidissaient et retombaient à quelque centaines de mètres (en fonction de la direction du vent) et qu'elles stagnaient alors au sol pendant plusieurs heures voire plusieurs jours (typiquement 0,5 à 2 jours).

L'incendie ayant duré 12 jours le phénomène s'est répété sur des grandes superficies et à divers endroits en fonction du vent, puisque elles ont été recensées de la forêt de Bois Blanc (quelques km au sud), au hameau des Frauds (2km au nord environ) en passant par le rond point de la loge (1,5km à l'Ouest)

et envahissait de grandes parties de la RD 110 , D 941 et N 141.

Les matières combustibles, divers plastiques et carburants en combustion incomplète ayant été contrairement aux déclarations générateurs de fumées incommodes pour les personnes, nécessitant des soins médicaux et constatées de façon générale comme à la fois épaisses et irritantes.

e) vis à vis de la circulation il est dit que les poids lourds ne circuleraient pas dans le bourg de Mornac ni dans les hameaux avoisinants, ce qui reste à prouver selon la définition du bourg de Mornac.

Mais aucun de ces hameaux avoisinants n'est cité et ceci pose la question particulière: de la cité Chabasse (Bourg de Mornac ou hameau ?), du hameau du Puy de Nanteuil associés tous deux à la RD113 celui des Favrauds et du Hameau situé au Rassats D 941 et sud des Rassats associés ainsi que l'ex maison forestière des Rassats aux RD 110 et Allées de forestiers.

Toujours dans cette rubrique nulle mention n'est faite de l'interdiction de circulation des poids lourds de plus de 3,5 tonnes sur la RD 110 entre les Favrauds et le rond point de l'entrée principale de la ZE.

Nulle mention des panneaux signalant ces interdictions que ce soit au début de la RD 110, ni de son sens unique signalé sur la RD 110 à 1500 m des Favrauds, ni le panneau situé sur le rond point d'entrée de la ZE sur la RD 110 en direction de l'Ouest, ni celui situé 150 m avant au niveau de l'allée des forestiers, ni l'interdiction de circuler saufs autorisés sur l'allée des forestier (appartenant à l'ONF, interdiction journalièrement violée y compris par des poids lourds en provenance illégale de la ZE). Aucune de ces interdictions ne sont mentionnées dans le document.

f) Une des causes les plus courantes connue des causes d'incendie (incendies représentant eux-mêmes 74% des accidents graves des centres de tri, confer étude de danger page 59 /140) est la prise de feux d'un convoyeur à bande, or cet événement redouté est totalement absent de l'analyse préliminaire des risques et des modes de défaillance (étude de danger 73/140).

Pourquoi cette analyse critique ?

Face à ces quelques exemples factuels qui ne sont pas uniques (on pourrait parler aussi des trous et gouffres relativement proches du site prévu qui ne sont pas mentionnés) la posture de CALITOM est source de défiance et de prudence renforcée du lecteur attentif vis à vis de documents, au demeurant complexe pour une fraction importante de la population.

La présente analyse critique examine en particuliers les points qui ont été estimés, dans le délai imparti par l'enquête, dans l'échelle des plus probables et plus graves à réduire, pour être acceptés par la population, ce sont principalement les risques et nuisances de circulation et ceux liés au risques et nuisances d'incendie.

II LES RISQUE ET NUISANCES DE LA CIRCULATION

Les précisions nécessaires à ajouter au dossier CALITOM

NOTA: cette analyse se limite aux **impacts de circulation des véhicules pour la construction et l'exploitation du site CALITOM** sur les habitation riveraines dans l'environnement immédiat du site, l'analyse de l'ADEM plus générale complétant celle-ci.

Certaines précisions liés à l'environnement de l'habitat immédiat seraient en effet utiles car beaucoup est totalement ignoré ou trop peu décrit dans la documentation de l'enquête publique.

Lorsqu'on parle ici de circulation on entend les effets induits de l'exploitation sur le réseau public avoisinant potentiellement concerné par une augmentation sensible du trafic que ce soit VL, camionnettes, PL de 3,5 à 36 tonnes.

Certes cette augmentation du trafic a bien fait l'objet de chapitres, par exemple vis à vis de la RD 105, (2202 véhicules/jour sur la RD 105 page 76 d'étude d'impact) avec une augmentation de 10% peu gênante, puisque sans riverains, mais pas pour la RD 110., la 941, la RD 113 ou l'allée de forestiers.

D'une part sur la RD 110 le trafic (mesuré en 2012 au niveau de la partie sud des Rassats à proximité de l'allée des forestiers...partie dénommée par un panneau de la commune de Brie: route de Bunzac) y est très nettement plus faible, que sur la RD 105, de l'ordre 275 véhicule /jour, en conséquence des valeurs d'accroissement seraient rapidement beaucoup plus élevées en % si une partie significative du trafic y transitait, la gêne et les risques d'accidents en particulier avec les enfants (une quinzaine en bas âge sur cette partie) seraient préoccupants.

D'autre part si la vitesse moyenne sur cette portion y semble aujourd'hui acceptable (moins de 65km/h) c'est essentiellement parce qu'une grande partie de cette moyenne est due aux riverains eux-mêmes entrant ou sortant (nécessairement à petite vitesse) de chez eux.

De l'autre côté de la courbe de Gauss on trouve des utilisateurs non riverains on notera 8% de véhicules roulants au delà des 90 km/h, certains au delà de 110km/h dont un poids lourds dans la tranche 90-100km.

Dans le sens "Les Favrauds entrée de la ZE", à partir de l'entrée dans la forêt domaniale de la Braconne est propice à l'accélération? Phénomène nettement observable par les habitants de l'ex maison forestière des Rassats.

La topographie de la RD 110 avec une longue ligne droite en descente (environ 1,5 km entre l'allée des forestiers et l'entrée principale de la ZE) explique en partie ces comportements.

Qu'en retenir ? une circulation faible mais une fraction de véhicules ne respectant pas les limitations, un risque d'accident aggravé si le trafic augmente et que le non respect de la circulation PL sur la RD 110 (hélas observé mais difficile à contraindre par les habitants eux-mêmes) et le non respect de circulation total hors les véhicules autorisés sur l'allée des forestiers s'accroissent.

Qu'évidemment le principal obstacle à une sortie directe éventuelle de véhicule du site de CALITOM sur la RD 110 serait-ce risque d'accident aggravé. ce qui n'est pas mentionné dans l'étude CALITOM de la présente enquête publique.

Il serait donc nécessaire que cette étude soit complétée par l'ensemble des impacts de circulation concernant l'approche du site, depuis la N 141, mais aussi la RD 113 et la RD 110 (en provenance de BUNZAC) et ceci non seulement pour les trajets aller vers le site mais aussi pour les trajets de retour des véhicule.

Dans ce domaine la précision sur les véhicules et les lieux est indispensable car elle change l'amplitude des problèmes

1) Pour les véhicules : pour mieux préciser les voies qu'ils devront impérativement utiliser, nous souhaiterions que soient distingués

- a) les poids lourds articulés de plus de 30 tonnes
- b) les poids lourds de plus de 12 tonnes
- c) les poids lourds de plus de 3,5 tonnes
- d) les camionnettes et véhicule de services de moins de 3,5 tonnes , mais susceptible du transport des déchets
- e) les véhicules légers privés ou de service
- f) les véhicules d'intervention et secours (ambulance , pompiers)

2) Pour les voies de circulation, il est également indispensable de citer la totalité des voies que pourraient emprunter de façon normale ou accidentelle, que ces voies soient normalement prévues, à circulation restreinte, limités à certains catégories de personnes, ou totalement interdites afin qu'il en soit explicitement mention, l'expérience montrant que par ignorance les réglementations ne sont pas toujours respectées.

Il serait de plus important que ces voies soient qualifiée en raison, soit de la gêne occasionnée aux riverains, soit des risques accentués d'accidents, incluant l'augmentation prévisionnelle et celle tolérable du trafic.

3) Pour les bourgs et les hameaux comme pour les voies une liste exhaustive des Bourg et Hameaux susceptible d'être traversés par les véhicules et la qualification des nuisances et risques incluant l'augmentation tolérable du trafic doit être précisé.

Notamment sans que cela constitue la liste exhaustive demandée

Bourg du Queroy (Mornac)

Bourg de Mornac (Mornac)

Citée Chabasse (Mornac)

Hameau des Favrauds (Mornac)

Bourg des Rassats (Brie)

Hameau RD 110 des Rassats (communes de Brie et Mornac)

Analyse des difficultés aux abords immédiats du site CALITOM

A proximité immédiate du site (parcelle n°73) se trouvent les voies suivantes:

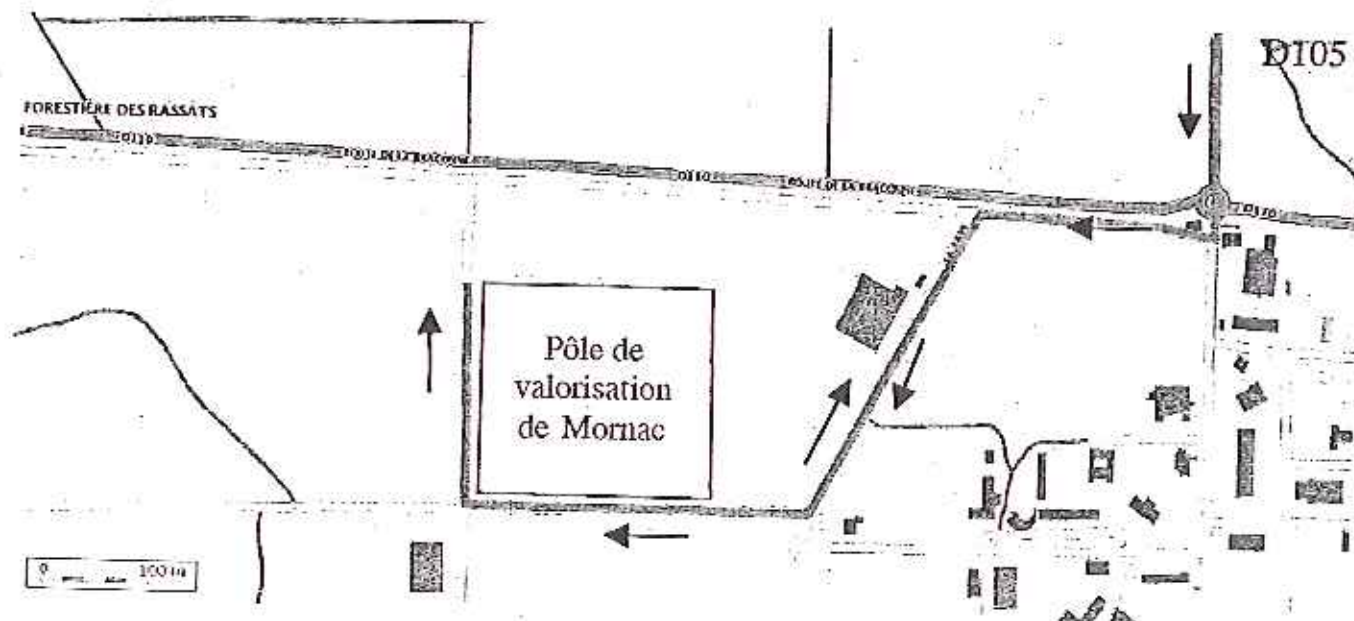


Figure 1 : plan d'accès au pôle de valorisation de Mornac

La RD 110, la RD 105, l'allée des forestiers, la RD 941 et la N 141.

Certaines de ces voies sont interdites à la circulation sauf riverains et à tous les poids lourds de plus de 3,5t, de plus certaines de ces voies (la RD 110 en arrivant aux Favrauds devient physiquement impraticable aux poids lourds s'y étant à tort engagé de telle sorte qu'il est impossible à un poids lourd de poursuivre sa route et le contraint à un demi-tour hasardeux sur une voie impropre (largeur insuffisante).

Il est donc nécessaire d'être précis et de regarder au cas par cas les situations.

La signalisation de la RD 110 est ambiguë à l'intersection avec l'allée des forestiers, car elle mentionne le sens interdit à 1500m ce qui invite les véhicules arrivés au niveau de la maison forestière des Rassats à prendre l'allée des forestiers pour faire plus court, bien qu'interdite, au lieu de faire demi tour, et de rébrousser chemin.

La RD 110 dans sa partie gauche, en sortant de la ZE par la voie normale et principale est interdite aux poids lourds du plus de 3,5 t, qui ne pourront donc ni dégager par l'allée des forestier (voie interdite saufs riverains et aux poids lourds), ni entrer dans les ruelles étroites des Favrauds (la RD 110 se terminant par un sens interdit et l'interdiction aux poids lourds (dans l'autre sens) .

En résumé un poids lourd s'engageant sur la RD 110 comme précité sera contraint à faire demi tour ou à l'illégalité.

Un véhicule léger pourra passer dans le bourg des Favrauds, mais les ruelle y sont étroites, ne permettent pas de se croiser, donc ne supporteraient un accroissement de trafic significatif sans risque fort d'accident.

En résumé: Il est essentiel que le projet élimine l'usage de la RD 110 de son étude pour tous les véhicules sortants et que des signalisations renforcées soient mise en place pour éviter les erreurs ou les comportements et recommande de l'éviter pour les véhicules léger entrants pouvant passer par la N 141.

La situation des parcelles N°43 et 73 et vis à vis de la RD 110

Ces parcelles ont été retenues au terme d'une analyse multi-critères (page 226 de l'étude d'impact) ce n'est pourtant pas le choix le plus judicieux vis à vis de la sécurité tant pour la circulation que pour l'incendie, ce que l'on verra plus tard.

En effet cette parcelle et la sortie des véhicules en particulier sont à 50m seulement de la RD 110, d'où la tentation à terme pour CALITOM de demander à cet endroit une sortie pour avoir un accès direct sur cette RD110.

Dans l'étude CALITOM énonce que cet accès direct n'est pas possible, mais ne donne pas la raison ou les raison qui justifie cette impossibilité.

Ces raisons sont classement de la RD 110 avec l'interdiction de circuler aux PL de plus de 3,5t et peut être le refus de l'accès direct par les autorités de tutelle.

Mais l'ambiguïté est entretenu par le texte de la page 55/140 qui peut être interprété comme le contredisant (accès par la RN 141, puis RD 105, puis RF 110 !!)

Cette crainte provient notamment du schéma de circulation proposé dans l'étude (sortie en direction de la RD 110, sans précision du trajet que suivront les véhicules (alors que ce trajet est clair et figuré sur un plan pour les véhicules entrants)

Confer ici page 9/34 (figure 1 ci-dessous) et pages 34 à 38 du dossier technique.

Si ce droit était accordé, à supposer que la portion de RD 110 vers le rond point d'entrée de la ZE soit "re-qualifiée" pour les poids-lourds en tournant en sortie vers la droite ,ce qu'elle n'est pas, pour gagner quelques dizaines de mètres, il génèrerait des situations accidentelles plus fréquentes car débouchant au milieu d'une longue ligne droite sans aucun ralentissement préalable des véhicules circulants.

De plus la tentation serait grande pour certains usagers de tourner à gauche pour raccourci plus nettement leur trajet, avec un risque d'accident augmenté, or on a vu précédemment que cela était impossible (au moins à tous les poids lourds donc de plus de 3,5t)

Nous nous interdisons l'hypothèse que pour contourner une telle éventuelle interdiction des autorités précitées un déclassement de la RD 110 en voie communale pourrait être envisagée pour ne laisser la décision qu'au maire de Mornac.



Si donc ces hypothèses, aujourd'hui sans confirmation s'avéraient fondées, on ne pourrait considérer la présente étude sans un caractère intentionnellement trompeur.

En raison des minoration et absences de l'étude CALITOM comme évoquée en préambule, nous sommes conduit à demander par courriers officiels aux diverses autorités de tutelle si une telle sortie directe sur la RD 100 a été envisagée, voire demandée par Calitom, voire refusée par les dites autorités et si un déclassement en voie communale a été ou est encore envisagé ou bien définitivement refusé par la commune de Mornac

Cette attitude de vérification expliquée dans le préambule a été renforcée par l'expérience récente de l'incendie du centre ULYSSE dont il a été avéré qu'il ne respectait pas et de très loin (tonnage et nature des déchets) les conditions d'exploitations légalement accordés et que ceci n'avait jamais été mis à la connaissance du public ni des riverains, ni même semble t il contrôlé.

Elle ne peut ainsi être considéré comme un procès d'intention mais comme une demande légitime de précaution à laquelle une réponse doit pouvoir être donnée.

A retenir:

1) le schéma de sortie, par la seule entrée principale et non directement sur la RD 100, doit-être précisé sans ambiguïté par CALITOM (et non seulement celui d'arrivé comme dans la page 183/234 de l'étude d'impact, afin de régler les difficulté de croisement évoqué dans ce paragraphe mais en réalité non complètement traitées avec toutes les recommandation pour n'utiliser que la RN 141 et la RD 105 lorsqu'en provenance soit de Mornac soit à l'Ouest des Favrauds.

2) Les routes et en particulier la RD 110 et l'allée des forestiers doivent disposer d'une signalisation renforcée signifiant son interdiction aux poids lourds de plus de 3,5 t, pour la première et interdiction totale pour la seconde, **signalisation répétée sur le site même de CALITOM** pour être bien connue de ses employés et usagers externes.

3) Si l'installation était implantée dans une parcelle plus éloigné de la RD 110, par exemple la parcelle 3 et celles qui l'entourent (cas H fig 61 page 226/233 et suivantes de l'étude d'impact) ou encore (cas G fig 61 page 226/233 de l'étude d'impact) cette tentation n'existerait pas et ces parcelles permettraient les circuits aller et retours réellement séparés.

Nous retrouverons cette recommandation également pour limiter aux riverains les conséquences d'un incendie.

III LES RISQUE LIES À L'INCENDIE



A l'arrivée des sauveteurs, tout était embrasé. La chaleur du sinistre a provoqué rapidement l'écroulement de la toiture.

26 Juin 2013 à 2h du matin centre de traitement des déchets de Vaudoncourt (Lorraine)

Préambule

On a connu les nuisances causées pendant 12 jours, en décembre et janvier 2013 derniers par l'incendie du centre de valorisation des déchets ULYSSE de la ZE de Mornac.

Mais cet incendie s'est déroulé en hiver, sur des déchets vieux, pas tous secs et en grande partie au sein des déchets (en combustion lente en partie anaérobie) .

Ici dans des locaux de tri, vastes, avec des matériaux secs, très fractionnés, l'em-brassement sera bien plus rapide (comme l'a montré l'incendie le plus similaire à cet égard du centre de tri de Chateaubernard près de Cognac, le 25 Aout 2012.

De plus si cet incendie comme le précité s'était déroulé en été et non en plein hiver le risque de propagation sur le massif forestier fragile, en particulier par les parcelles de taillis broussailleux, N° 34, 2 et 10 , aurait conduit à une situation catastrophique pour les résidents du centre AFPA ou pour les habitants riverains, mitoyens de la forêt.

En raison des conséquences catastrophiques, nous nous concentrons par la suite sur l'aspect risque de l'incendie plus que sur les nuisances bien que réelles.

Les incendies dans les centre de tri des 13 derniers mois

Il s'agit d'une situation objective et constatée de la profession, les liens permettent de retrouver les articles de presse qui les relatent.

De même que dans les stockage de matière pulvérulente l'explosion est la cause première d'accident, avec des moyens assez proche de manutention et de tri.....

L'incendie, comme mentionné dans l'étude de CALITOM est la cause première d'accident grave des installations de tri (**statistiquement pour 74% des cas**) et se termine le plus couramment par la ruine de l'installation avec des nuisances graves voire des risques pour les biens et les personnes du voisinage.

Mais 74% des cas; aussi caractéristique de la probabilité relative dans les accidents, ne dit rien sur la probabilité d'occurrence de l'incendie sur un lieu, par contre un examen de la situation sur une année est déjà plus révélateur de la probabilité du risque et celui-ci est plus que probable on le verra sur des installation atteignant 5 ou 6 ans d'exploitation.

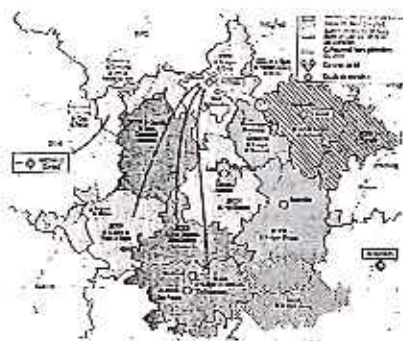
Nous constatons ainsi un incendie majeur tous les 36 jours en moyenne s'est produit en France dans un centre de tri, entre début Juin 2012 et fin Juin 2013 **soit près de 1 par mois !**

Une étude statistique sur l'ensemble des sites Français conduit à une courbe de Gauss à 3 sigma de 22 ans tous les centres auront pu brûler) et un maximum de probabilité pour un centre autour de 5 à 10 ans

Cette assertion peu surprendre par sa fréquence et sa gravité en général, mais pour s'en convaincre on trouvera ci-après le rapport des 12 incendies récents dans les centres de tri en France pris sur les derniers mois: entre le 2 Juin 2012 et 26 Juin 2013.

NOTA : cette période très récente a été retenue non pas pour bénéficier d'un écart de fréquence anormal (ce que le lecteur peut facilement vérifier: il y a eu par exemple un incendie en Mai 2012 juste avant cette période et un le 11 juillet 2013 dernier juste après) mais bien pour éviter de considérer des installations anciennes, vétustes et éventuellement construites sous d'autres normes, ce qui aurait pu être critiqué.

- **2 juin 2012** soir le centre de tri de Marboué (Eure-et-Loir près de Chateaudun) 350 m2 de déchets industriels ont brûlés , la cause est dite "indéterminée"



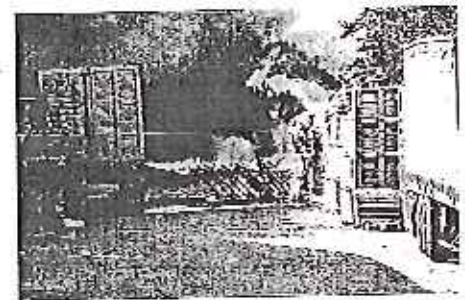
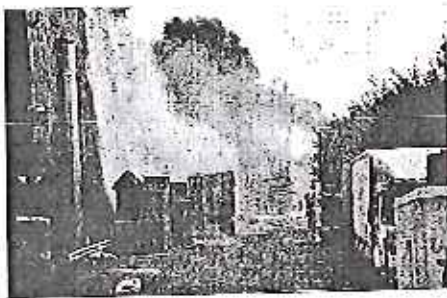
<http://www.intensite.net/2009/actu/marbouc-incendie-au-centre-de-tri-des-d%C3%A9chets>

- **24 juin 2012 6 heures du matin** Harnes (Artois) incendie dans le centre de tri, l'entrepôt de 5000m² prend feu mais il n'y a que des dégâts matériels et la cause est dite "indéterminée."



<http://www.lavoixdunord.fr/region/harnes-incendie-dimanche-matin-au-centre-de-tri-smdr-ia653b0n536955>

- **25 Août 2012 samedi matin 9 heures** incendie dans le centre de tri de 6000 m² de Chateaubernard (Charente).



La cause est identifiée: la prise de feu s' fait sur un convoyeur à bande qui relie deux bâtiments, un mode courant qui sera analysé plus loin.

NOTA: le centre de tri de Chateaubernard avait déjà brûlé entièrement en 2005 soit 7 ans auparavant et avait reconstruit sur place. **Celui-ci avait 6 ans d'exploitation.**

En 2012 65 pompiers de la région sont mobilisés, la colonne de fumée est visible à 30 km, l'installation structure métallique avec bardage et totalement détruite et effondrée, le voisinage, zone commerciale et habitation se plaint de l'odeur épouvantable et du risque il a été décidé par la Mairie et l'opérateur en raison de risques de propagation à la ZE, **que ce centre ne serait plus reconstruit à cet endroit.**

<http://www.charentelibre.fr/2012/08/25/incendie-spectaculaire-au-centre-de-tri-des-dechets-a-chateaubernard,1111189.php>

11 Septembre 2012 vers 4 h 30 du matin le centre de tri de Bischoffshein brule, 30 pompiers sont mobilisés, au matin il est **entièrement détruit par le feu**. la cause est dite "indéterminée"



<http://www.dna.fr/actualite/2012/09/11/un-centre-de-tri-detruit-par-un-incendie>

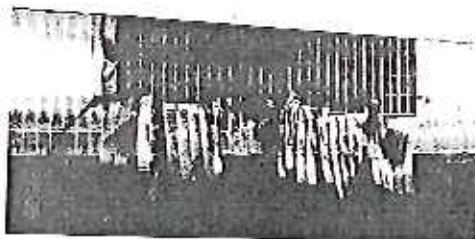
16 Octobre 2012 BEZIERS incendie au centre de traitement des déchets MEDITRI 3000 m2 détruit après 36 heures de brasier, l'installation avait 6 ans



Le feu s'est communiqué à l'installation voisine de quelques mètres, l'usine de valorisation des ordures ménagères de Béziers a elle aussi subi les assauts du feu, installation électriques à refaire (et selon les vues des vidéo bien plus !). La cause est dite "indéterminée"

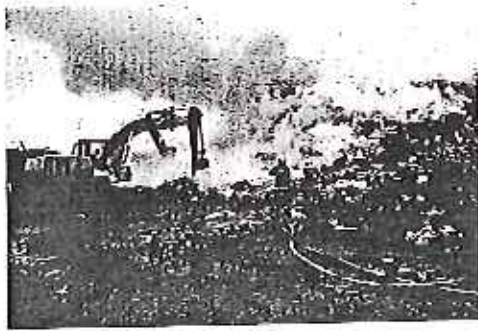
<http://www.traitement-des-dechets.com/traitement-dechets/beziers-incendie-centre-traitement-des-echets-meditri/>

21 nov. 2012 mardi soir vers 23 h 15 - Un incendie s'est déclaré au centre de tri des déchets de Caudan dans un bâtiment de 1000 m2, près de Lorient (Morbihan) : 50 hommes et 12 véhicules sur place, les déchets sont transportés sur le centre de tri de Hennebont. La cause est dite "indéterminée"



<http://bretagne.france3.fr/2012/11/21/caudan-56-incendie-au-centre-de-transfert-de-s-dechets-non-recyclables-de-lorient-agglomeration-147354.html>

27 Décembre 2012 au 7 janvier 2013 pendant congés de Noël au soir, le



centre de tri et de valorisation Ulysse de la Braconne brûle, le tonnage autorisé est largement dépassé (2300 t au lieu de 700 autorisées), le gérant prétend à une action criminelle mais en final le rapport de la préfecture déclare la cause est indéterminé, mais les produits stockés ne répondent pas au cahier des charges. Pendant une douzaine de jours, le centre brûlera causant d'importantes fumées et des intoxications sur la ZE. L'odeur âcre et chlorée due à la combustion de plastiques imprègne à l'intérieur même des maisons.



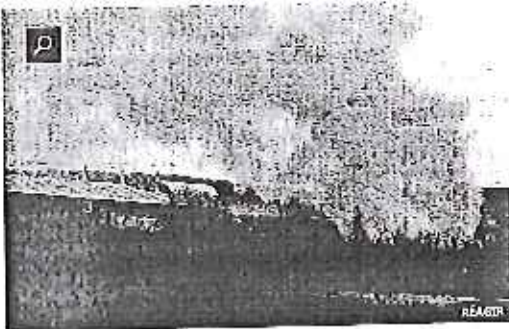
Le 02 Janvier, un accident de 25 véhicules sur la RN 141 au niveau de la ZE de la loge près des Favrauds, met en cause la fumée de l'incendie mélangée au brouillard brouillard formant un mur soudain impénétrable (cause contesté un temps par les autorités mais constatée par tous les riverains, puis pointée par la presse et finalement admise

dans le rapport final de la Préfecture). Le vent dominant est de sud est et la fumée âcre stagne des jours durant au sol, en particulier dans les zones les plus basses à partir de 200 à 300 mètres du point d'incendie et sur plus de 1 km.

25 voitures et 15 personnes sont blessées.
<http://www.charentelibre.fr/2013/01/02/brie-carambolage-monstre-sur-la-rn141-aux-rassats,1132586.php>

<http://securite-privee-nationale.fr/carabolage-sur-la-rn141-l-incendie-de-la-d%C3%A9charge-de-mornac-point%C3%A9-du-doigt/>

16 avril 2013 à 7heures



Rochy Condé. Hier, si la fumée dégagée par le feu était importante, l'incendie dans un tas de carton et de plastique, a été, en revanche, vite éteint. (LP/F.C.)

ROCHY-CONDÉ. HIER EN PLEIN CŒUR DE 600 M3 DE DÉCHETS

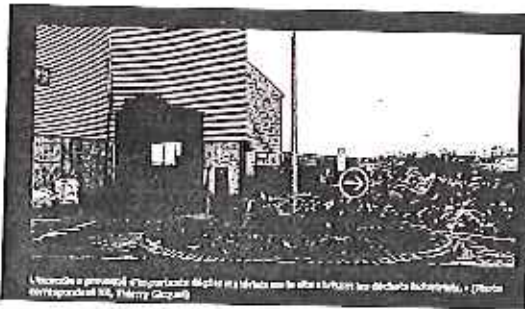
Départ de feu au centre de tri

A 7h15, les employés ont vu de la fumée et appelé aussitôt les pompiers.

La piste accidentelle semblait être privilégiée

privilegee.eparisien.fr/espace-premium/oise-60/depart-de-feu-au-centre-de-tri-16-04-2013-2729037.php

30 avril 2013 à 22 heures 30

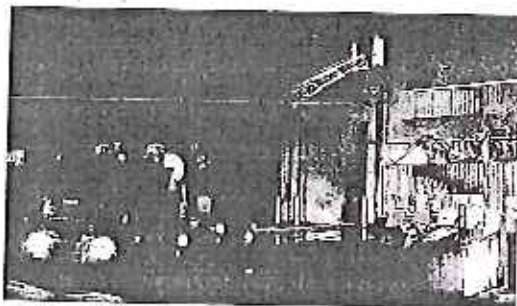


Un violent incendie s'est déclaré, dimanche, vers 22 h 30, dans un bâtiment abritant des déchets industriels du centre de tri de collecte sélective exploité par la société Sita, à Montlouis-sur-Loire.

Par ailleurs, la société qui exploite le site assure que « la plateforme des déchets industriels, construite en 2007, (soit 6 ans auparavant) avait fait l'objet de **tous les contrôles de sécurité réglementaires** ».

<http://www.lanouvellerepublique.fr/Indre-et-Loire/Actualite/Faits-divers-justice/n/Con-tenus/Articles/2013/04/30/Incendie-maitrise-au-centre-de-tri-des-dechets-1431479>

5 mai 2013 samedi 20h15 le centre de traitement des déchets de Hennebont (Morbihan) brûle.



Le brasier est difficilement maîtrisable l'objectif de la quarantaine de pompiers et d'empêcher que les autres bâtiments (dont un garage) dans la ZE brûlent aussi.

(6 mois auparavant le feu avait endommagé le centre de CAUDAN proche et les déchets avaient transporté à Hennebont !)

<http://bretagne.france3.fr/2013/05/05/hennebont-56-incendie-au-centre-de-traitement-des-dechets-industriels-246067.html>

8 Juin 2013 à 22h

A LYON un centre de traitement des déchets (SERDEX) 5000 m² a pris feu... "sur le port Edouard Herriot un site industriel à haut risques"



50 pompiers, 10 engins pour seulement 100m³ de matière en feu !

les pompiers ont reçu l'alerte à 22heures; lorsqu'il sont arrivés les locaux étaient totalement embrasés. Le centre est totalement détruit la cause est indéterminée

<http://www.traitement-des-dechets.com/traitement-dechets/lyon-centre-traitement-des-dechets-incendie-serdex/>

26 Juin 2013 à 2h du matin le centre de traitement de Vaudoncourt est ravagé par les flammes . **Pour une raison encore indéterminée**, un bâtiment de 1 600 mètre carrés a été totalement embrasé et s'est en partie effondré.



Il n'y a pas de victime, les pompiers maîtrisent actuellement les risques de pollution pour les nappes phréatiques. Mais 41 employés se retrouvent au chômage technique.

Nous ne savons pas comment l'incendie s'est déclaré. L'usine était neuve, elle est complètement détruite mais heureusement il n'y a pas

de victimes. Nous allons réorienter les déchets vers d'autres centres de tri du département dit le gérant.

<http://lorraine.france3.fr/2013/06/28/vaudoncourt-l-incendie-couve-toujours-mais-plus-de-pollution-la-mi-journee-278977.html>

Ce résumé des 12 incendies indiqués (il n'est pas certain que d'autres n'aient échappé à la recherche rapide sur internet) montre que d'une part

Lorsqu'il y a un incendie dans un centre de tri de déchet, dans la majorité des cas, la **totalité de l'installation brûle et s'effondre** (surtout si elle est métallique) .

D'autre part la **cause est presque à chaque fois indéterminée**, mais quasiment toujours jugé accidentelle et non criminelle, (sauf par certains dirigeants !) et **presque à chaque fois en dehors des heures ouvrables**, montrant ainsi:

Que soit l'incendie survient ou se déclare **spontanément et seulement** après une phase de combustion lente et dans une période **sans surveillance**.

Soit l'incendie survient **avec la même occurrence pendant les heures d'ouverture et les heures de fermeture**, mais que s'il est éteint par les personnels présents pendant l'ouverture du centre, nul cas n'en est fait .

Que souvent l'installation brûle après **quelques années (5 ans à 7 ans)** , on doit alors s'interroger, que ce soit sur les matériels (notamment les convoyeurs), ou sur les des stockages et ne pas oublier qu'au fil des années, si l'entretien de propreté n'est pas rigoureux et complet que, la poussière et les pollutions grasses font le lit de cette combustion.

On notera ainsi que des quasi incendie ou accidents (en présence de personnels et donc arrêtés immédiatement sans appel des pompiers ne sont jamais mentionnés.

Existent-t-ils, c'est plus que probable, la nuit ne fait pas venir les incendies, l'absence de lutte immédiate si.... **font-t-ils l'objet d'un rapport , cette question reste en sus**

pend, elle n'est pas explicite dans l'étude CALITOM sa réponse pourrait pourtant aider à comprendre les causes réelles qui sont déclarées à 80% **indéterminées** et qui interviennent le plus souvent en dehors de la présence des personnels !

. Note d'humour grinçant.

Fermeture pour la seconde fois du centre de tri de Bassens (Gironde) Selon le dirigeant d'ULYSSE suite à un incendie "criminel" puis un second criminel aussi , il ne comprend pas pourquoi la préfecture ferme le centre.

Ce sont les mêmes arguments qui ont été évoqué pour expliquer l'incendie d'ULYSSE dans la ZE de Mornac

l'interview assez piquant de son dirigeant Patrick Dauvin

<http://www.traitement-des-dechets.com/traitement-dechets/ulyssse-valorisation-des-dechets-a-bassens/>

<http://www.sudouest.fr/2012/07/16/bassens-33-la-societe-de-traitement-de-dechets-editrans-arretec-par-le-prefet-771338-2754.php>

Et pendant ce temps (8 mars 2013) l'usine de traitement de déchets d'ULYSSE cette fois reconstruite à Bassens (qui avait été fermée par arrêté préfectoral) montre que tout va pour le mieux dans le meilleur des mondes.

http://www.youtube.com/watch?v=SwZ_5tv8MCY

Pour conclure: les bornes calendaire de cette liste n'ont pas été choisies de façon à maximiser les incendies, pour preuve moins d'un mois avant ce créneau en Mai 2012 et un mois après en juillet 2013 (le 11 juillet dernier) il y a eu aussi des incendies de centre de tri des déchets. C'est donc un phénomène fréquent et quasi permanent.

Les enseignements

Que retenir de ces exemples: ici 12 exemples sur 13 mois (presque 1 par mois) !

Que l'incendie déjà cause première d'accident dans les centre de tri n'est pas un évènement rare, mais courant et qu'on ne peut pas le traiter à la légère.

Qu'il n'est pas un évènement banal puisque dans la grande majorité des cas (l'installation, la plus part étant en grande partie en **charpente métallique et bardages**) , comme en grande partie dans le présent projet de CALTOM à Mornac, perd ses propriétés mécaniques, s'effondre sous la chaleur et son étanchéité au feu est détruite laissant le feu et les gaz se propager.

Que l'incendie intervient très majoritairement **en dehors de heures de fonctionnement** et que par conséquent, soit par gardiennage soit par capteurs; l'alerte est donné et que seuls les pompiers peuvent lutter contre le feu.

Ajoutons que l'incendie n'épargne pas la ZE de Mornac qui a connu en 11 ans (2001 -2012) 8 incendies industriels (voir document joint), dont 4 dans l'activité de traitement ou stockages des déchets , le dernier étant celui d'Ulysse.

Cette dernière observation amène à 2 réflexions:

◆ La première est compte tenu de cette répartition temporelle totalement déséquilibrée en faveur de la non-activité des installations, quid des départs de feu en présence de personnels: sont -ils arrêtés, sont t-ils recensés comme incidents, déclenchent t-il des travaux et des contrôles ? En réalité en dépit des déclarations de conformité, ce recensement n'est jamais indiqué, seul parfois des déclarations avouent qu'il y a eu des départs de feu vite arrêtés (ULYSSE) mais uniquement pour accréditer l'idée que la cause de l'incendie hors de la présence des personnel est certainement criminel....Argumentation très faible.

◆ La seconde est que l'absence de réaction automatique et immédiate sur place, voire l'insuffisance des moyens face à l'intensité de l'incendie, conduisent à attendre après l'alerte (soit d'un gardien, soit de capteurs), l'arrivée des pompiers.

Tout dépend alors de leur proximité et du délai nécessaire pour amener sur place les forces de lutte (typiquement 50 pompiers dans les cas observés) et si ce délai dépasse quelques minutes (on parle en général du seuil fatal de 3 minutes après la détection d'incendie) l'ensemble de l'installation brûle.

Par ailleurs revenons sur l'âge critique des centres: on constate.

Que l'incendie intervient rarement dans une installation neuve (une fois sur 12 ici) mais dans une installation qui a à partir de **5 à 7 ans d'âge**, ce qui amène à s'interroger sur les raisons de cette constatation.

Viennent immédiatement à l'esprit:

- ◆ la propreté du site et en particulier le mélange des poussières et des graisses (entretien des mécanismes, salissures des déchets) qui s'accumulent au fil des années, si une politique de stricte propreté des machines avec contrôles n'est pas appliquée.
- ◆ L'usure des équipements, propice aux frottements mécaniques et échauffement des parties mobiles qui lui aussi s'accroît au fil des ans en dépit de la maintenance.

Tous ces éléments doivent rester en mémoire au moment d'aborder le cas particulier du site CALITOM de MORNAC, afin de se confronter à sa conception et à son exploitation, car il est situé non seulement dans une ZE habitée (élèves résidants au CFPA), mais surtout en zone forestière rendue très sensible aux incendies depuis la tempête de décembre 1999 et à proximité immédiate des habitation riveraines déjà citées.

Les modes de défaillance spécifiques

NOTA: le précédent § était plus relatif à l'étude d'impact celui ci à l'étude de danger
Pour qu'un feu prenne et devienne un incendie majeur les **3 éléments suivants**
(appelés triangle du feu) sont nécessaires:

- ✦ Un ou des combustibles
- ✦ Un ou des comburants (oxydants directs ou par décomposition)
- ✦ Un phénomène d'initiation, par exemple: point chaud, étincelle, combustion lente par fermentation

Regardons la présence de chacun de ces paramètres.

Les combustibles: Sont nombreux et variés (ordures ménagères, papiers, plastiques, cartons et même gazole). Ils sont en grande quantité dans l'installation, de plus ils ne sont pas en bloc mais sous forme très divisée offrant une grande surface de combustion, encore plus avec des poussières: c'est cette grande surface de combustion qui provoque une prise de feu très rapide, jusqu'à la limite des poussières qui peuvent présenter un caractère explosif.

Si nous considérons les combustibles internes à l'exploitation, comme permettant de générer un feu majeur en raison des grandes quantités des déchets sur place, nous ne pouvons pas oublier le combustible important que constitue la forêt environnante.

Elle peut agir comme initiateur de la combustion, par rayonnement (flux thermique) par conduction (chute d'arbres) par déplacement des parties enflammées et des gaz par les vents ceci est mentionné dans l'étude de danger.

Mais elle peut surtout, si l'origine du feu est interne comme amplificateur catastrophique puisque de nombreuses maisons sont mitoyennes de la forêt et que dans la ZE elle même des élèves et un gardien y résident.

Dans les deux cas de feu de forêt des forces de pompiers beaucoup plus considérables seront nécessaires et l'incendie prend un caractère plus grave et durable.

Les comburants: Il y a bien entendu en permanence l'oxygène de l'air, et sans rechercher d'autres composés (chlore, fluor) éventuellement formés par la combustion des matériaux lors de l'incendie celui-ci est l'élément majeur et à lui seul largement suffisant pour tous les types d'incendie.

Les phénomènes d'initiation:

On écartera tout phénomène à risque du au non respect des consignes , même par un personnel extérieur peu formé (comme par exemple fumeurs, véhicules thermiques non diesels dans l'enceinte bien que ça arrive) .

On est en présence de moteurs électriques avec possibilité d'étincelles, d'échauffement accidentel (le moteur "grille") du à une surcharge permanente , à des conditions de température climatiques excessives dans les bâtiments, à un entretien insuffisant (ouïes de refroidissement obturées par des objets, papier, poussière grasse, oxydation), ou à l'usure, échauffement des paliers. Les moteurs électriques peuvent initier la flamme.

On est en présence de mécanismes de tri et de convoyage avec un mélange de matériaux dont en particulier métalliques pouvant créer des étincelles et des points chauds par frottement entre métaux ou par choc.

Ces mêmes mécanismes outre le moteur ont des système de transmission, soit par chaînes soit par courroie. Les premières sont génératrice de dispersion de graisse et de poussières grasses, les secondes peuvent par exemple créer des échauffement par usure et mauvaise tension (la courroie patine).

Ces mêmes mécanismes qui réalisent des opération de tri, compression, déplacement (tapis ou bandes transporteuses) ont des paliers (à graisser en général) des rouleaux d'appui et des rouleaux de mise en tension des tapis et bande. Ce sont des points susceptibles de générer par frottement des prises de feu, soit par manque d'entretien et de propreté, soit par usure, désalignement ou coincement.

Entre ces mécanismes et les déchets transportés (par exemple sur les tapis ou bandes transporteuse, il y a aussi des frottements et selon la conception des possibilités de coincement d'objets de petite taille entre des tapis et leur calandrage de tenue.

Les déchets eux-mêmes , pouvant être source 'électricité électrostatique par frottement entre plastiques et entre plastiques et papiers

Enfin il y a le trafic nombreux de camions, y compris le ravitaillement en carburant prévu sur place. Même avec des moteurs diesels (ne générant pas à priori d'étincelle) les températures moteurs thermiques actuels puissants et celles des freins sont souvent très élevées, sources plus fréquentes d'incendie du véhicule; raison pour laquelle des normes nouvelles régissent par exemple les tunnels.

La présence fréquente des trois éléments générateurs d'incendie, conduit à examiner les points les plus critiques et notamment les convoyeurs à bande.

Il n'est pas question en effet dans cette courte analyse de reprendre l'AMDEC (Analyse des Modes de Défaillance de leurs Effets et de leur Criticités) complète du site, mais ce point doit retenir notre attention et peut ainsi servir d'exemple.

Ce point concerne les convoyeurs à bande, pour les transferts et en cabine de tri. Ils nous serviront d'exemple et d'étude de cas pour examiner si le risque d'incendie est élevé et ce qu'il faudrait prévoir le cas échéant et ceci pour plusieurs raisons.

Tout d'abord parce qu'il y a environ, dans le projet d'installation de CALITOM, une vingtaine de tapis roulant (tapis de tri, convoyeur ou bande transporteuse regroupés sur le même vocable), d'où une probabilité d'accident multipliée.

Ensuite parce que ce sont des équipements rassemblant la plupart des causes d'initiation du feu.

Ils ont en effet en commun:

- ◆ D'avoir une motorisation électrique, des bandes ou tapis en boucle sans fin, le plus souvent en matière caoutchoutée inflammable constituant une bande sans fin, dont la partie supérieure transporte les objets et la partie inférieure est le retour de bande.
- ◆ D'avoir de nombreux rouleaux d'appui, de guidage et de tension.
- ◆ D'avoir un ou des dispositifs d'entraînement pour faire avancer la bande, chaînes ou courroies boîtier de renvoi et de réduction.

Il est courant du fait des graissages et des produits transportés, que tous ces mécanismes soient recouverts de poussière grasse et collante.

Il est courant en particulier que la face interne de la bande s'enduisse de plus de poussières grasses, voir de petits tas de graisse, tombés par gravité, cette face étant moins accessible à la vue et à l'entretien et certaines parties d'accumulation, latérales ou derrière des rouleaux nécessitent un démontage pour en voir l'état de non propreté.

Il est courant que même bien guidés les tapis frottent; soit sur les bords, soit avec des objets qui s'insèrent entre les tapis et les calandrage. Il peut arriver que ces objets se coincent entre des tapis, les bords voir des rouleaux.

Enfin les bandes transporteuses, de toute nature, de même que pour les "Escalators" par exemple, qui font aussi un circuit de boucle fermée, au delà de transporter les objets auxquels ils ont été destinés comme fonction première, transportent aussi sans cesse en circuit fermé et accumulent les poussières, les saletés et les graisses.

Tous les éléments précités contiennent donc leurs modes de défaillance essentiellement par point chaud comme vu au § précédent.

Mais les bandes transporteuses (convoyeur, tapis de tri..) présentent deux autres caractéristiques spécifiques de risque

c'est d'une part qu'ils **déplacent** l'incendie dans leur mouvement et facilitent sa **propagation en créant un chemin préférentiel**, même à l'arrêt.

On retiendra à ce sujet que dans l'incendie qui a détruit en Aout 2012 le centre de tri de Chateaubernard près de Cognac on impute au feu d'un convoyeur entre deux bâtiment pourtant distants la transmission du feu de l'un à l'autre et donc l'amplification de celui-ci.

C'est d'autre part que les bandes transporteuse sont soit ouvertes (pour le tri manuel) soit fermées par des capots ou des calandres. Dans ce cas existe un phénomène **connu sous le nom d'effet tunnel** qui transporte très rapidement (plusieurs centaines de m/s) le front de flamme d'une extrémité à l'autre soit du capotage soit de la partie non ouverte.

Les effet redoutés des défaillances

On ne peut que constater que lorsque on additionne:

- ✦ Des installations importantes, au sens du volume de déchets à trier qui sont ici considérables (5376 m3 de déchets issus de la collecte sélective plus 330 m3 d'ordures ménagères , plus 10 M3 de gazole) et celle l'est donc avec des déchets papiers, cartons et plastiques hautement combustibles et fortement fractionnés.
- ✦ Dont une partie de stockage de près de 4000 M3 sur un seul endroit (page 30/140 étude de dangers)
- ✦ Des installations munies de nombreux convoyeurs à bande, qui dispersent ou font cheminer le feu par la géométrie de leur construction.
- ✦ Dans des construction métalliques sensibles à la température, (effondrement) se contenter pour avoir une prévision du comportement au feu d'ensemble des simulation de flux est insuffisant (documents 1 à 11 cités dans l'étude de danger)
- ✦ Les effets de la conduction (dans les métaux de la structure du bâtiment, mais aussi des équipements globalement métalliques comme les convoyeurs), de la perte d'intégrité de la structure du bâtiment (et donc des cloisonnements considérés comme étanches) de la convection dans les locaux, voire si le local est ouvert des vents doivent aussi être pris en compte.

Le risque d'incendie majeur est présent dans les centres de tri plus que dans une majorité des autres sites industriels .

L'amplification par le massif forestier de la Braconne.

D'une manière générale ce massif forestier est fragile.

"Le département de la Charente figure depuis 1993, parmi les 28 départements Français classés en zone à haut risque. ...Au niveau de la commune de Mornac, la forêt de la Braconne s'étend sur 1 334 ha et couvre ainsi plus de la moitié du territoire communal.

Le site d'étude est entouré par la forêt de la Braconne. D'après l'article 1 de l'arrêté préfectoral portant classement de massifs forestiers . risque feux de forêts et obligation de débroussaillage et de gestion sylvicole dans ces massifs en date du 22/03/2007, le massif . Forêts domaniales de Bois Blanc et de la Braconne est concerné par le risque de feu de fort sur la commune de Mornac."

extrait étude de danger page 45/140

Or, la tempête de 1999, postérieure à ce classement a ravagée ce massif et depuis elle à conduit à laisser un grand nombre de parcelles, auparavant futaies dégagées et entretenues dans un état de broussailles et de taillis enchevêtrés.

Cette politique qui suit parfois celle de la régénération des sols, n'est pas critiquée, mais la situation telle que décrite est hautement source d'incendie violent.

C'est précisément le cas, en particulier de parcelles très proches du site, comme la N° 2 à l'ouest des parcelles 73 et 47 retenues pour le site Calitom, dont on peut voir qu'elle est d'un seul tenant, sans pare feu et quasiment impénétrable à part la faune.

Elle s'embranchera très rapidement et sera difficile à combattre par les moyens au sol

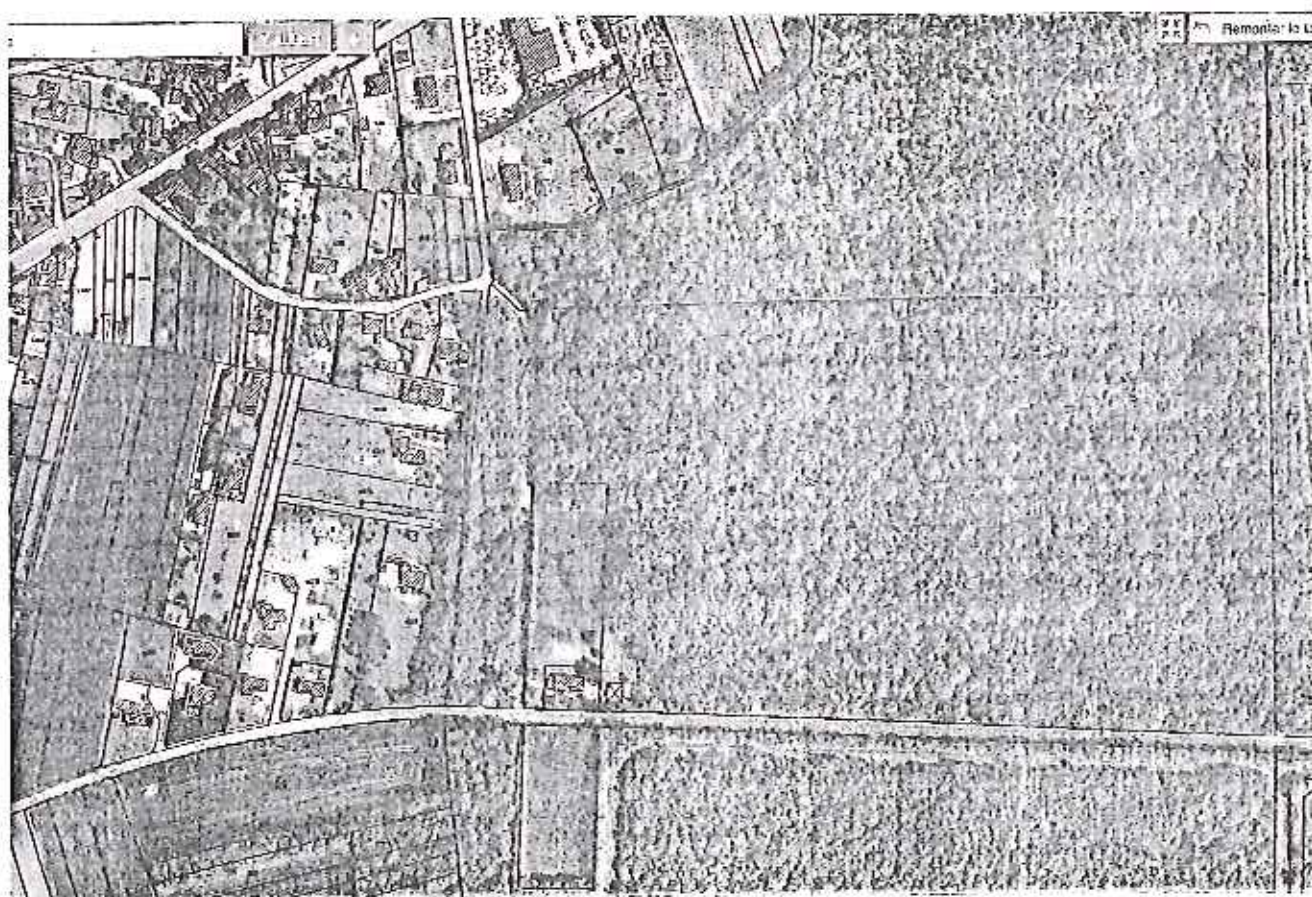
Ce risque d'amplification rapide concerne aussi sa parcelle mitoyenne, la N°34 où se trouve le bâtiment appelé "UNICONTAL" dans l'étude d'impact en bas de cette image, car elle est aussi dans le même état inextricable.

Ce risque d'amplification concerne également les parcelles 9 et 10 de l'autre côté de la RD 110, si le vent souffle du sud, les gaz enflammés et les escarbilles traverseront la RD 110 sans difficulté.



La vue ci-dessus montre le risque pour les 3 habitations les plus proches en haut à gauche et en partie le bâtiment dit "UNICONTAL" au milieu en partie basse.

La vue ci-dessous montre l'ensembles des maisons à proximité immédiate de cette partie exposée de la forêt .



IV PISTES D'AMÉLIORATION VERSUS LES RIVERAINS

La prévention ciblée

On ne parle pas ici de la réglementation applicable aux opérations classique d'exploitation ou de maintenance, qui sont évidemment applicable, ni de la formation de personnels au risque incendie et à la conduite à tenir, que l'on suppose correctement faites et périodiquement renouvelées.... toutefois celle des personnels étrangers au site peut poser questions auxquelles sauf erreur ou omission le dossier ne répond pas.

On parle de la prévention orientée sur les modes de défaillance.

Au premier titre la propreté:

Tout ce qui a été dit la capacité des bandes transporteuse d'accumuler les poussières, de leur impossibilité de fonctionner sans frottement (parfois coincements ou bourrage) montre que la propreté est indispensable.

On pourrait en dire de même, l'occasion se présente des dispositifs de filtration de l'air, car certains pourraient opposer cet usage avec le risque de poussières, mais il n'est pas opérant sur les poussières grasse collées.

Obtenu à la fois par la méthode des "5 s"*

Seiri (整理?) : débarrasser; *Seiton (整頓?)* : ranger; *Seiso (清掃?)* : nettoyer (et peindre en blanc) *Seiketsu (清潔?)* : ordonner et *Shitsuke (躰?)* : être rigoureux

Par un recensement des objets, déchets équipements, n'ayant pas lieu d'être dans les locaux et leur élimination.

Par une opération de nettoyage périodique (mensuelle) avec le maximum de surfaces devant rester propres et peintes ou repeints en blanc, avec la visite systématique des points susceptibles d'être encrassés, salis en suivant un listing d'opération testé et confirmé puis une consignation écrite et signée des points visité et nettoyés.

Par le rangement et le marquage des équipements mobiles à l'issue de la phase de propreté.

Par un recueil des opérations préventives de propreté qui doit être mis à la disposition des contrôleurs comme suivi de la sécurité opérationnelle (rigueur).

Sauf erreur ou omission cet aspect qui fait partie des recommandations de l'INRS (Institut national de recherche et de sécurité) organisme de référence dans la prévention des risques professionnels; pour la conception des centres de déchets n'est pas détaillé dans les documents on ne lit que:

P 13/20 de la demande d'autorisation d'exploiter

4.1.2 Entretien des lieux de travail

Les voies de circulation et de stationnement sont régulièrement nettoyées et entretenues et les éléments légers qui se seraient dispersés dans l'enceinte de l'établissement sont ramassés.

Ce qui au regard de ce qui recommandé et demandé est insuffisant!

Au second titre le diagnostic périodique des équipements générateurs de feu, avec un examen de l'état de bon fonctionnement (donc ici de non échauffement excessif en service), d'alignement jeux et usure acceptables, évidemment de tous les composants électriques induisant en service des mise ou rupture e contact (générateur d'étincelle) , comme les contacteurs divers, prise de courant à balais mais aussi de toutes les pièces mécaniques en contact intermittent pouvant générer par choc des étincelles...la encore , suivant un listing d'opération testé et confirmé puis une consignation écrite et signée des points visité et diagnostiqués bon ou à régler ou remplacer

Au troisième titre un recueil des incidents en exploitation dans la chaine des causes de défaillance ou d'initiation de points chaud. depuis a température jugée anormalement chaude d'une composant (un palier, un tapis, un capot), jusqu'à la prise de feu y compris la phase d'extinction.

Ce recueil d'incident doit être naturellement corrélé aux divers moyens de détection (d'élévation de température ou de pression, d'explosimètre s'il y a lieu, de détection de produit et fumées de combustion, monoxyde de carbone en particulier, de contrôle de défilement des tapis de transport) ceci en vue de pouvoir constater , si l'incident détecté , l'avait été de façon humaine par observation , mais surtout par les détecteurs mis à cet effet ou mieux par les deux et afin d'améliorer le cas échéant les dispositifs de détection s'ils s'avéraient insuffisants.

A ce sujet, sauf erreur ou omission de lecture on ne trouve dans les documents présentés , en tant que détecteurs automatiques que des détecteurs optiques pour la fumée, mais pas de détecteur thermique, ni détecteurs de flamme (ou de température e flamme) ni de flux thermique ni encore de variation anormale de la composition de l'atmosphère.

Ce recueil d'incidents doit également servir d'apprentissage permanent pour la propreté , la maintenance , le diagnostic périodique et la formation.
Il doit être mis à la disposition des contrôleurs comme suivi de la sécurité opérationnelle.

Il doit servir également à questionner la possibilité de remplacer certains élément (l.e>.) moteurs électriques, par leur équivalent pneumatique.

NOTA: puisque le faible nombre de prise de feu dans les heures d'exploitation laisse fortement penser que des incidents ont pu être stoppés à temps.

Au quatrième titre un recueil d'incident hors exploitation, qui ne peut être fait que par le relevé des capteurs et par la gardiennage.

il est nécessairement différent, puisque les machines sont à l'arrêt, mais doit recenser ce qui l'an dernier 10 fois sur 11 est arrivé, une combustion lente, non perçue pendant les heures ouvrées ou intervenue après, soit par défaut d'oxygène, soit par des matériaux faiblement inflammable mais qui finissent par brûler, soit par des transformation chimique (exemple fermentation en présence de matière organique).

le recueil incidents hors exploitation doit être mis à la disposition des contrôleurs comme suivi de la sécurité opérationnelle.

Toutes ces mesures sont peu contraignantes et peu coûteuses, elle participent de plus à une meilleure connaissance du matériel par les opérateurs et le sensibilise à leur sécurité.

(pour info, Mr Huguenot de Calitom nous avait indiqué qu'il allait employer principalement des gens d'origine « Pole Emploi ».

Est-ce que l'on aura pas des personnels démotivés, non sérieux, qui risquent de ne pas respecter les consignes ?

Il faut que ce soit des personnes Calitom qualifiés ou des S/T reconnus qui fassent ces contrôles réguliers !)

Il est important, pour la confiance entre les acteurs, pour le bon suivi des règles et finalement la sécurité de tous, que l'ensemble des recueils de propreté, d'incident en exploitation et d'incidents hors exploitation remis aux contrôleurs (ou organisme de contrôle de la sécurité) **soient publics et consultables sur place ou dans les locaux de CALITOM** en particulier **par les riverains des entreprises de la ZE et des habitants proches.**

la lutte contre l'incendie dès sa détection.

On ne parlera pas ici ni des procédures règlementaires, plan de prévention, plan de feu, autorisation de travail, ni évidemment des mesures vis à vis du personnel (issues et dégagements) etc. qui sont décrits convenablement.

On pourra se rapporter sur l'ensemble de ces mesures au guide méthodologique sur l'évaluation du risque incendie dans l'entreprise de l'INRS version 2002.

Mais nous rappelons l'expérience réelle récente: que l'essentiel des incendies se sont initiés ou au moins ont été découverts et alertés **en dehors des heures d'exploitation,**

que par conséquent lorsque les dispositifs manuels (robinets armé, extincteurs) **sont inopérants faute d'opérateur.**

On rappellera tout d'abord que les bâtiments administratifs sont à ossature bois de moins de 8 m de hauteur et sont donc considérés **sans obligation particulière de résistance au feu** (sic) page 9/53 du dossier technique. Ce qui ne manque pas de surprendre, dans l'environnement sensible de la forêt !

L'atelier garage BOM dont l'aire de distribution de carburant est munie de **deux cuves de gasoil aérienne de 10 m³**, il est en **structure métallique avec couverture bac acier**: Il est à noter que l'atelier-garage est un local soumis au Code du travail dont la hauteur du plancher est inférieure 8m. **Il n'y a donc pas d'obligation particulière de résistance au feu** (re- sic) page 11/53 du dossier technique. Ce qui ne manque pas de surprendre en seconde fois, dans l'environnement sensible de la forêt !

Hall de réception voile béton de 4 à 5 m de hauteur, surmonté d'une bardage métallique et d'une couverture (isolée, surtout de l'environnement externe solaire) en bac acier.

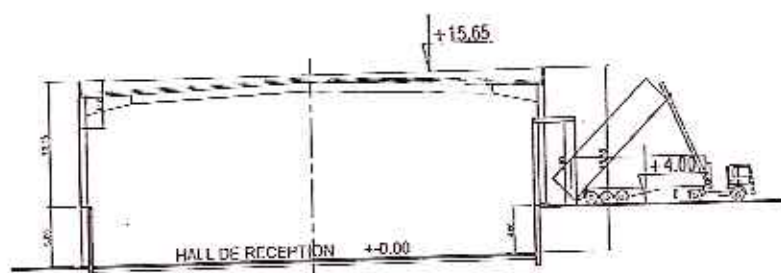


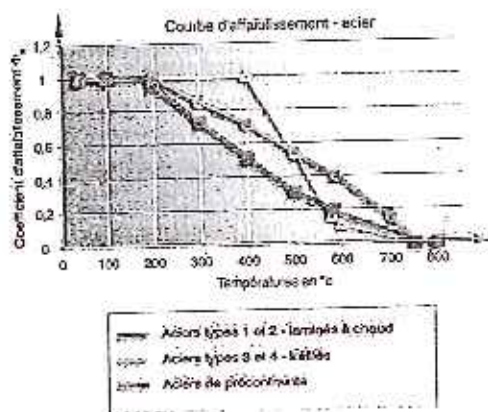
Figure 6 : Coupe sur hall de réception

La figure 6 ci-contre montre la proportion de structure métallique en particulier la charpente.

Le hall de stockage des produits fini est d'une structure voisine avec toujours la charpente principale soutenant la toiture en métal

ainsi que la toiture elle même et des bardages métalliques sur un large partie des faces latérales

Sans négliger la politique de fractionnement des locaux, l'isolement les unes des autres des matières les plus dangereuses les unes des autres (bouteille de gaz de chariots de manutention par exemple) et bien que ces bâtiment soient généralement fractionnés ou protégés par de portes coupe feu, **force et de constater** que la réduction de résistance mécanique des structures (affaiblissement notable de 50% dès 400 °C) et souvent leur effondrement sous la chaleur est une constante de tous les incendies signalés au §III alinéa 2 et qu'il réduit à néant l'efficacité de ces dispositifs dit coupe feu.



Souvent pendant l'action, les pompiers et parfois même avant leur arrivée, ne peuvent que constater l'embrassement généralisé (confer les liens des exemples donnés d'incendie)

Seuls donc des dispositifs à déclenchement automatique ou permanents de refroidissement ou de réduction d'oxygène ou arrosage, les "brumisateurs" qui sont aujourd'hui préférés (consommant moins d'eau, réduisant le taux d'oxygène) etc.. sont opérants dans l'attente de l'arrivée des pompiers, pour éviter qu'un départ de feu ne se termine en catastrophe.

L'arrivée des pompiers suivant , selon leur délai de trajet , l'alerte donné par le personnel de gardiennage et /ou les différents capteurs (thermique , fumée etc)

De tels dispositifs sont connus dans les métiers du traitement des déchets et font partie des options dans les équipements classiques;

Restons par exemple sur les convoyeurs à bande (ou tapis roulants)

Dans les zones où un capot est nécessaire (pour que les matériaux transportés ne soient pollués ou éjectés par exemple dans un transfert entre bâtiments ou entre partie fractionnées d'un bâtiment, ou encore pour limiter l'émission de poussières dans des phases de transfert) il existe des dispositifs d'arrosage en pluie (de type rampe sprinkler) conçu à cet usage afin d'éviter la prise de feu avec effet tunnel.

Ce dispositif limite en même temps le passage de feu d'un bâtiment ou d'un local à un autre.

Car même arrêtés les transporteurs à bande constituent des chemins préférentiels pour l'incendie (au même titre que des gaines aérauliques)

Dans les zones où un capot ne peut être utilisé (salle de tri manuel) on recommande soit des rampes de spinklers au dessus des installations, soit des brumisateurs (qui dispensent moins d'eau et ont la capacité de réduire les capacités d'oxydation (réduction d'oxygène) et au final provoquent moins de dégât que l'arrosage.

Dans des locaux type informatique isolés sans personnel, des dispositifs à gaz pour réduire l'oxygène.

Enfin pour l'ensemble de l'installation des dispositifs d'arrosage en pluie ou de brumisation.

Tous ces dispositifs existent et sont utilisés dans des endroits sensibles à l'incendie (parking souterrains par exemple). Ils se montrent efficaces pour limiter, dès le début et fortement l'emprise du feu dans l'attente des pompiers.

L'étude CALITOM fonde ses calculs de transmission sur les seuls flux thermiques et les distances, mais ne tient pas compte des effondrement de locaux, ni du transport

des flammes par le vent et les cheminement préférentiels (convoyeurs à bande et conduits)

la destruction complète de l'installation est déjà une perte notoire, mais c'est la transmission de cet accident à la forêt: et les conséquences désastreuses pour l'environnement et les habitants proches qu'il faut éviter.

Des dispositifs à déclenchement automatique généraux: C'est pourquoi et d'une manière générale si un incendie dépasse l'enveloppe d'un matériel individuellement protégé par un dispositif manuel avec présence d'opérateur formé ou automatique, seul un dispositif général peut permettre de sauver le bâtiment et empêcher la propagation vers l'extérieur donc vers la forêt.

Une meilleure localisation du site

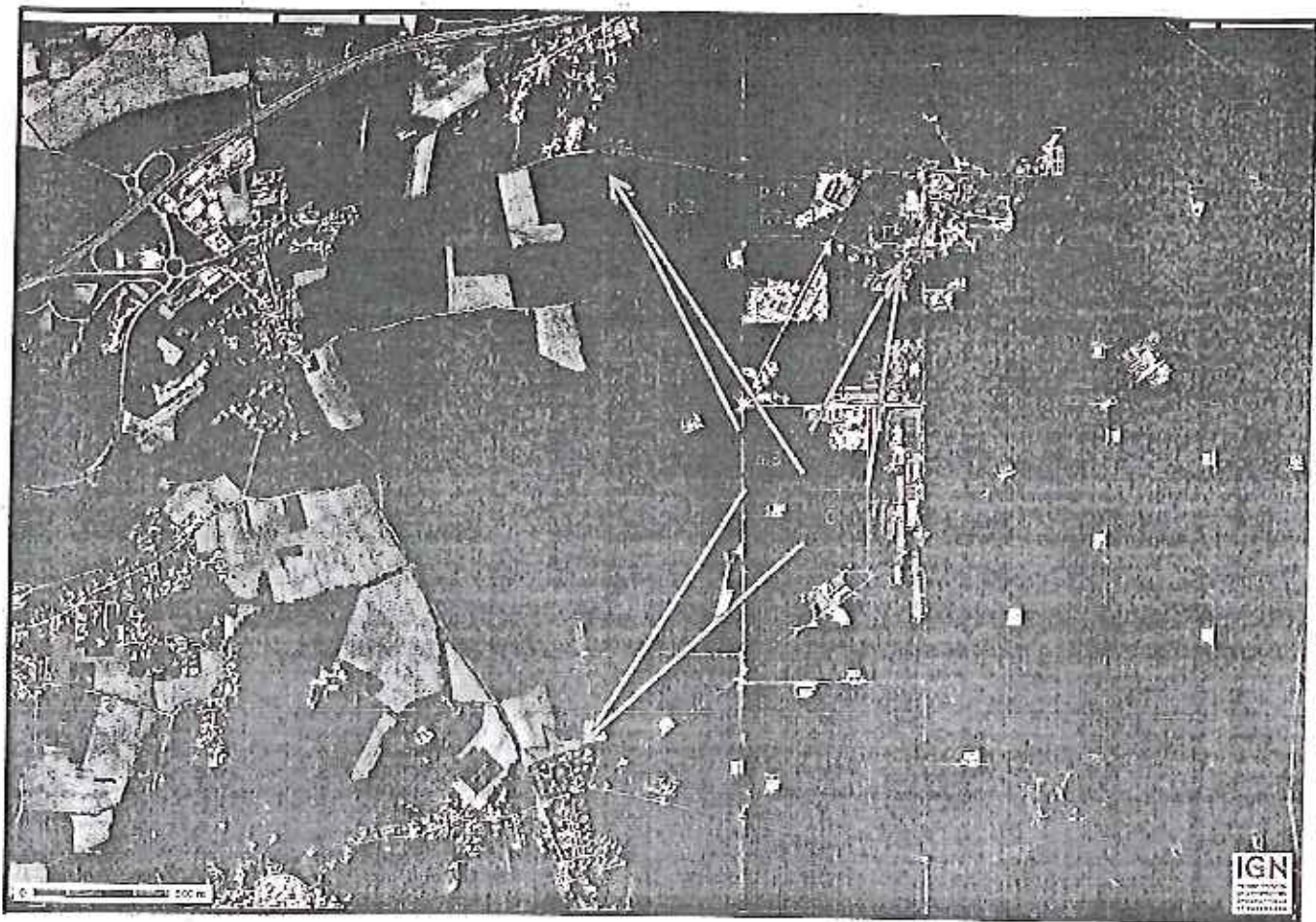
Enfin en regard des risques routiers et incendie tant sur la ZE, que sur le massif forestier que sur le voisinage, que l'implantation en parcelles n° 73 et 47 soit reconsidérée au profit d'une parcelle N°3 ou une voisine, (dite G) en tout cas plus éloignée des habitats résidentiels (AFPA compris).

Une vue aérienne expose

Dans ce document si l'implantation était faite par exemple en parcelle n°3 ou encore à proximité en parcelle nommée G un peu dans son sud ouest dans l'étude multi-critères, elle placerait les habitations à un minimum d'un kilomètre du foyer primitif et ferait passer la distance des résidences d'élèves CFPA comme du gardien de 200m à 500m. (flèches bleues).

Or si on considère de près les critères retenus par l'analyse "multi-critères" (page 226 et suivantes de l'étude d'impact quand on voit que la parcelle G est desservie par un enjeu plus fort que la A (solution proposée) pour deux aspects éminemment contestables qui ont fait la différence

- ◆ Les gîtes arboricoles des chauves souris (alors qu'elle nichent sur toute la ZE, aussi bien que sous ma terrasse !).



◆ La distance au gouffre le plus proche alors qu'en réalité les parcelles retenues dans cette étude ignorent de nombreux gouffres de la ZE et de la commune de Mornac et en particulier 2 trous plus proches de la parcelle retenue dont l'un à 500m de distance (rond bleu foncé) qui ne sont pas recensés ce qui lui vaut une note A au lieu de B pour la parcelle B distante de 900 m d'un autre trou.

Autant dire que cette étude est dite abusivement "multi-critères" (pour donner l'impression que tous les paramètres ont été balayés) alors qu'elle ne fait pas de place suffisante

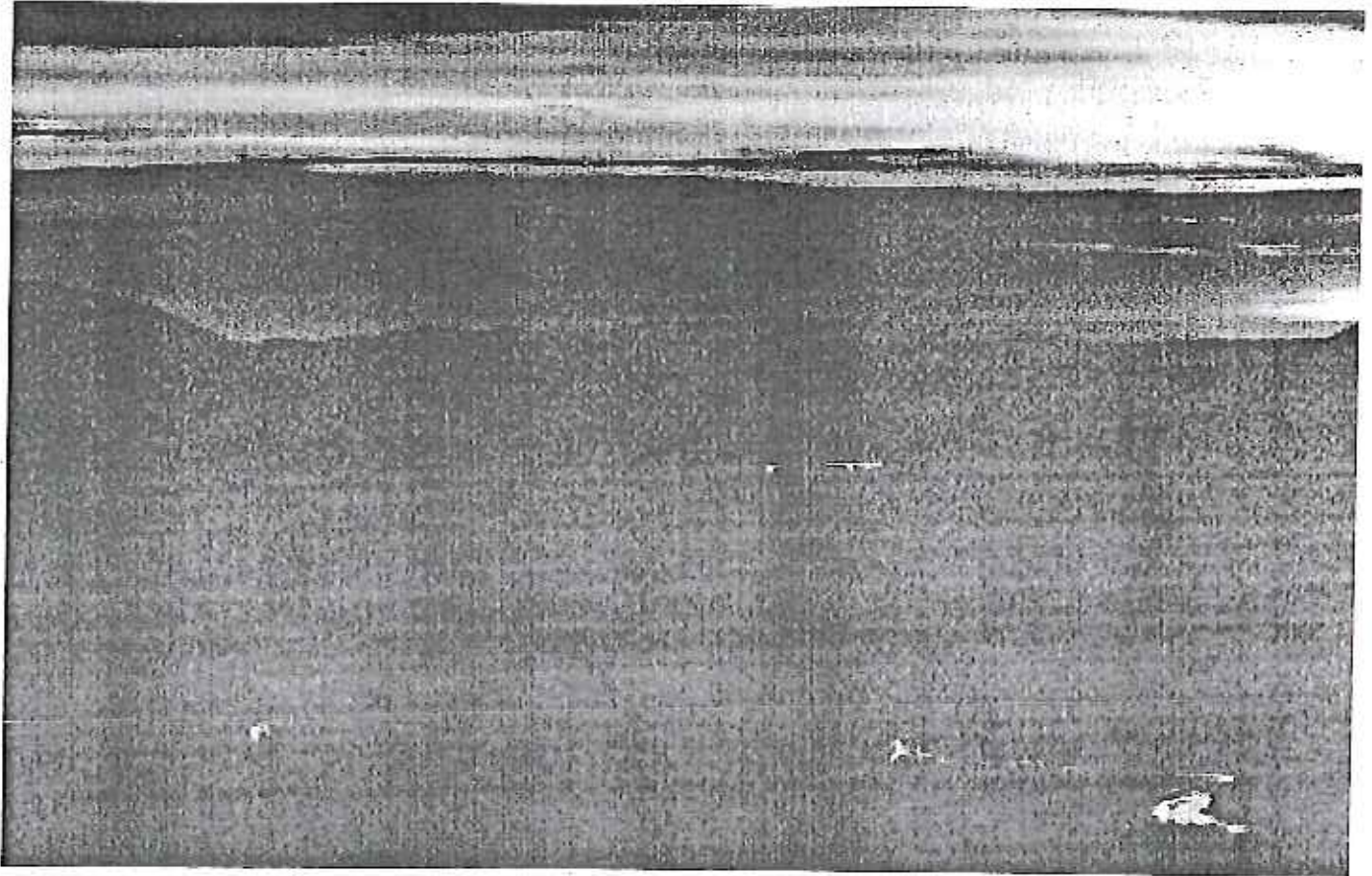
Ni aux risque de circulation dans les voies d'accès au site

Ni aux risque d'incendie et aux conséquences sur les habitations les plus proches.

Et sur ces aspects elle est hautement critiquable par des experts.

La parcelle G plus sûre pour les personnes devrait être retenue à la place des n°47 et 73.

V CONCLUSION



Pour résumer

Les riverains craignent les risques d'accidents plus importants sur la RD 110, et dans le bourg des Favrauds, voies interdites au PL de plus de 3,5 t, et sur l'allée des Forestiers (voie de l'ONF totalement interdite saufs personnes autorisée). Ceci parce que le site en est très proche et que pour certains trajets cette route constitue un raccourci tentant (déjà assez fréquemment utilisé, bien qu'illégalement)

La gravité d'un incendie:

Sachant que la quasi totalité de ces incendies de centre de tri se sont déroulés hors des heures œuvres (donc sans lutte immédiate avant l'arrivée des pompiers) et sachant que la grande majorité des incendies dans des centre de tri de construction comparable (charpente et toiture métalliques) on connu l'effondrement par chute des caractéristiques mécaniques et la ruine de l'installation, la propagation de l'incendie aux parcelle du massif forestier proche ne peut être exclue.

Les riverains craignent ainsi des risques d'incendie graves objectivement fondés, car cette installation traite un volume important de déchets secs inflammables, que les centre de tri sont particulièrement sujet à l'incendie (12 sur ces 13 derniers mois, soit

près de 1/mois en France) que l'incendie dans la ZE de mornac n'est pas rare non plus (en moyenne 1 /an depuis 10 ans) et surtout que placé dans un massif forestier rendu encore plus sensible après la tempête de 1999 par l'état très combustible de certaines parcelle constitue un amplificateur notable et un risque vital pour les habitants proches.

les riverains constatent que l'implantation du site en parcelle 73 et 47 est malheureuse envers les risques de circulation et d'incendie précité et formule la recommandation

Les riverains sont prêts à adhérer à ce projet à condition que soient pris en compte leur remarques sur la localisation du site et les compléments qu'ils demandent et qui sont formulées ci-après.

Quels compléments sont demandés ?

Face au risque routier:

La confirmation écrite et définitive de la non demande d'usage de la RD 110, ni de l'allée des forestiers pour l'exploitation opérationnelle de cette unité, sauf pour les véhicules de secours et certains véhicules privés des personnels qui ne pourraient pas emprunter la RN 141.

L'identification précise des circuits d'arrivée et de départ du site jusqu'à la sortie de la ZE et l'usage du réseau routier avec la confirmation écrite et définitive de la demande de sortie sur la RD 110 or l'entrée principale de la ZE.

une localisation dans une parcelle plus éloignée de la RD 110. (voir aussi pour l'incendie).

NOTA: il est évident que pour les habitants de Mornac, ces demandes se complètent par celles formulées par l'ADEM.

Face au risque incendie:

Notamment de l'incendie dans les installation, nous souhaitons, à l'exception des mesures qui seraient déjà prises et publiées qu'une politique plus ciblée sur ce risque soit conduite en deux phases.

Phase 1

1) Qu'un cahier de relevés des précautions de propreté périodique et spécifique des équipement et dispositifs vulnérables de dépôts de poussière grasse et autre matière sensible vis à vis du feu (tels que bande de convoyeurs, chaînes, moteurs (périodicité bien entendu à définir mais on peu commencer par exemple par une périodicité trimestrielle) soient établis et sujet à inspections de contrôle par les organismes agréés

2) Qu'un cahier de relevés diagnostics périodiques des équipement et éléments recensés comme générateurs ou initiateurs potentiels de feu (à définir par exemple semestriels) soient établis et sujet à inspections de contrôle par les organismes agréés

3) Qu'un cahier de recueils d'incidents (cahier spécifique relatif aux feux ou causes constatées de feu) en opération , soient établis et sujet à inspections de contrôle par les organismes agréés.

4) Qu'un cahier de recueils d'incidents (relatifs aux feux ou causes constatées de feu) hors opération , soient établis et sujet à inspections de contrôle par les organismes agréés hors opération.

5) que les documents de contrôle soient accessible sur demande aux riverains de la ZE et des habitants riverains de Mornac et de Brie.

Cette phase est peu couteuse en investissement et participe à la formation des personnels.

Phase 2

Si la phase 1 révèle , que de tels incidents en opération et /ou hors opération, sont fréquents (typiquement plus de x par 5 an par équipement ou y/an pour la totalité....X et Y devant être défini par des experts du domaine), bien que combattu par les mesures de propreté, de diagnostic, que par conséquent ils sont difficilement prévisible alors une phase 2 sera nécessaire

L'ensemble des résultats identifiant les points les plus fragiles en regard du feu de l'installation conduiront si nécessaire à décider le cas échéant de la mise en place de dispositif d'extinction automatique soit sur des équipement particuliers soit de façon généralisées si trop d'équipement étaient concernés, ou que cela constitue une solution plus économique ou plus sûre.

Dans ce cas ces dispositions devraient comme les contrôles de la phase 1 être mise à disposition des riverains.

Nous espérons que ces recommandations et demandes concernant l'exploitation de ce futur site seront comprises et considérées, selon notre intention, comme allant globalement dans le sens de l'intérêt de tous:

L'intérêt environnemental d'un massif forestier poumon de la Charente, classé comme particulièrement vulnérable au risque incendie, risque renforcé par son état suite à la tempête de 1999

L'intérêt d'exploitation et de la pérennité du site,

L'intérêt des riverains qu'ils soient résident, ou travailleurs de la ZE intérêts des habitants résidants à proximité immédiate de la ZE que ce soit sur les communes de Mornac ou de Brie,

Nous espérons que ces recommandations sauront retenir l'attention des responsables de l'enquête et de CALITOM.



ADEM

Association pour la
Protection de l'Environnement
de MORNAC

☆☆☆

ENQUÊTE PUBLIQUE

ICPE – Rubrique n°2714



Dossier de remarques et commentaires
concernant la demande d'autorisation d'exploiter
le pôle de valorisation des déchets
sur la Commune de MORNAC (16),
conduit par CALITOM



ADEM – 1 allée des Sports – 16600 MORNAC

Courriel : adem.mornac@gmail.com - <https://sites.google.com/site/assoadem16>

SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE.....	3
2. PRÉSENTATION DE L'ADEM.....	3
2.1. Carte d'identité.....	3
2.2. Légitimité de l'intervention de l'ADEM.....	3
3. CONCERNANT L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE.....	4
4. CONCERNANT LE DOSSIER ADMINISTRATIF.....	5
5. CONCERNANT LE DOSSIER TECHNIQUE.....	5
5.1. Accès au site, dès le début des travaux.....	5
5.1.1 - Remarques préliminaires.....	5
5.1.2 - Observations sur le dossier technique.....	5
5.1.3 - Suggestions et propositions de l'ADEM, à très court terme :.....	6
5.1.4 - Suggestions interdépendantes.....	6
5.1.5 - Remarques élargies.....	7
5.2. Apports volontaires.....	7
5.2.1 - Ce qui est mentionné.....	7
5.2.2 - Remarque complémentaire.....	8
5.3. Mode de fonctionnement et horaires.....	8
6. CONCERNANT L'ÉTUDE D'IMPACT.....	8
6.1. Risques et conséquences d'un incendie in situ.....	8
6.1.1 - Quelques rappels.....	8
6.1.2 - Conséquences et gravité.....	9
6.2. Zone d'implantation.....	9
6.3. Suggestions.....	9
6.3.1 - Phase 1 :.....	9
6.3.2 - Phase 2.....	10
6.4. Réflexion d'ensemble, et demande complémentaire.....	10
7. CONCERNANT L'ÉTUDE DE DANGERS.....	10
8. CONCERNANT LA NOTICE D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ.....	11
9. CONCERNANT LES PLANS RÉGLEMENTAIRES.....	11
10. SYNTHÈSE GÉNÉRALE.....	12
11. CONCLUSION.....	12
ANNEXE : Tracé des voies routières environnantes.....	13

1. PRÉAMBULE

Le présent document a pour objet de détailler les différentes remarques et observations faites par l'ADEM, dans le cadre de l'Enquête publique qui s'est tenue du 25 juin au 25 juillet 2013, portant sur la demande d'autorisation d'exploiter le Pôle de valorisation des déchets implanté sur la commune de MORNAC, conduit par CALITOM.

Ce dossier est porté à la connaissance de Monsieur le Commissaire Enquêteur, afin qu'il puisse prendre en compte les suggestions et les demandes formulées par l'ADEM lors de la rédaction de son rapport, après la clôture de l'Enquête publique.

2. PRÉSENTATION DE L'ADEM

2.1. Carte d'identité...

L'Association pour la Défense de l'Environnement de MORNAC (ADEM) est née en 1988, à l'initiative des riverains opposés au passage d'une ligne haute tension (90 kV) au dessus des maisons d'habitation. Dans ses statuts, l'objet de l'ADEM est de « *préserver l'environnement et la qualité de vie des habitants de MORNAC* ».

Depuis 1996, l'ADEM s'implique notamment dans l'examen attentif des différentes Enquêtes publiques ; elle informe l'ensemble de la population locale par divers moyens.

Dans le cadre de ses actions, l'ADEM fut contrainte de porter plainte à deux reprises contre des dépôts sauvages de déchets industriels et confrontée à un certain immobilisme.

Afin de se prémunir de toute influence, et préserver sa liberté d'expression, l'ADEM a décidé, en 1998, de ne pas solliciter l'attribution de subvention.

D'une manière générale, l'ADEM est très vigilante envers les différentes activités qui sont implantées dans la Zone d'Emplois (ZE) La Braconne.

Par ailleurs, l'ADEM organise depuis 1998 une fois par an au printemps, un marché fleuri ouvert également à l'artisanat d'art, afin de promouvoir indirectement l'embellissement du patrimoine rural.

2.2. Légitimité de l'intervention de l'ADEM

Compte tenu de son objet statutaire, de ses préoccupations et actions entreprises par le passé, l'intervention de l'ADEM à propos de cette Enquête publique est attendue par la population et parfaitement légitime.

Globalement, l'ADEM a toujours soutenu le tri sélectif et mené des actions de sensibilisation sur les choix de consommation, afin de limiter tant que faire se peut les déchets non recyclables.

Tout naturellement durant ses dernières années, elle s'est ainsi rapprochée de CALITOM ; à l'invitation de l'ADEM à participer à l'un de ses marchés fleuris, CALITOM a eu l'occasion de sensibiliser le public sur le bien fondé du recyclage.

Aussi la présente Enquête publique est particulière, dans le sens où l'ADEM est fondamentalement attaché à l'action menée par CALITOM, qu'elle mesure l'avantage des engagements et investissements publics dans le traitement des déchets, même si elle a souvent dénoncé le manque de crédibilité des implantations dans la ZE La Braconne.

Cela étant, l'installation de ce centre de TRI dans la zone appelle de sa part un certain nombre de réserves, dans la mesure où malgré un dossier très approfondi et des études très détaillées, l'impact de cet ICPE sur l'environnement humain a été sous-estimé et que le risque incendie est limité aux bâtiments d'exploitation.

Enfin, l'ADEM souhaite dénoncer cette attitude qui consiste à légitimer l'installation d'une ICPE ou un accroissement de la pollution par le zonage UX de la zone, ou par la présence actuelle de 7 ICPE.

En effet, ce zonage UX, toujours combattu par l'ADEM, est – selon nous – un non sens par rapport au milieu naturel forestier. C'est aussi un non sens au regard de la qualification Natura 2000, des zones ZNIEFF et de la fragilité du sous-sol karstique.

Dans ce choix, la responsabilité des autorités publiques est engagée, au fil de la lecture des études, des normes, l'homme pense maîtriser les risques, la nature peut lui apprendre l'humilité.

3. CONCERNANT L'AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Le présent projet a fait l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement comprenant une étude d'impact. L'autorité environnementale a rendu un avis le 22 janvier 2013, sur les impacts liés aux travaux de défrichement ; ce dossier vient donc en complément.

Il souligne un certain nombre de points traités superficiellement, tout en notant que leur « absence ne nuit cependant pas à la qualité globale de l'étude ».

Outre la question de la gestion des eaux, et celle de la compatibilité avec le Plan Départemental d'Élimination de Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA), le premier point mentionné est celui qui concerne la question des trafics induits.

Effectivement, ce sujet précis est l'une des préoccupations majeures de l'ADEM, qui ne peut se que faire l'écho de cette remarque justifiée de l'Autorité environnementale.

L'ADEM regrette très vivement que seules des informations d'ordre général, touchant pourtant à la sécurité des personnes et à la tranquillité des riverains, ne soient évoquées dans l'étude d'impact.

Ce sujet sera traité plus en détails aux chapitre 5 et 6 ci-après.

4. CONCERNANT LE DOSSIER ADMINISTRATIF

Bien que le demandeur soit CALITOM, il apparaît que GRAND ANGOULÊME est étroitement associé au projet. C'est pourquoi, l'ADEM demande que :

- a) d'une part, soit détaillé le mode de financement global de cet investissement,
- b) et que d'autre part le rôle éventuel de GRAND ANGOULÊME, dans la gestion du nouveau Pôle de valorisation des déchets sur la commune de MORNAC, soit très clairement développé.

5. CONCERNANT LE DOSSIER TECHNIQUE

5.1. Accès au site, dès le début des travaux...

5.1.1 -Remarques préliminaires

L'ADEM constate que le réseau routier et la signalétique en place sont devenus inadaptés par rapport au développement industriel de la ZE La Braconne.

L'implantation de l'ICPE CALITOM, dont la « zone de chalandise » est départementale, va aggraver une situation déjà précaire ; 2 axes principaux sont concernés la RD113 et la RD110

L'installation du centre départemental de tri de CALITOM, répond à un enjeu départemental, aussi, il convient que les autorités publiques interviennent pour assurer la protection des populations proches de ces axes de circulation, qui sont détournés de leurs sens initial et qui sont inadaptés à une politique d'industrialisation voulue par les mêmes autorités.

5.1.2 -Observations sur le dossier technique

- a) A la page 6/53 (figure 1), il est indiqué que la circulation doit se faire « *en sens unique dans le sens des aiguilles d'une montre, au Sud et à l'Ouest de la parcelle* ».

Bien cette indication soit incomplète, nous remarquons qu'il s'agit - uniquement - du flux de circulation des véhicules *entrants*.

- b) En revanche, rien n'est spécifié pour ce qui concerne le sens de circulation des véhicules *sortants*.

Nous déduisons que la circulation en sortie, devrait donc se faire, à priori, par la RD110 proche ou par la voie latérale adjacente gérée par la SEM (Société d'Économie Mixte), sans que ce point – pourtant capital – ne soit clairement précisé.

Nous remarquons d'ailleurs des contradictions avec la page 55/140 de l'Étude de dangers...

- c) On est dans la même incertitude pour la sortie des véhicules légers (figure 15 page 38/53).

Ces points sont à clarifier avec précision par le demandeur ; nous souhaitons savoir ce qui est prévu pour gérer et canaliser le flux de tous les véhicules sortant du site, quels qu'ils soient.

5.1.3 - Suggestions et propositions de l'ADEM, à très court terme :

D'une manière générale, augmenter la fréquence des navettes entre la ZE et RUELLE; de plus L'ADEM est farouchement opposée à tout accès direct d'exploitation du site de CALITOM sur la RD110.

Dans ce contexte, l'ADEM suggère les mesures suivantes :

a) Circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes interdite sur la RD110 :

Cette disposition est déjà appliquée et matérialisée par des panneaux dans le sens D941 → ZE La Braconne, à partir du hameau des Favrauds.

Cette interdiction devra être matérialisée par la mise en place de panneaux d'interdiction aux véhicules de plus de 3,5 tonnes, visibles en sortie de site dans le sens de circulation ZE La Braconne → D941.

b) Compléter et renforcer la signalisation aux Favrauds :

Par la pose de panneaux de sens interdit (sauf riverains) et en limitant la vitesse à 30 km/h pour permettre la circulation aux seuls riverains,

A partir du rond-point du Puy de Nanteuil, positionner un autre panneau de sens interdit à l'entrée de la route des Fèves, afin que les véhicules venant de la RD113 ne considèrent pas cette rue de hameau comme un raccourci d'accès à la ZE.

c) Revoir le positionnement des panneaux de signalisation sur la RD110 :

A l'angle de la Maison forestière des Rassats, sur la Commune de MORNAC, et anticiper par la pose d'un panneau informant de cette interdiction placé sur cette même voie, côté Les Rassats, au carrefour de la D941 sur la Commune de BRIE.

d) Circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes interdite par l'entrée Sud, côté RD113, à l'exception des bus :

Entre la D113 et le portail d'entrée sud de la ZE La Braconne : cette voie communale (route de Bois Long) passe entre la Cité Chabasse et le lotissement La Faye, zones à forte densité d'habitation.

5.1.4 - Suggestions interdépendantes

Dans cette perspective, il nous semble devenu tout autant urgent que nécessaire de réactualiser le projet de contournement de la Route de Montignac (RD113) dans la traversée du village, dit projet de la « voie pénétrante » ; ce projet en cours d'étude depuis plus de 5 ans est resté sans suite, encore à ce jour...

Même si, en tant que tel, ce projet n'entre pas directement dans le champ d'investigations de la présente Enquête publique, il est néanmoins devenu primordial pour les pouvoirs publics de prendre en compte la globalité des paramètres influençant l'évolution du trafic routier, pour s'inscrire dans une vision d'avenir de la prochaine décennie.

L'ADEM souligne et rappelle que ce projet de pénétrante vise à établir une liaison directe entre la RD699 au niveau du carrefour dit « le Poteau du Quéroy »¹ et la ZE La Braconne, afin de réduire significativement le trafic routier dans son ensemble sur la RD113, en provenance des zones situées à l'Est et au Sud-Est du département, déjà très important aujourd'hui.

1 Voir en Annexe : Tracé des voies routières environnantes

5.1.5 - Remarques élargies

Ce projet d'implantation du nouveau pôle de valorisation de déchets illustre de façon frappante, l'absence de toute stratégie de développement de la Zone d'Emploi de la Braconne, dont la gestion est à la charge de la SEM.

En effet, nous observons que chaque nouveau projet est présenté, porté à la connaissance du public et mis en œuvre isolément, sans concertation, et sans qu'aucune étude globale de type « Schéma d'Aménagement concerté » n'accompagne ces nouvelles implantations.

Les conséquences en sont très dommageables :

a) Développement anarchique de l'activité dans cette zone d'emplois

Plus ou moins hasardeux car de type « chacun pour soi »,

b) Absence totale d'anticipation sur les infrastructures routières

De telles mesures d'accompagnement sont pourtant indispensables à mettre en place pour canaliser et organiser l'accroissement du trafic routier, et notamment mettre en sécurité les multiples axes de desserte de la ZE La Braconne.

c) Inadéquation évidente aujourd'hui

Entre les besoins réels liés au développement des activités et la mise en sécurité élémentaire des voies de circulation, tant au niveau de l'accès des véhicules par la RD105 qui concentre déjà pourtant la majorité des flux routiers (donc les risques induits par le transports de marchandises diverses, y compris les matières dangereuses et les hydrocarbures), que dans l'organisation et la sécurisation des voies internes à la ZE.

Qui sont les acteurs responsables de la prise en charge de ces situations ? Ces mesures ne relèvent-elle pas de la responsabilité et de la compétence de la SEM ?

C'est pourquoi nous pensons judicieux que soit étudié et mis en œuvre un Plan d'occupation du Site de la ZE La Braconne, à élaborer en concertation avec l'ADEM et les différentes parties prenantes : Préfecture, Département, Communes de BRIE et MORNAC, etc.

Dans ce contexte, l'ADEM souhaite être entendue, et ainsi pouvoir apporter tout son concours et son soutien à cette étape de progrès devenu nécessaire.

5.2. Apports volontaires

5.2.1 - Ce qui est mentionné...

A la page 15/53, il est mentionné qu'une surface de 35 m² est réservée pour des apports volontaires de JRM (Journaux, Revues et Magasines) et une autre de 70 m² pour des cartons, également en apport volontaire. La surface ainsi réservée est de 105 m² pour les apports volontaires, sur une hauteur limitée à 4m, conduisant ainsi à un stockage maximum théorique de 420 m³.

Ces apports volontaires auront inmanquablement une répercussion sur la circulation des véhicules et l'estimation des conséquences en est totalement passée sous silence dans le dossier technique.

Ce point est à préciser par le demandeur, ainsi que les mesures à prendre pour en combattre les nuisances (accroissement de la circulation sans contrôle ni moyens d'action, sécurité des personnes, tranquillité des riverains).

5.2.2 - Remarque complémentaire

Cette activité annexe, non transparente, ne figure pas dans le descriptif de l'activité, objet de l'Enquête publique.

En effet, l'installation de l'ICPE CALITOM repose sur une organisation de transferts de déchets provenant des déchetteries, le projet fonctionnel porte donc sur un schéma fonctionnel interne à CALITOM, mutualisée éventuellement avec GRAND ANGOULÊME ;

D'aucune façon, le centre de TRI n'est affiché officiellement comme devant se transformer en déchetterie ouverte aux particuliers ou aux professionnels.

Une telle déviance serait non couverte par la demande formulée par CALITOM.

5.3. Mode de fonctionnement et horaires

A la page 33/53, il est indiqué : « le pôle de valorisation de MORNAC fonctionnera de 7h à 21 h (chaîne de tri et trafic de CALITOM de déchets).

Avec la présence du point d'embauche sur le pôle de valorisation de MORNAC, les employés de CALITOM pourront arriver sur le site dès 4 h du matin ».

Comme précédemment, la répercussion sur la circulation des véhicules et l'estimation des conséquences en est passé sous silence.

Encore une fois, ce point devra être précisé par le demandeur, ainsi que les mesures à prendre pour combattre les nuisances (accroissement de la circulation, sécurité des personnes, tranquillité des riverains notamment tôt le matin et après 18 heures).

6. CONCERNANT L'ÉTUDE D'IMPACT

Une étude d'impact est une étude technique qui vise à apprécier les conséquences de toutes natures, notamment environnementales d'un projet pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs, ... et qui s'intéresse trop peu à « l'impact » sur les personnes !...

6.1. Risques et conséquences d'un incendie in situ

6.1.1 - Quelques rappels...

Les statistiques officielles montrent que la fréquence d'un incendie dans les centres de tri - en France - est de l'ordre de 1 par mois, dont d'ailleurs 2 en Charente dans les 12 derniers mois.

Par ailleurs, 8 incendies se sont produits en une dizaine d'années dans la ZE La Braconne, dont le dernier en date chez « ULYSSE » est encore dans toutes les mémoires.

Le risque incendie ne peut donc pas être considéré comme ayant une faible probabilité pour ce nouveau centre de tri de CALITOM

6.1.2 - Conséquences et gravité

La plupart des incendies dans les centres de tri se déclarent en dehors des heures ouvrées, donc sans attaque immédiate avant l'arrivée des pompiers. Pour ceux de construction comparable avec charpente et toiture métalliques, la première conséquence est souvent l'effondrement des superstructures et d'importants dégâts aux installations.

Nous remarquons que les parcelles mitoyennes (exemple : parcelle n°2), sont devenues, à la suite de la tempête de 1999, des amas de broussailles et de taillis inextricables et impénétrables, sauf pour la faune. Ils constituent ainsi un risque important de propagation rapide et étendue du feu, pouvant d'ailleurs devenir violent en cas de vent établi.

La propagation vraisemblable d'un éventuel incendie au massif forestier très proche, par envollement de flammèches et/ou transport de flamme, non seulement ne peut être exclu notamment en cas de rafales de vent, mais plus encore, doit être sérieusement et plus précisément prise en considération, et faire l'objet de compléments d'informations.

6.2. Zone d'implantation

Face au risque incendie, y compris dans les installations intérieures, nous estimons que le choix des parcelles n°47 et 73 pourrait faire l'objet d'une remise en question, l'analyse multicritères de l'étude d'impact (p 226 et suivantes) n'étant - à nos yeux - ni complète dans ses critères (circulation et incendie), ni objective dans ses hypothèses d'impact écologique.

Un autre emplacement, tel que la parcelle G, dans l'étude d'impact, semblerait mieux adaptée pour circonscrire un début d'incendie, car laissant plus de temps aux pompiers pour séquestrer le départ de feu. Du même coup, seraient mieux préservés le gardien, les résidents du Centre AFPA (alors à 500m au lieu de 200), et les zones d'habitation (alors à plus d'1km au lieu de 500 m)

6.3. Suggestions

Pour prévenir au mieux le risque réel d'un incendie, nous demandons qu'une politique très spécifiquement ciblée sur ce risque soit conduite en deux phases :

6.3.1 -Phase 1 :

Sous réserve que les points suivants ne soient déjà prévus, nos recommandations à caractère préventif sont les suivantes :

1. Cahier de relevés, tenu à jour, pour les interventions de maintenance préventive selon une périodicité régulière établie, pour suivi du maintien en parfaite propreté des équipements et dispositifs vulnérables aux dépôts de poussière grasse et autres matières sensibles au feu (bandes de convoyeurs, chaînes, moteurs, etc.) ; ce cahier devrait être à disposition des organismes de contrôle agréés.
2. Cahier de contrôle périodique (semestriel par ex.) du bon fonctionnement des équipements et des éléments recensés comme sources potentielles de départ feu ; ce cahier devrait également être à disposition.
3. Cahier de recueils d'incidents ou quasi incidents (spécifiques aux causes de départ de feu), aussi bien pour le process en lui-même, qu'en dehors du process, et également tenu à jour et à disposition des organismes de contrôle agréés.

4. Ces divers documents de contrôle devraient être accessibles, sur demande, aux proches riverains et aux habitants de MORNAC et BRIE.

Outre son objectif sécurisant, cette phase, fort peu coûteuse, participe à la formation et à la sensibilisation à la sécurité dans son ensemble, pour les personnels affectés.

6.3.2 -Phase 2

A l'examen de l'occurrence des résultats constatés en application de la phase 1, et en fonction de la fréquence des incidents avérés du process ou hors process en dépit des mesures préventives citées précédemment, (selon une périodicité mensuelle, semestrielle, annuelle, etc. définie par les spécialistes), une phase 2 serait judicieuse.

L'ensemble des résultats identifiant les points les plus fragiles en regard du feu de l'installation conduiront à décider le cas échéant de la mise en place de dispositifs d'extinction automatique complémentaires, soit sur des équipements particuliers identifiés, soit de façon généralisée si cela constitue une solution plus sécurisante.

6.4. Réflexion d'ensemble, et demande complémentaire

Face au risque incendie malheureusement incontestable, et bien qu'à priori les diverses réglementations et normes aient été respectées, l'ADEM s'interroge sur l'opportunité d'un éventuel supplément d'investissement consacré à une augmentation des précautions et moyens de prévention pouvant être mis en place, afin de diminuer très sensiblement les risques potentiels de départ de feu.

Il est évident que plus les installations sont sécurisées, notamment en matière de détection et protection incendie, plus les risques sont réduits.

L'ADEM demande que cette question fasse l'objet d'un complément d'étude technique et de surcoût.

7. CONCERNANT L'ÉTUDE DE DANGERS

« L'étude des dangers a pour objectif de caractériser, d'analyser, d'évaluer, de prévenir et de réduire les risques des installations sur l'environnement, de façon technologiquement réalisable et économiquement acceptable, que leurs causes soient intrinsèques aux produits utilisés, liées à l'exploitation ou dues à la proximité d'autres risques d'origine interne ou externe à l'installation ».

L'étude de dangers porte sur différents scénarios d'incidents ou d'accidents de tous ordres prenant naissance, pour la plupart, à l'intérieur des limites de propriété du demandeur.

Il s'agit donc d'événements en zone privative dont l'origine et les conséquences concernent presque exclusivement le seul demandeur, d'autant plus que les modélisations des divers scénarios concluent que les conséquences des accidents *« ne sortent pas des limites de propriété ».*

Cependant cette conclusion optimiste est peut-être partielle, car elle écarte d'autres hypothèses en n'étudiant pas un scénario plus large, toujours possible.

C'est pourquoi l'ADEM s'interroge sur les moyens mis en œuvre précisément pour pallier les effets plus ou moins désastreux d'un accident qui précisément *« sortirait des limites de propriété »*, notamment dans le cadre d'un incendie à l'extérieur des bâtiments, d'autant que les habitations les plus proches sont situées à environ 500 mètres de la parcelle.

8. CONCERNANT LA NOTICE D'HYGIÈNE ET DE SÉCURITÉ

« La notice d'hygiène et sécurité a pour objet d'analyser les risques d'accidents et de maladie professionnelle liés à l'activité de tri, et d'énumérer les règles et conditions de travail qui régissent l'exploitation du site ».

Ce document n'offre guère d'intérêt pour le public.

En effet, il s'agit d'informations portant sur l'organisation des postes de travail, le personnel, l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail qui sont l'affaire exclusive du demandeur en sa qualité de chef d'entreprise et d'employeur.

9. CONCERNANT LES PLANS RÉGLEMENTAIRES

L'ADEM regrette très vivement que :

- a) le plan réglementaire de localisation au 1/25000,
- b) le plan réglementaire des abords au 1/2500,

ne portent ni l'un ni l'autre la moindre indication sur les flux de circulation probable des véhicules - notamment les poids lourds et les bennes à ordures - à destination et en partance du site.

Compte tenu de « l'impact » effectif et réel à prévoir sur les populations environnantes, et la proximité de certaines habitations, nous renouvelons notre demande ferme visant à obtenir des précisions et l'engagement formel de mesures efficaces capables de préserver la sécurité des personnes et la tranquillité des riverains.

10. SYNTHÈSE GÉNÉRALE

Nous sommes en présence d'un dossier de qualité, conforme à la réglementation applicable à ce type de projet.

La finalité d'une telle étude et de la consultation du public est, au final pour le demandeur, d'obtenir du Préfet et après avis de Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'autorisation définitive d'exploiter, préliminaire incontournable avant l'engagement effectif des travaux.

C'est pourquoi, dans une enquête publique soumise à autorisation, le demandeur est entouré de plusieurs cabinets d'experts techniques qu'il rémunère. Leur mission première est de constituer le dossier réglementaire et fournir les détails et informations suffisantes sur les futures installations, se voulant à la fois exhaustif et rassurant tout en conservant une certaine objectivité, à défaut d'être absolue...

C'est dans ce contexte que l'ADEM insiste sur :

- La question du trafic routier supplémentaire qui sera induit par le fonctionnement quotidien de ce nouveau Pôle de valorisation des déchets.

Le trafic entrant et sortant des poids lourds et des véhicules légers aura inmanquablement des répercussions préjudiciables à la sécurité des personnes et à la tranquillité des riverains, ce contre quoi l'ADEM se mobilise.

- Les risques et conséquences, pour la sécurité des personnes et des biens, d'un éventuel incendie dans ce secteur, déjà classé parmi les 28 départements français en risque feu de forêt.

- Enfin, l'étude d'impact porte essentiellement sur les conséquences faunistiques et sur la flore, mais reste silencieuse sur les conséquences de ce projet pour les populations.

Bien que ce soit en conformité avec la réglementation, nous regrettons que les questions liées au bien-être et à la tranquillité des populations ne soient pas davantage prisées en considération, et nous estimons par conséquent que cela constitue une lacune, particulièrement inquiétante pour les riverains les plus proches, ainsi que pour l'ensemble des Mornacois.

11. CONCLUSION

Alors qu'elle est située dans un environnement particulièrement fragile la ZE La Braconne souffre de l'absence d'une véritable politique d'aménagement, cohérente avec le développement économique, bien que des infrastructures aient été créées depuis une vingtaine d'années (*station d'épuration, par exemple*).

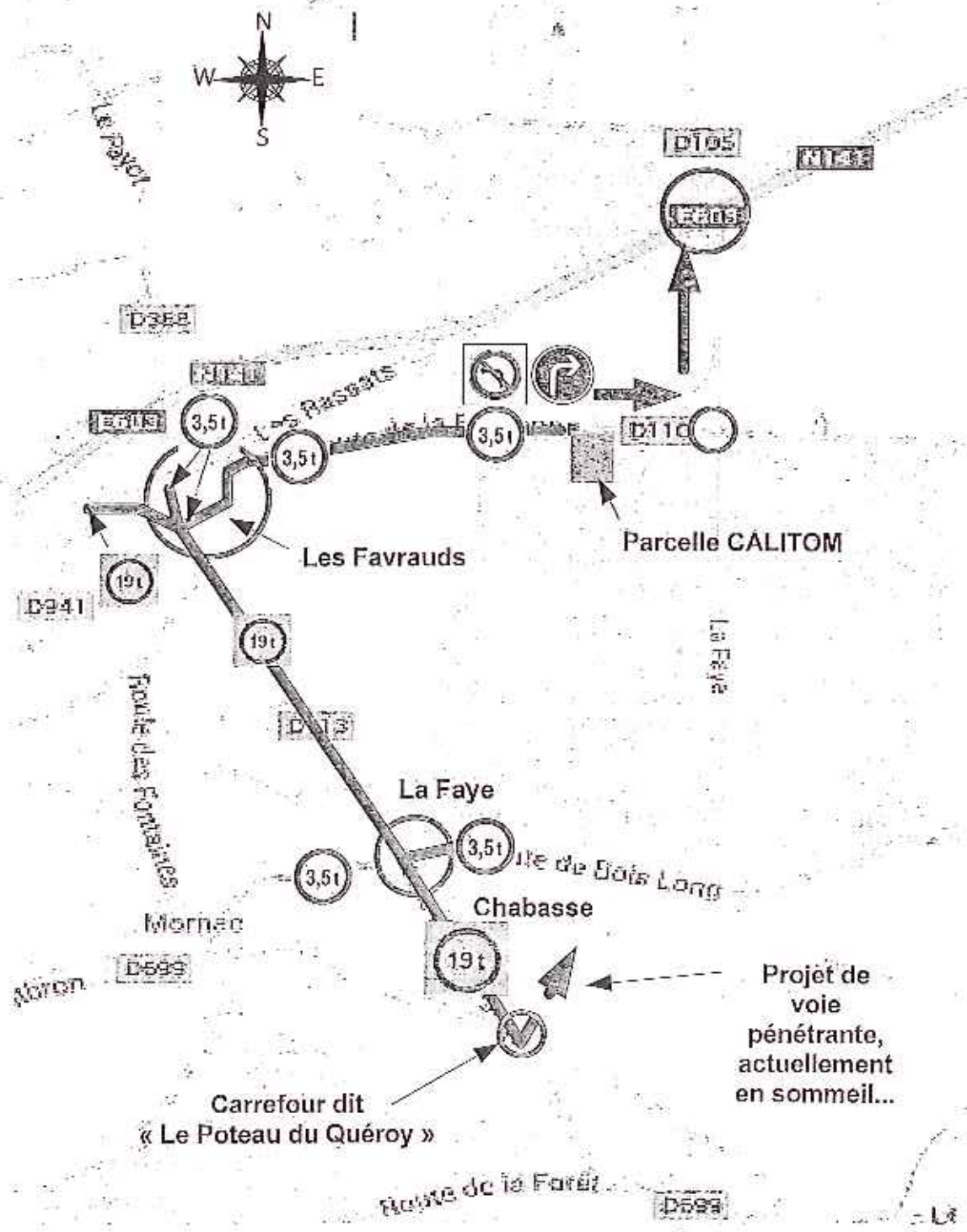
La présence publique tant en matière de contrôle des entreprises (tous les 7 ans, selon courrier de la Préfecture à propos de l'incendie ULYSSE), sécurité routière, entretien routier et investissements pour des mesures d'accompagnement sont clairement insuffisantes dans cette zone, pourtant aux portes de l'agglomération d'Angoulême.

Dans ces conditions, l'ADEM ne peut qu'émettre un avis réservé et insister pour que les autorités concernées prennent les mesures de protection nécessaires.

En cas d'accident, principalement routier la responsabilité du pétitionnaire ou des autorités publiques pourrait être mise en cause.

2013

ANNEXE : Tracé des voies routières environnantes



AGRIGEST - CABINET D'EXPERTISES D'ÉTUDES ET DE CONSEIL

SARL au capital de 12 000 € - RCS Cognac B 394 157 440

Roussac - 16370 Cherves Richemont

Tel: 05 45 83 22 22 - Fax: 05 45 83 21 21 E mail : mehaud@yahoo.fr

François MÉHAUD

consultant

expert foncier agricole et immobilier

agr   par le ministère de l'Agriculture

expert près la Cour d'Appel de Bordeaux

Monsieur Huguenot

CALITOM

ZE La Braconn  

16600 Mornac

Objet : enquête publique installation classée
Autorisation relative au projet d'exploitation
d'un pôle de valorisation de déchets
CALITOM - Mornac - Charente
Enquête du 25 juin au 25 juillet 2013

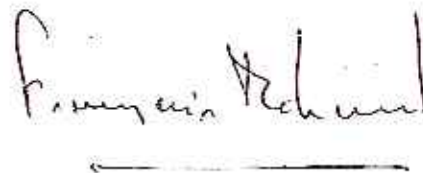
Le: 19 juillet 2013

Monsieur le Directeur,

L'enquête reprise en rubrique prenant fin le 25 juillet à 17 heures, et en application de l'article R 123-18 du code de l'environnement relatif aux enquêtes publiques¹, il m'est fait obligation de vous convoquer dans les huit jours qui suivent cette clôture afin de vous communiquer par procès verbal les observations du public et vous inviter à y répondre.

A cet effet, je vous remercie de vous rendre en mairie de Mornac jeudi 25 juillet prochain à 17 heures, ainsi que nous en sommes convenu verbalement.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'expression de mes sentiments distingués.



¹ Art. R. 123-18.-A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui.

« Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

François MÉHAUD

consultant

expert foncier agricole et immobilier

agréé par le CNEFAF

expert près la Cour d'Appel de Bordeaux

Objet : enquête publique installation classée
Autorisation relative au projet d'exploitation
d'un pôle de valorisation de déchets
CALITOM - Mornac - Charente
Enquête du 25 juin au 25 juillet 2013

Procès verbal d'observations du 25 juillet 2013

Il a été porté au registre d'enquête quatre observations. Toutefois, trois d'entre elles sont accompagnées d'un document explicatif beaucoup plus détaillé que la mention manuscrite portée au registre. En outre j'ai reçu une pétition et une observation par courrier séparé.

Je vous prie en conséquence de trouver ci joint la synthèse des observations émises tant dans le registre que résultant des documents transmis par les observants:

- Madame Truyma, habitant à 600 mètres du site, fait observer qu'elle n'a pas trouvé d'informations suffisamment satisfaisantes concernant la sécurité incendie en particulier les week ends, ainsi que sur les risques de pollution du Karst. D'autre part, elle remarque que la nuisance des signaux sonores d'avertissement de recul des camions est minimisée et que le plan de circulation des camions à l'extérieur du site n'est pas explicite
Elle observe également : Comment peut-on être sûrs que les sacs noirs ne deviennent pas des dépôts d'ordures plus importants que les 300 m³ prévus, avec les risques que cela pourrait entraîner.
Quels sont enfin les contrôles prévus pour la lutte contre l'incendie ?
- Monsieur Thierry Vias et Monsieur Pierre Jacques Truyma ont déposé ensemble un dossier d'étude faisant apparaître :
 1. Une installation à la fois plus proche qu'indiqué de la RD 110 (à 70m au lieu de 200 m) et des riverains et une entrée à moins de 50 m et non 200 m de la RD 110
 2. Un plan de localisation non à jour (habitations récentes non portées)
 3. Des hips de recul gênants car audibles de très loin

4. Dans l'étude de dangers les fumées sont indiquées comme non dangereuses, alors que lors de l'incendie Ulysse, elles sont restées plusieurs heures ou jours au sol, avec des incidences sur de grandes surfaces et pendant 12 jours
5. Des fumées toxiques dues à la combustion incomplète de certains matériaux
6. Il reste à prouver que les camions n'emprunteraient pas les hameaux (Mornac, cité Chabasse, Nanteuil, sud des Rassats ...)
7. L'interdiction des plus de 3.5 T sur la RD 110 n'est pas indiquée, non plus que les panneaux d'interdiction.
8. Il apparaît que la raison la plus fréquente d'incendie vient des convoyeurs à bande. Or ceux-ci ne sont pas étudiés parmi les risques envisagés.
9. L'analyse de la circulation sur la RD 110 fait apparaître une circulation faible avec une proportion importante de véhicules ne respectant pas les limitations, d'où un risque d'accidents aggravé. L'étude reste à parfaire depuis la RN 141 mais aussi les RD 113 et 110, tant dans les trajets aller que retour. Il conviendrait aussi de faire une distinction selon le tonnage des véhicules
10. Il conviendrait de qualifier les différentes voies possibles à emprunter en fonction des nuisances et des risques pour les riverains
11. Concernant la circulation à proximité et autour du site, il faut éliminer l'usage de la RD 110. Calitom doit indiquer précisément quel sera le mode de circulation d'entrée et sortie
12. Concernant le risque incendie, au cours des 12 derniers mois, on a recensé dans les centres de tri en France un incendie majeur tous les 36 jours en moyenne, avec un maxi de probabilité d'incendie autour de 5 à 10 ans. Il ne s'agit donc ni d'un événement rare, ni d'un événement banal. Il intervient le plus souvent hors des heures de fonctionnement. En outre la ZE Mornac a connu 8 incendies en 11 ans. Cela amène les questions suivantes :
 - a. Les départs de feu en présence du personnel sont-ils notés comme incidents ? Déclenchent-ils des contrôles ?
 - b. Qu'est-il prévu concernant la propreté du site, l'usure des équipements (échauffements)
 - c. Autres causes de risques : Présence de combustibles, de moteurs électriques, de mécanismes de tri et de convoyage, de déplacements, de modes de transmission, des déchets eux-mêmes; d'où des risques incendie plus importants, avec une circonstance aggravante, la présence au milieu de forêt. Or plusieurs parcelles n'ont pas été nettoyées depuis la tempête de 1999, ce qui vient encore aggraver les risques.

□ L'ADEM (Association pour la protection et l'environnement de Mornac) a déposé un autre dossier.

1. D'une manière générale, l'ADEM regrette que seules des informations d'ordre général touchant à la sécurité des personnes et à la tranquillité des riverains soient évoquées dans l'étude d'impact.
2. Grand Angoulême étant associé au projet, l'ADEM demande le détail de financement de l'investissement et que le rôle de Grand Angoulême dans la gestion du pôle soit précisé
3. Elle constate que le réseau routier et la signalisation sont inadaptés au développement d'activité lié à ce projet

4. Si les flux de véhicules entrants sont bien prévus, rien n'est dit sur le sens de circulation des sortants, tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers.
5. L'ADEM suggère par ailleurs :
 - a. Une interdiction d'emprunter le RD 110 pour les plus de 3.5 T, à matérialiser à la sortie du site
 - b. Un renforcement de la signalisation aux Favrauds par sens interdit et limitation de vitesse à 30 km/h
 - c. Revoir le positionnement des panneaux sur la RD 110
 - d. Interdire la circulation des plus de 3.5 T par l'entrée sud coté RD 113, à l'exception des bus
 - e. Plus amplement et dans cette perspective il apparaît urgent de réactualiser le projet de contournement de la route de Montignac RD 113, seul capable de réduire le trafic routier sur cette route, en provenance des secteurs est et sud est
6. Concernant les apports volontaires prévus (page 15/53), ils auront une répercussion sur la circulation, alors que ses conséquences sont passées sous silence, et que cette activité annexe ne figure pas dans le descriptif d'activité.
7. La répercussion des horaires de travail (à partir de 4 h du matin) sur la circulation des véhicules est également passée sous silence
8. Sur le risque d'incendie, on ne peut considérer qu'il est faible : un par mois sur les 12 derniers mois dont 2 en Charente, le plus souvent en dehors des heures ouvrées. Première conséquence, l'effondrement des superstructures, alors que les parcelles mitoyennes sont envahies de broussailles, d'où une propagation vraisemblable au massif forestier. Cela doit être pris sérieusement en considération et faire l'objet de compléments d'information.
9. En outre le choix du lieu d'implantation pourrait être remis en question, l'analyse multicritères de choix étant incomplète. Un autre emplacement tel celui de la parcelle G semblerait mieux adapté pour circonscrire un incendie.
10. L'ADEM demande enfin un suivi et des contrôles périodiques, avec recueils d'incidents. Elle demande également un investissement complémentaire dans des moyens de prévention en raison de l'importance du risque.

Le 25 juillet, une pétition signée de 37 habitants du hameau des Favrauds attire l'attention du commissaire enquêteur sur les dangers que représente la circulation automobile aux Favrauds, celle ci ayant toutes les chances d'être augmentée par l'exploitation de l'usine Calitom, alors que la circulation actuelle est déjà problématique.

Le 25 juillet, Monsieur et Madame Bcoupeaud précisent que l'infrastructure routière des Favrauds n'est pas adaptée à une augmentation de la circulation.

□ Observations du commissaire enquêteur :

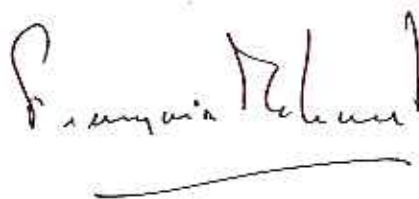
A l'examen des observations déposées, il apparaît deux points importants à traiter, que le commissaire enquêteur reprend à son compte :

1. La question de la circulation avec ses flux supplémentaires induits par le projet et surtout des axes d'arrivée variés, notamment ceux provenant du secteur sud, avec des cheminements compliqués et ayant du mal à éviter les zones habitées. Ne serait-il pas opportun de contribuer à relancer l'ouverture d'un axe nord sud de desserte de la ZE ?
2. Celle du risque incendie, les relevés d'incendies effectifs remis à l'appui des demandes du public pour ce type d'activité étant impressionnants notamment par leur fréquence, indépendamment de leur intensité.

L'effet possible d'un incendie sur les populations voisines et les habitations ne semble pas avoir été étudié : Pourquoi l'étude de dangers se limite-t-elle à l'extension possible de l'incendie à l'intérieur du site, essentiellement par effet de rayonnement, sans examiner les risques de propagation extérieure avec atteinte de la forêt par transport (notamment en fonction du vent)

N'y a-t-il pas un risque avéré ? Afin de se prémunir contre une catastrophe toujours possible pouvant résulter du transfert de flammes vers la forêt, puis les habitations; n'y aurait-il pas lieu de renforcer sensiblement les moyens de lutte en prenant en considération certaines des propositions émises pour un renforcement des moyens de lutte et de prévention ? Exemples non limitatifs : sprinklage ou brumisation des locaux les plus exposés, entretiens périodiques pour éliminer les accumulations de matières ou déchets combustibles au niveau des matériels de transfert, entretien et vérification des matériels électriques ou en mouvement, suivis par cahier d'incidents.

Je vous remercie de me transmettre au plus tard sous quinzaine vos réponses aux observations ainsi formulées.



**POLE DE VALORISATION DES DECHETS DE MORNAC
MEMOIRE DE REPONSES AUX QUESTIONS
SOULEVEES PAR L'ENQUETE PUBLIQUE**

Le Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter un pôle de valorisation des déchets sur la commune de Mornac a été déposé le 05 novembre 2012. Ce pôle comprendra :

- Un centre de tri de déchets recyclables secs d'une capacité de 25 300 Tonnes / an ;
- Un quai de transit d'ordures ménagères d'une capacité de 12 500 Tonnes / an ;
- Un point d'embauche du personnel de collecte de Calitom ;

Le 28 décembre 2012, Madame la Préfète de la Charente demande à Calitom d'apporter des éléments complémentaires afin de répondre à certaines insuffisances du dossier relevées par les services de l'inspection des installations classées pour la protection de l'environnement de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

Un nouveau dossier est alors déposé par Calitom auprès des services de la Préfecture le 05 mars 2013.

Les services de la Préfecture informent Calitom le 18 avril 2013 de la recevabilité de sa demande d'autorisation d'exploiter le pôle de valorisation des déchets de Mornac.

Le 02 mai 2013, Monsieur François Méhaud est désigné Commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique.

Le 31 mai 2013, les services de la Préfecture transmettent l'avis de l'autorité environnementale portant sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement (Application de l'article R122 -13 du code de l'environnement).

Un arrêté d'ouverture de l'enquête publique a été pris le 29 mai 2013.

L'enquête publique s'est déroulée du 25 juin 2013 au 25 juillet 2013.

Le 25 juillet 2013 à 18 heures, M. le Commissaire enquêteur a présenté à Calitom le procès-verbal des observations émises par le public au cours de l'enquête.

Deux personnes (M. Pierre Viais et M. Pierre Jacques Truymán) ont déposé un dossier d'études sur le dossier ainsi que l'ADEM (association pour la protection de l'environnement de Mornac).

Deux autres personnes (Mme Truymann et M. et Mme Ecoupeaud) ont fait des observations sur le registre d'enquête. Enfin, une pétition signée par 37 habitants des Favrauds a été déposée le 25 juillet 2013 et porte sur les insuffisances de l'infrastructure routière du lieu-dit les Favrauds.

M. le Commissaire enquêteur dans sa synthèse évoque plusieurs observations de la part du public qui portent essentiellement sur les problématiques transport et incendie.

Les tableaux suivants regroupent par thème les questions posées lors de l'enquête publique et les réponses apportées par Calitom.

I - Répartitions des observations par thèmes

1. Trafic routier

REFERENCE	QUESTION	REPONSES
Mme Truymann	Le plan de circulation des camions à l'extérieur du site n'est pas explicite	Amélioration du plan de circulation extérieur au site (cf. document joint)
M. Viais et M. Truymann n°6	Il reste à prouver que les camions n'emprunteraient pas les hameaux (Mornac, cité Chabasse, Manteuil, sud des Rassats ...)	Les semis remorques qui achemineront les déchets sur le site auront obligation de respecter un plan de circulation et le passage dans les hameaux et villages cités ci-contre sera interdit. Cette interdiction s'imposera également aux bennes à ordures ménagères sauf à celles qui participent à la collecte des déchets dans les villages cités.
M. Viais et M. Truymann n°7	L'interdiction des plus de 3,5 T sur la RD 110 n'est pas indiquée, non plus que les panneaux d'interdiction.	Les poids lourds ne passeront pas par la RD 110 pour accéder au site. L'accès se fait par la RN141, la RD 105 puis la route située à l'est du site. L'interdiction sur la RD 110 est matérialisée sur les routes par des panneaux routiers.
M. Viais et M. Truymann n°9	L'analyse de la circulation sur la RD 110 fait apparaître une circulation faible avec une proportion importante de véhicules ne respectant pas les limitations, d'où un risque d'accident aggravé. L'étude reste à parfaire depuis la RN 141 mais aussi les RD 113 et 110, tant dans les trajets aller que retour. Il conviendrait aussi de faire une distinction selon le tonnage des véhicules	Complément d'analyse du trafic routier sur la RD110 (cf. document joint)
M. Viais et M. Truymann n°10	Il conviendrait de qualifier les différentes voies possibles à emprunter en fonction des nuisances et des risques pour les riverains	Les voies possibles à emprunter par les camions sont indiquées sur le document ci-joint. Ces voies ne traversent pas de zones habitées. Concernant les véhicules légers du personnel et des visiteurs, il ne peut pas être exclu qu'ils emprunteront la D110 traversant les villages des Rassats et des Favrauds. En concertation avec la commune de Mornac et le Conseil Général de la Charente, une réglementation particulière de la circulation routière dans ces hameaux pourra être étudiée. Calitsem et Grand Angoulême sensibiliseront leur personnel pour éviter ces hameaux pour accéder au site. Un plan de circulation évitant ces villages sera distribué aux prestataires et visiteurs.
M. Viais et M. Truymann n°11	Concernant la circulation à proximité et autour du site, il faut éliminer l'usage de la RD 110. Calitsem doit indiquer précisément quel sera le mode de circulation d'entrée et sortie	Les poids lourds ne passeront pas par la RD110 pour accéder au site. L'accès se fait par la RN141, la RD 105 puis la route située à l'est du site.
ADEM n°3	le réseau routier et la signalisation sont inadaptés au développement d'activité lié à ce projet	Des compléments de signalisation routière seront mis en place en concertation avec le Conseil Général.
ADEM n°4	Si les flux de véhicules entrants sont bien prévus, rien n'est dit sur le sens de circulation des sortants, tant pour les poids lourds que pour les véhicules légers.	En sortie du site, la circulation se poursuit sur la route située au nord du site afin de rejoindre la RD105 puis la RN141 (cf. document joint).

REFERENCE	QUESTION	REPONSES
ADEM n°5	<p>L'ADEM suggère par ailleurs : Une interdiction d'emprunter le RD 110 pour les plus de 3,5 T, à matérialiser à la sortie du site Un renforcement de la signalisation aux Favrauds par sens interviot et limitation de vitesse à 30 km/h Revoir le positionnement des panneaux sur la RD 110 Interdire la circulation des plus de 3,5 T par l'entrée sud coté RD 113, à l'exception des bus Plus amplement et dans cette perspective, il apparaît urgent de réactualiser le projet de contournement de la route de Montignac RD 113, seul capable de réduire le trafic routier sur cette route, en provenance des secteurs est et sud-est</p> <p>Concernant les apports volontaires prévus (page 15/53), ils auront une répercussion sur la circulation, alors que ses conséquences sont passées sous silence, et que cette activité annexe ne figure pas dans le descriptif d'activité.</p>	<p>Les conditions de circulation à l'intérieur du site sont rappelées à l'entrée. Une précision pourra être ajoutée sur les conditions de circulation en sortie du site.</p> <p>Calitom prend note des suggestions de l'ADEM ; cette signalétique sera mise en concertation avec la commune et le Conseil Général. L'ADEM pourra être associée à la démarche.</p> <p>Le projet de route « Axe Nord-Sud » est toujours d'actualité. Il est bloqué pour des raisons environnementales. Des études complémentaires concernant la faune et la flore sont en cours.</p>
ADEM n°6	<p>Concernant les apports volontaires prévus (page 15/53), ils auront une répercussion sur la circulation, alors que ses conséquences sont passées sous silence, et que cette activité annexe ne figure pas dans le descriptif d'activité.</p>	<p>Il n'y aura pas d'apport volontaire de déchets sur le site. Sur la page 15/53, il est effectivement indiqué dans un tableau : Stockage des JRM et cartons. « en apport volontaire » : l'apport volontaire concerne l'apport par les usagers des déchets en déchèterie de Grand Angoulême et de Calitom. Ces déchets seront acheminés sur le site par camions depuis les déchèteries concernées.</p>
ADEM n°7	<p>La répercussion des horaires de travail (à partir de 4 h du matin) sur la circulation des véhicules est également passée sous silence.</p>	<p>Le site constitue un point d'embauche pour les agents assurant la collecte des déchets sur le pôle de valorisation de Mornac. Il est possible que certains agents arrivent sur le site à partir de 4h du matin. Peu de personnes sont concernées, la circulation de véhicule est donc limitée. 25 agents au maximum embarqueront à 4 heures du matin. Ils seront incités à respecter le plan de circulation en évitant les hameaux.</p>
Pétition signée de 37 habitants du hameau des Favrauds M. et Mme Ecoypeaud	<p>Les dangers que représente la circulation automobile aux Favrauds, celle-ci ayant toutes les chances d'être augmentée par l'explicitation de l'usine Calitom, alors que la circulation actuelle est déjà problématique. L'infrastructure routière des Favrauds n'est pas adaptée à une augmentation de la circulation.</p>	<p>Les voies possibles à emprunter par les camions sont indiquées sur le document ci-joint. Ces voies ne traversent pas de zones habitées. Concernant les véhicules légers du personnel et des visiteurs, il ne peut pas être exclu qu'ils empruntent la D110 traversant les villages des Rassats et des Favrauds. En concertation avec la commune de Mornac et le Conseil Général de la Charente, une réglementation particulière de la circulation routière dans ces hameaux pourra être étudiée. Calitom et Grand Angoulême sensibiliseront leur personnel pour éviter ces hameaux pour accéder au site. Un plan de circulation évitant ces villages sera distribué aux prestataires et visiteurs.</p>

2. Prévention et Moyens de lutte contre les incendies

REFERENCE	QUESTION	REPONSES
Mme Truymann	Sécurité incendie le week-end ?	<p>Le site dispose d'un système de sécurité incendie (SSI), d'une détection automatique d'incendie avec alarmes sonores et report d'appel vers le personnel d'astreinte ou vers la société de gardiennage (chapitres 1.5.3 et 8.2 de l'étude de danger). Un contrat de surveillance du site sera conclu entre une société de surveillance et Calitom avec des passages réguliers sur le site.</p> <p>En dehors des heures d'ouverture et de fonctionnement, les départs de feu sont souvent liés à des actes de malveillance. Le site dispose des moyens de sécurité et de prévention suffisant contre l'intrusion et la malveillance : site sécurisé, installation de sécurité anti-intrusion... (cf. chapitres 1.5.1 et 8.5 de l'étude de danger).</p> <p>L'ensemble des mesures de sécurité est présenté au chapitre 8 de l'étude de dangers.</p>
Mme Truymann	Quels sont les contrôles prévus pour la lutte contre l'incendie ?	<p>Les mesures de préventions et de contrôle prévus pour la lutte contre l'incendie et, en particulier pour prévenir les sources d'ignition, sont présentées aux chapitres 1.5.2 et 8.1 de l'étude de dangers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maintenance préventive des installations • Contrôles périodiques et maintenance des équipements par des organismes agréés avec établissement d'un registre. Ces contrôles portent notamment sur l'alimentation électrique, les mécanismes...
M. Viais et M. Truymann n°8	Il apparaît que la raison la plus fréquente d'incendie vient des convoyeurs à bande. Or, ceux-ci ne sont pas étudiés parmi les risques envisagés.	<p>Les équipements et les installations qui composent la chaîne de tri, y compris les convoyeurs d'alimentation, ont été pris en compte dans l'analyse des risques (cf. document n°1 « procédé de traitement mis en œuvre sur le site - n°1 »).</p> <p>Le risque lié au convoyeur a également été pris en compte dans la définition des mesures de sécurité pour lutter contre l'incendie (chapitres 1.5.2 ; 1.5.3 et 8 de l'étude de dangers) : « maintenance préventive des installations, contrôle périodique et la maintenance des équipements... » ; « niveaux d'eau dans les ouvertures pour passage des convoyeurs dans les murs coupe-feu ».</p> <p>De plus, le convoyeur n'est pas la source la plus fréquente d'incendie. Les causes les plus probables sont : la présence d'un déchet interdit, un échauffement mécanique... Des consignes de sécurité, des procédures de contrôles et de maintenance sont mises en place sur le site pour réduire ces risques.</p>

<p>M. Viais et M. Truymann n°12</p>	<p>Concernant le risque incendie, au cours des 12 derniers mois, on a recensé dans les centres de tri en France un incendie majeur tous les 36 jours en moyenne, avec un maxi de probabilité d'incendie autour de 5 à 10 ans. Il ne s'agit donc ni d'un événement rare, ni d'un événement banal. Il intervient le plus souvent hors des heures de fonctionnement. En outre, la ZE Mcrnac a connu 8 incendies en 11 ans. Cela amène les questions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les départs de feu en présence du personnel sont-ils notés comme incidents ? Déclenchent-ils des contrôles ? - Qu'est-il prévu concernant la propreté du site, l'usure des équipements (échauffements) ? - Autres causes de risques : Présence de combustibles, de moteurs électriques, de mécanismes de tri et de convoyage, de déplacements, de modes de transmission, des déchets eux-mêmes; d'où des risques incendie plus importants, avec une circonstance aggravante, la présence au milieu de forêt. Or, plusieurs parcelles n'ont pas été nettoyées depuis la tempête de 1999, ce qui vient encore aggraver les risques. 	<p>Tout départ de feu sur le site sera mentionné dans un registre d'accidents mis à la disposition de l'inspecteur des installations classées. Les causes de l'incident seront recherchées et des mesures seront prises pour éviter que ce type d'accident se reproduise. Dans ce cadre, des contrôles peuvent être effectués sur les installations.</p> <p>Concernant la propreté du site, l'ensemble des équipements et des installations fait l'objet d'opérations de maintenance préventive et de contrôles périodiques réalisés par des organismes agréés. Un nettoyage du site et du centre de tri sera réalisé par du personnel formé et sensibilisé au risque incendie. L'objectif étant d'éviter l'accumulation de poussières ou de déchets autour des moteurs et des différents mécanismes.</p> <p>En cas d'incendie, le compartimentage du bâtiment de process permet de lutter contre la propagation de l'incendie : mise en place de mur et porte coupe-feu, de rideau d'eau au niveau des passages du convoyeur dans le mur coupe-feu. Les modélisations des effets des flux thermiques montrent qu'aucune zone boisée n'est atteinte en cas d'incendie sur le site.</p>
<p>ADEM n°8</p>	<p>Sur le risque d'incendie, on ne peut considérer qu'il est faible : un par mois sur les 12 derniers mois dont 2 en Charente, le plus souvent en dehors des heures ouvrées. Première conséquence, l'effondrement des superstructures, alors que les parcelles moyennes sont envahies de broussailles, d'où une propagation vraisemblable au massif forestier. Cela doit être pris sérieusement en considération et faire l'objet de compléments d'information.</p>	<p>Le risque d'effondrement a été pris en compte lors de la conception du projet. Ainsi, le bâtiment disposera d'une charpente bois plus résistante que les structures métalliques en cas d'incendie. Les recommandations du SDIS ont également été prises en compte pour assurer l'évacuation du personnel en moins de 30 minutes.</p> <p>Rappelons également que le bâtiment dispose de mur coupe-feu REI 120 dor; la structure garantit une stabilité au feu durant 2 heures.</p>

<p>ADEM n°9</p>	<p>En outre, le choix du lieu d'implantation pourrait être remis en question, l'analyse multicritères de choix étant incomplète. Un autre emplacement tel celui de la parcelle G semblerait mieux adapté pour circonscrire un incendie.</p> <p>L'ADEM demande enfin un suivi et des contrôles périodiques, avec recueils d'incidents. Elle demande également un investissement complémentaire dans des moyens de prévention en raison de l'importance du risque.</p>	<p>La parcelle retenue présente le contexte le plus favorable pour l'implantation du projet (absence de figure karstique, géométrie, surface, visibilité réduite...).</p> <p>Une implantation sur la parcelle G nécessitait un défrichement plus important, et la « forme » carrée de la parcelle A est préférable à une forme rectangulaire allongée.</p> <p>Les alentours de la parcelle G sont également constitués de boisement.</p> <p>Dans le cadre d'une exploitation normale d'une installation classée, l'ensemble des équipements et des installations font l'objet de contrôle régulier par des organismes agréés. L'exploitant constitue également un registre d'incidents/accidents qui est mis à la disposition de l'inspecteur des installations classées.</p> <p>L'ensemble des moyens de prévention et de protection qui seront mis en place sur le site est présenté au chapitre 8 de l'étude de dangers.</p> <p>L'ADEM pourra être associée dans la démarche d'amélioration dans le cadre de Commission du Suivi de Site.</p>
-----------------	--	--

3. Pollution atmosphérique en cas d'incendie

REFERENCE	QUESTION	REPONSES
<p>M. Viais et M. Truymann n°4</p>	<p>Dans l'étude de dangers, les fumées sont indiquées comme non dangereuses, alors que lors de l'incendie d'Ulysse, elles sont restées plusieurs heures au sol au sol, avec des incidences sur de grandes surfaces et pendant 12 jours.</p>	<p>La dispersion des fumées lors d'un incendie est étudiée au chapitre 7.1.3.13 de l'étude de dangers (chapitre qui intègre les remarques de l'expertise du CNPP). L'étude de dispersion montre qu'il n'y a pas d'effet toxique pour l'homme au niveau du sol et que les zones de dangers sont situées entre 10 et 235 m de hauteur.</p> <p>L'effet toxique a été évalué suivant la composition des déchets présents sur le site de Calitom, à savoir des papiers, cartons, plastiques issus des collectes sélectives.</p> <p>A noter que les déchets reçus sur le site de Calitom sont différents de ceux reçus sur le site d'Ulysse. En effet, le site d'Ulysse reçoit essentiellement des déchets industriels pouvant générer des substances polluantes dans les fumées en cas d'incendie.</p> <p>De plus, sur le site de Calitom, le risque incendie concerne la réception des déchets et la chaîne de tri et ces activités sont placées sous un bâtiment muni d'un dispositif de désenfumage. Sur le site d'Ulysse, l'incendie mentionné concernait des stocks de matières combustibles situés en extérieur.</p> <p>L'étude de dispersion de fumée indique la composition des fumées retenue : « Étant donné la nature des produits papiers, cartons, plastiques, les dioxines ne seront pas présentes dans les fumées. Les gaz dangereux qui se forment seront notamment le CO, CO2, HCl et C7H8 (imbrûlés en équivalent toluène).</p> <p>Le calcul des seuils d'effets équivalents montre que les concentrations équivalentes ne sont jamais rencontrées au niveau du sol.</p>
<p>M. Viais et M. Truymann n°5</p>	<p>Des fumées toxiques dues à la combustion incomplète de certains matériaux</p>	

4. Divers

REFERENCE	QUESTION	REPONSES
Mme Truymann	Risques de pollution du Karst	Le projet n'engendre aucun rejet d'effluent industriel. Les eaux pluviales sont infiltrées via un bassin après traitement. Le projet ne présente pas de risque de pollution des eaux souterraines. Les eaux seront analysées avant rejet par infiltration. Les ouvrages de prétraitement seront régulièrement entretenus.
Mme Truymann	Nuisance des signaux sonores d'avertissement de recul des camions	Le bip de recul des camions est reconnu dans l'étude d'impact comme une source de bruit sur le site. Les chargeuses qui émettront des bips de recul n'évolueront que dans les bâtiments. Il n'y aura que les bennes à ordures ménagères qui émettront des bips de recul à l'extérieur des bâtiments.
M. Viais et M. Truymann	Des bips de recul gênants car audibles de très loin	Après la mise en exploitation, des mesures acoustiques seront réalisées en limite de propriété et en zone à émergence réglementée afin de vérifier la conformité du site.
Mme Truymann n°1	Comment peut-on être sûrs que les sacs noirs ne deviennent pas des dépôts d'ordures plus importants que les 300 m³ prévus, avec les risques que cela pourrait entraîner ?	Si des non-conformités sont mises en évidence, des mesures seront prises pour réduire l'impact sonore du site. Il ne s'agit pas d'un dépôt mais d'un transfert de ces déchets par la mise en place d'un quai de transfert. Afin de garantir une bonne gestion du flux de ces déchets, les semi-remorques chargées sont évacuées rapidement. Ainsi, le stockage temporaire de ces déchets ne dépassera pas la capacité de 300 m³ prévus.
M. Viais et M. Truymann n°2	Une installation à la fois plus proche qu'indiqué de la RD 110 (à 70m au lieu de 200m) et des riverains et une entrée à moins de 50m et non 200m de la RD 110.	Le stockage ne pourra se faire que dans les bennes de 110 m³ chacune. Il n'y aura pas de sac noir le week-end. En effet, les limites de propriété du site se trouvent au plus près à 70 m de la RD 110 alors qu'il est indiqué que la RD 110 se trouve à environ 200 m au nord du site (p 76/233 - étude d'impact).
	Un plan de localisation non à jour (habitations récentes non portées).	L'étude d'impact indique la présence d'une habitation quelques mètres à l'est du site. Cette habitation se situe à environ 130 m des limites de propriété du site et à 200 m du bâtiment centre de tri. L'entrée du site est à environ 100 m de la RD110. Les plans de localisation sont élaborés à partir des dernières versions disponibles de l'IGN et des photographies aériennes de géoportail.
		Les échelles des plans réglementaires sont fixées par le code de l'environnement. L'échelle 1/500 du plan des installations ne permet pas d'identifier les habitations présentes à proximité. L'échelle du plan des abords permet plus facilement d'indiquer les habitations présentes ; on retrouve notamment sur ce plan l'habitation isolée à l'est du site.

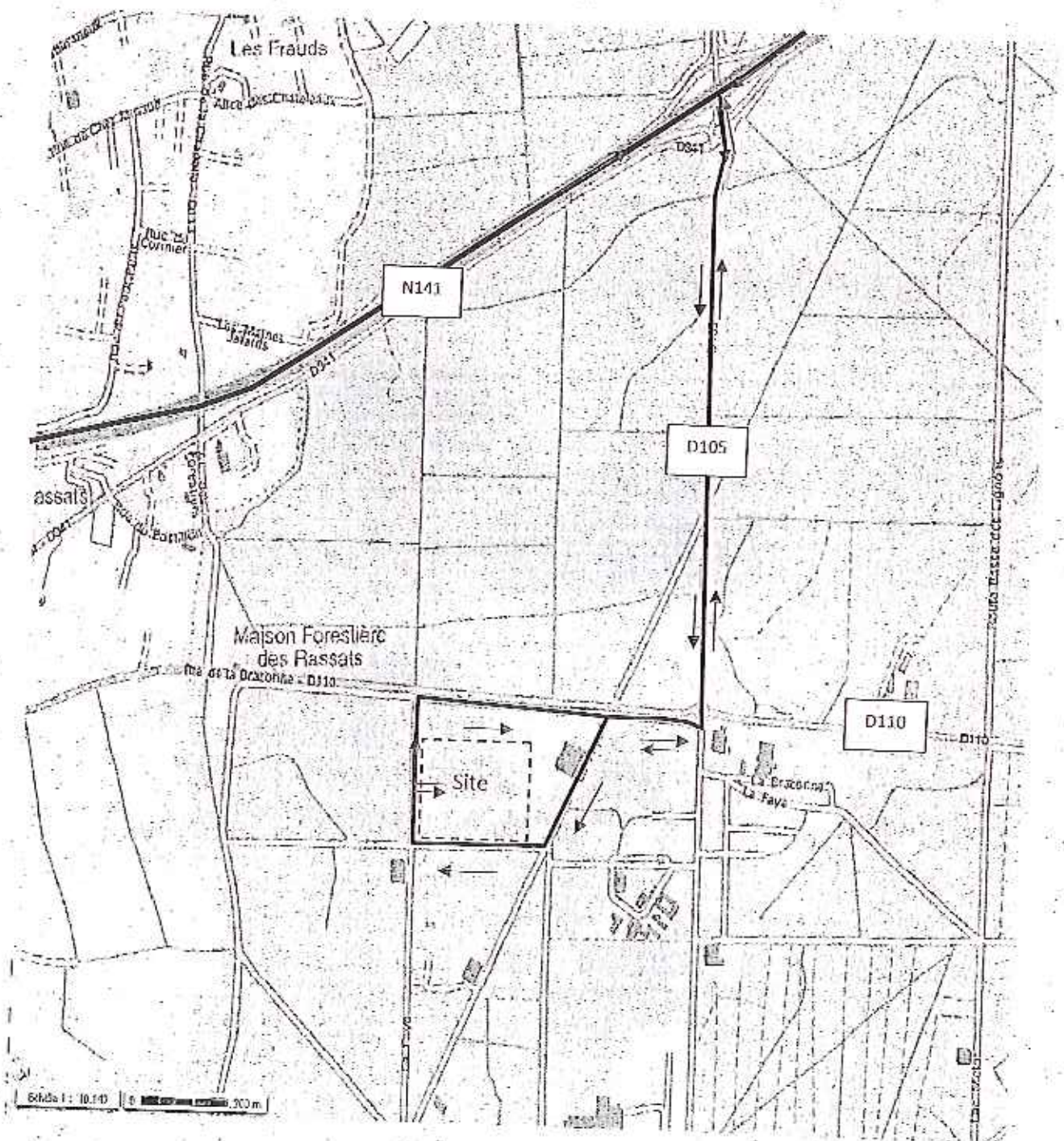
ADEM n°1	D'une manière générale, l'ADEM regrette que seules des informations d'ordre général touchant à la sécurité des personnes et à la tranquillité des riverains soient évoquées dans l'étude d'impact.	Les semi-remorques ne traverseront pas les bourgs et hameaux situés dans les alentours du site (cf. document joint). L'impact du projet sur les riverains des bourgs et hameaux cités n'a donc pas été abordé en détail. Les impacts du projet sur les riverains sont néanmoins pris en compte pour le bruit et la santé.
	Grand Angoulême étant associé au projet, l'ADEM demande le détail de financement de l'investissement et que le rôle de Grand Angoulême dans la gestion du pôle soit précisé	Le projet de centre de tri est réalisé dans le cadre d'une Entente Intercommunale entre les deux collectivités.
		Le coût global de l'opération est de 20 millions d'euros. 16,5 millions d'euros sont consacrés au centre de tri, objet de l'Entente Intercommunale. Ce montant intègre une participation aux équipements communs à l'Entente. La participation aux investissements entre les deux collectivités se fait au prorata des déchets triés, soit environ 27 % pour Grand Angoulême et 73 % pour Calitom. L'ADEM apporte une subvention au projet de 2,5 millions d'euros. Calitom est le Maître d'Ouvrage de l'opération. La maintenance et la gestion des entrées et sorties des déchets seront assurées par son personnel. Grand Angoulême sera associé dans le suivi de l'exploitation du centre de tri et participera au processus décisionnel concernant l'exploitation et l'amélioration continue de l'exploitation.

5. Synthèse de M. le Commissaire Enquêteur

Thème	QUESTION	REPONSES
Circulation routière	La question de la circulation avec ses flux supplémentaires induits par le projet et surtout des axes d'arrivée variés, notamment ceux provenant du secteur sud, avec des cheminements compliqués et ayant du mal à éviter les zones habitées. Ne serait-il pas opportun de contribuer à relancer l'ouverture d'un axe nord-sud de desserte de la ZE ?	Les semi-remorques qui achemineront les déchets sur le site auront obligation de respecter un plan de circulation et le passage dans les hameaux et villages cités ci-contre sera interdit. Cette interdiction s'imposera également aux bennes à ordures ménagères sauf à celles qui participent à la collecte des déchets dans villages cités par les observants. Les voies possibles à emprunter par les camions sont indiquées sur le document ci-joint. Ces voies ne traversent pas de zones habitées. Concernant les véhicules légers du personnel et des visiteurs, il ne peut pas être exclu qu'ils emprunteront la D110 traversant les villages des Rassats et des Favraux. En concertation avec la commune de Mornac et le Conseil Général de la Charente, une réglementation particulière de la circulation routière dans ces hameaux pourra être étudiée. Calitom et Grand Angoulême sensibiliseront leur personnel pour éviter ces hameaux pour accéder au site. Un plan de circulation évitant ces villages sera distribué aux prestataires et visiteurs.
Incendie	Celle du risque incendie, les relevés d'incendies effectués remis à l'appui des demandes du public pour ce type d'activité étant impressionnant notamment par leur fréquence, indépendamment de leur intensité.	Ce projet de route « Axe Nord Sud » est toujours d'actualité. Il est bloqué pour des raisons environnementales. Des études complémentaires concernant la faune et la flore sont en cours. Plusieurs centres de tri qui ont subi un sinistre par incendie et présentés par les observants reçoivent pour certains d'entre eux des Déchets Industriels Banals : Harnes en Artols, Châteaubernard, Bischoffsheim, Ulysse à Mornac, Rocchy Concé, Montfouils sur Loire. Les process pour le tri de déchets industriels intègrent très souvent des broyeurs qui sont peut-être la cause d'incendie (formation d'étincelles par friction d'éléments métalliques). L'incendie du centre de tri de Châteaubernard s'est produit au niveau de l'activité des DIB qui comportait un broyeur. Le process de tri prévu par Calitom ne triera que des déchets ménagers et ne comporte pas de broyeur.

<p>L'effet possible d'un incendie sur les populations voisines et les habitations ne semble pas avoir été étudié : Pourquoi l'étude de dangers se limite-t-elle à l'extension possible de l'incendie à l'intérieur du site, essentiellement par effet de rayonnement, sans examiner les risques de propagation extérieure avec atteinte de la forêt par transport (notamment en fonction du vent) ?</p> <p>N'y a-t-il pas un risque avéré ?</p> <p>Afin de se prémunir contre une catastrophe toujours possible pouvant résulter du transfert de flammes vers la forêt, puis les habitations, n'y aurait-il pas lieu de renforcer sensiblement les moyens de lutte en prenant en considération certaines des propositions émises pour un renforcement des moyens de lutte et de prévention ? Exemples non limitatifs : sprinklage ou brumisation des lieux les plus exposés, entretiens périodiques pour éliminer les accumulations de matières ou déchets combustibles au niveau des matériels de transfert, entretien et vérification des matériels électriques ou en mouvement, suivis par cahier d'incidents.</p>	<p>Les modélisations d'effets thermiques réalisées dans le cadre de l'étude permettent de montrer qu'il n'y a pas d'effet domino responsable de la propagation d'un incendie en dehors du site. Ainsi, le projet ne présente pas de risque pour les tiers. La conception du bâtiment permet le confinement d'un incendie à l'intérieur du bâtiment ce qui limite le risque de propagation du feu par des fumeroles transportées par le vent.</p> <p>Le projet ne présente pas de risque avéré pour les boisements ou les fers présents aux alentours. De plus, les moyens de défense contre l'incendie ont été définis en collaboration avec le SDIS.</p>
	<p>Les moyens de prévention et de protection mis en place sur le site contre les différents risques (pollution, explosion, incendie) sont présentés au chapitre 8 de l'étude de dangers.</p> <p>Concernant le risque incendie, plusieurs mesures permettent de réduire les sources d'ignitions : contrôle des déchets, maintenance préventive des installations, contrôle périodique des équipements/installations, système de détection incendie... L'ensemble des équipements et des installations fait l'objet d'opérations de maintenance préventive et de contrôles périodiques réalisés par des organismes agréés. De plus, un nettoyage du site et du centre de tri sera réalisé par du personnel formé et sensibilisé au risque incendie. L'objectif étant d'éviter l'accumulation de poussières ou de déchets autour des moteurs et des différents mécanismes.</p> <p>Afin d'éviter la propagation d'un incendie d'une zone de bâtiment vers une autre, des murs coupe-feu seront mis en place avec des rideaux d'eau au droit du passage des convoyeurs.</p> <p>Par ailleurs, un contrat de surveillance du site sera mis en place entre une société de surveillance et Calitom avec des passages réguliers sur le site.</p> <p>Les contrôles réalisés sur les installations sont enregistrés dans un registre.</p> <p>Lors de la phase de conception du projet, le SDIS a été consulté afin de valider la conception des bâtiments et les moyens de lutte incendie.</p>

Circulation externe et accès au site



Etude du trafic du Conseil Général

Route concernée : RD110, comptage réalisé au lieu-dit Les Rässats sur la période 12/01/2012 au 17/01/2012.

Sens 1 : Les Favrauds → Bunzac et Sens 2 : Bunzac → Les Favrauds

La synthèse de l'analyse du comptage routier est présentée dans les tableaux ci-après :

	Sens 1			Sens 2		
	VL	PL	%PL	VL	PL	%PL
Trafic total sur la période	1259	36	2,78	331	12	3,78
Trafic moyen journalier	210	6	2,78	55	2	3,51

	Sens 1		Sens 2	
	VL	PL	VL	PL
Vitesse moyenne/période	70	67	64	44
Nombre d'excès de vitesse	101	1	17	1
V85	86	80	83	70
V50	71	68	64	45
V15	55	56	46	12

Sur le tronçon analysé (sens1 et sens 2), le trafic routier représente 273 véhicules/jours dont 2,9% de poids lourds. Il apparaît que la vitesse moyenne des VL est de 67km/h et 55 km/h pour les PL. La majorité des véhicules circulent en dessous des 80 km/h. Notons par ailleurs que de nombreux excès de vitesse sont effectués dans le sens Les Favrauds → Bunzac par les véhicules légers.

Enquête publique sur la demande d'autorisation relative au
projet d'exploitation d'un pôle de valorisation des déchets

CALITOM

Commune de Mornac (Charente)

REÇU A LA PREFECT
DE LA CHARENTE

LE 22 AOÛT 2013

Déroulement du 25 juin au 25 juillet 2013

CONCLUSIONS ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - Sur le déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée conformément aux textes et dispositions en vigueur et de manière qui m'a paru satisfaisante. Le public a été régulièrement informé par les publications légales, ainsi que par la mise en ligne des documents d'enquête sur le site internet de la préfecture ; et a donc normalement été admis à s'exprimer ce qu'il n'a pas manqué de faire, particulièrement les habitants les plus proches du site projeté et donc les plus directement concernés.

L'affichage a été réalisé sur les panneaux d'affichage des deux mairies de Mornac et Bric par apposition de feuillets au format A4. Les maires ont certifié l'effectivité et la durée de cet affichage par un certificat établi en fin d'enquête.

L'affichage sur le site lui même a été réalisé par CALITOM conformément aux dispositions réglementaires, au format A2, sur des panneaux rigides sur piquets, installés autour du terrain, le long des voies qui le bordent et parfaitement visibles de celles ci.

Ces deux types d'affichages étaient à mon avis propres à attirer suffisamment l'attention du public local.

B - Sur l'intérêt du projet et sur le choix de l'emplacement.

Il est important de noter que ce projet permettra une réponse parfaitement adaptée aux objectifs du Plan Départemental d'Élimination de Déchets Non Dangereux pour la Charente, en particulier en permettant un tri et une meilleure valorisation des intrants, une réduction du recours à de nouvelles capacités d'élimination, une meilleure maîtrise des coûts de traitement, et une information et une sensibilisation par l'organisation de visites du site.

De ces différents points de vue, l'intérêt pour la collectivité d'une telle installation est évident. Il en résulte au niveau du département, une utilité publique certaine.

Du point de vue du choix du site, l'emplacement géographique sur la zone de la Braconnie se justifie par une certaine équidistance des lieux de collecte et du site de traitement destinataire. Le choix d'une zone boisée permettant un effacement visuel des installations, dans une zone d'activité offrant une surface de dimensions satisfaisante, et dont le zonage d'urbanisme permet l'implantation, rendent ce lieu attractif pour y implanter ce projet.

À l'intérieur même de la zone d'activités, plusieurs parcelles étaient disponibles. Si le choix opéré ne répond pas parfaitement aux critères environnementaux, il n'en est pas moins prévu des mesures compensatoires que je considère comme satisfaisantes. De plus le terrain choisi offre des avantages techniques et économiques certains, alors même que le sol avait fait l'objet d'aménagements à l'époque du camp américain et n'était donc pas parfaitement vierge.

C - Sur l'impact de son fonctionnement sur l'environnement

Malgré la présence du karst de la Rochefoucauld et du périmètre du captage d'eau de la Touvre les risques présentés du point de vue de la pollution des eaux ne me paraissent pas importants en raison du fait qu'il n'est pas prévu de produire d'effluents industriels. Les seuls rejets seront ceux des eaux pluviales traitées préalablement à leur rejet ; les eaux d'extinction d'incendie produites accidentellement resteront confinées, évitant ainsi tout risque de transfert vers le milieu naturel.

Les impacts négatifs sur l'environnement naturel concerneront surtout la destruction sur le lieu même d'implantation de l'usine, de l'habitat de l'azuré du serpolet, mais qui correspond à un terrain qui avait déjà été artificialisé il y a une cinquantaine d'années et sur lequel la nature avait commencé à reprendre ses droits. L'incidence sera largement compensée par la reconstitution d'habitats sur des sites dégradés acquis pour la circonstance.

Concernant l'environnement humain, malgré la présence d'habitations à 200 mètres, les pollutions de l'air seront très faibles. Celles occasionnées par le bruit résulteront essentiellement de bips de recul qui ne peuvent être supprimés, mais qui pourraient peut être, en fonction de la réglementation, être atténués.

Malgré les précautions prises pour éviter les dangers d'un incendie, je pense qu'il subsiste même si sa probabilité de survenance est très faible, un risque de propagation du feu à la forêt voisine, susceptible d'atteindre les habitations les plus proches, en rappelant en particulier que la forêt de La Braconnie est classée en risque feux de forêt. Il conviendra donc à mon avis d'être particulièrement vigilant sur les processus d'intervention en cas de déclenchement d'un incendie, surtout en période d'inactivité du site.

Sur la question de la circulation routière, l'évitement des secteurs habités par les camions pourra être obtenu par une réglementation interne stricte, renforcée par une signalisation d'interdiction sur le terrain et dans les bourgs traversés.

Concernant les véhicules légers, une mise en garde du personnel devrait permettre une limitation significative de circulation, étant entendu que, rapportée au seul personnel de l'usine, elle ne sera pas très importante.

Il n'en reste pas moins que la création de la voie nord-sud à l'intérieur de la forêt serait à elle seule un moyen de résoudre de nombreux problèmes de circulation, non seulement pour CALITOM, mais pour l'ensemble de la zone d'activités qui en bénéficierait.

En conclusion,

Considérant que le projet soumis à l'enquête :

- Présente une avancée certaine sur le plan de l'environnement en réalisant une amélioration sensible tant du tri que des méthodes d'élimination des déchets,
- Minimise les déplacements de véhicules de transport et donc la consommation de carburant en raison de sa situation au barycentre des lieux de collecte et de traitement,
- Présente une bonne insertion dans le paysage, dans une zone déjà destinée à un tel usage,
- Ne présente aucun impact sur l'agriculture, un impact très peu probable sur la nappe phréatique, un impact faible sur la flore, plus sensible sur la faune mais avec des compensations effectives,
- Présente un impact contenu sur les transports et la circulation, par la mise en place de signalétique, et de consignes internes; avec un risque de nuisances susceptible d'être sensiblement amélioré par création d'une nouvelle voie nord-sud,
- Sans risque de production d'odeurs,

- Présente un impact sonore qui reste faible, à l'exception des bips de recul qui restent audibles pour l'habitation la plus proche,

il apparaît que ce projet de création d'un pôle de valorisation de déchets sur la commune de Mornac présente un intérêt certain pour l'ensemble des habitants du département en ce qu'il répond en outre parfaitement aux objectifs du Plan Départemental d'Élimination de Déchets.

De mon point de vue, ces avantages l'emportent très largement sur les inconvénients que peut présenter une telle exploitation.

J'émetts en conséquence un avis favorable à la création de cette activité sur la commune de Mornac à l'emplacement envisagé,

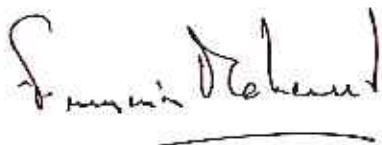
sous réserve que les délais d'intervention en cas d'incendie soit précisés et fixés à un délai inférieur au temps de résistance de la partie la plus faible du bâtiment et puissent être garantis.

Afin d'améliorer la circulation des véhicules à destination et en provenance des installations, je recommande qu'une concertation soit établie avec les autorités compétentes en vue d'obtenir la création de l'axe nord-sud.

Je recommande également que l'ADEM qui souhaite coopérer avec l'exploitant soit associée et informée des contrôles qui seront effectués pour le bon fonctionnement de l'exploitation.

A Boussac, le 22 août 2013

Le Commissaire Enquêteur



François Méhaud