

Dossier de demande d'autorisation ICPE

# Fossé

(41)



## **Mémoire en réponse**

au procès-verbal des observations recueillies  
lors de l'enquête publique du 26 février au 29 mars 2024

Avril 2024

## Table des matières

Préambule.....	3
Mémoire en réponse .....	5
1. Remarques liées au trafic.....	5
2. Remarques liées au bruit.....	14
3. Remarques liées au cumul des activités sur la zone industrielle de Bel Air .....	18
4. Remarques liées aux choix d'implantation et à la raison d'être du projet.....	23
5. Remarque liée à l'emploi.....	27
Engagements du pétitionnaire .....	28

# Préambule

Le présent dossier constitue le mémoire en réponse produit par le pétitionnaire, la société SUEZ RV CENTRE OUEST, suite à l'enquête publique qui s'est tenue du 26 février au 29 mars 2024, relative à la demande d'autorisation au titre des Installations Classées du projet d'aménagement du centre de tri-transfert et d'activité de préparation de déchets haut PCI sur le site SUEZ RV Centre-Ouest à Fossé (41).

Le rayon d'enquête recoupe 6 communes. Au cours de cette enquête ont été reçues par le commissaire enquêteur :

- Six contributions sur le registre ;
- Deux contributions écrites ;
- Six contributions par internet.

Le Commissaire Enquêteur a remis au pétitionnaire le 5 avril 2024 un procès-verbal de synthèse reprenant les interrogations soulevées sur le dossier au cours de l'Enquête Publique. Les éléments de réponses à ces interrogations font l'objet du présent document.

Pour faciliter la lecture et la compréhension du mémoire en réponse, le pétitionnaire propose de regrouper les différentes remarques à travers les 5 grands thèmes suivants :

## 1. Remarques liées au trafic

- « Augmentation significative de la circulation sur la RD957 ainsi que sur la voie d'accès au site. Demande d'explicitier les comptages poids-lourds qui ont été réalisés entre le 30 mars et le 5 avril 2023 »
- « Difficultés de croisement des poids-lourd sur la route d'accès au site »
- « Problème du passage piétons sur la route départementale »
- « Augmentation du risque d'accidents sur la RD liée à l'augmentation de la circulation »
- « Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site »

## 2. Remarques liées au bruit

- « Augmentation significative du bruit liée à l'augmentation de la circulation des poids-lourds et de l'exploitation future du site »
- « Demande de protection des habitations contre le bruit par la réalisation de murs antibruit »
- « Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site »

## 3. Remarques liées au cumul des activités sur la zone industrielle de Bel Air

- « Problème des nuisances cumulées (bruits, odeurs, circulation,...) avec l'ensemble des industries situées sur le site (compostage, méthaniseur, centrale d'enrobés...) »
- « Augmentation des poussières liées à l'exploitation future »
- « Questionnement sur les mesures qui seront prises pour la sécurité incendie explosion en rapport avec la réalisation du méthaniseur »
- « Dévalorisation environnementale importante à côté d'une zone Natura 2000 »
- « Dévalorisation des habitations situées à proximité du site »

4. Remarques liées aux choix d'implantation et à la raison d'être du projet

- « Le site devient la « poubelle » d'Agglopolys »
- « Le projet présenté semble être une solution pertinente pour aider à réduire l'enfouissement de nos déchets et les dépôts sauvages. Le site retenu est déjà existant et traite déjà des déchets. »
- « Questionnement sur le choix d'implantation de l'installation sur le site eu égard à la recommandation de la MRAE qui indiquait page 10 de l'avis délibéré que la comparaison des implantations des divers sites aurait mérité d'être plus détaillée »
- « Demande de précisions sur l'origine des déchets accueillis »
- « Installation qui ne serait pas au profit direct des citoyens à proximité »

5. Remarque liée à l'emploi

- « Pas de création d'emplois »

# Mémoire en réponse

## 1. Remarques liées au trafic

### Remarques concernées :

- « Augmentation significative de la circulation sur la RD957 ainsi que sur la voie d'accès au site. Demande d'explicitier les comptages poids-lourds qui ont été réalisés entre le 30 mars et le 5 avril 2023 »
- « Difficultés de croisement des poids-lourd sur la route d'accès au site »
- « Problème du passage piétons sur la route départementale »
- « Augmentation du risque d'accidents sur la RD liée à l'augmentation de la circulation »
- « Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site »

### Repère dans le DDAE :

- ➔ PJ04c – Analyse des impacts au chapitre 7.5.
- ➔ PJ04c – Annexe I comptage routier
- ➔ PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact au chapitre 18.
- ➔ PJ46 – Description du projet au chapitre 4.7.

### Annexes au mémoire en réponse :

- ➔ Annexe 1 – Comptages routiers mis à jour
- ➔ Annexe 2 – Note explicative du Bureau d'Etudes BTrafic
- ➔ Annexe 3 – Carte de la circulation moyenne journalière annuelle 2022 du CD41

### Réponse du pétitionnaire :

- « Augmentation significative de la circulation sur la RD957 [...] »

L'ensemble de l'impact trafic du projet a été présenté dans le DDAE à travers le chapitre 7.5. de la PJ04c – Analyse des impacts. Dans le cadre du projet, le tableau suivant de cette même PJ04c détaille le trafic pour l'activité actuelle et pour l'activité du projet (1 trajet = 1 passage) :

Tableau 9 : Evolution du trafic sur site, existant et intégration du projet

	Existant (trajets <sup>2</sup> par jour)	Intégration du projet (trajets par jour)
Trafic Poids-lourds	64	158
Trafic Véhicules Légers	20	40

Il est important de comprendre que ce trafic **a été estimé dans sa configuration majorante comme demandé par ce type d'étude**. Le trafic PL total du site après projet passera donc de 32 PL (64 passages en situation actuelle) à 79 PL (158 passages en situation future) dans le cas le plus défavorable.

Ainsi, ce sont bien un **maximum de +94 passages supplémentaires qui seront induits dans le cadre du projet**.

Vu la quantité importante de chiffres différents remontés dans les différents avis de l'Enquête Publique, nous comprenons que DDAE n'a peut-être pas été assez clair sur ce point et **nous tenons à bien clarifier la différence entre l'impact du projet (+94 trajets) et l'activité future du site après projet (158 trajets au total)** comme cela est redétaillé dans le tableau ci-dessous :

Synthèse du trafic indiqué dans le DDAE :

	Activité du site <u>actuel</u>	Activité du site <u>après projet</u>	Impact du projet
Nombre de VL	10	20	<b>+10</b>
Passages de VL (x2)	20	40	<b>+20</b>
Nombre de PL	32	79	<b>+47</b>
Passages de PL (x2)	64	158	<b>+94</b>

En outre, l'impact trafic calculé dans le DDAE doit être relativisé à la baisse au regard des éléments suivants :

- Les double-flux n'ont pas été considérés : il s'agit des PL qui arrivent et pourront repartir avec un chargement ;
- L'impact indiqué dans la PJ04c (9,11% de passages au nord et 9,17% au sud) correspond à l'ensemble de l'activité future totale (situation actuelle + projet). **Or les comptages routiers intègrent déjà le trafic PL de l'activité existante (64 passages PL). L'impact réel du projet est donc à minorer** et correspond à +5,42% de passage PL au nord et +5,46% au sud.
- L'étude ne répartit volontairement pas les flux en provenance du nord (Vendôme) ou du sud (Blois) toujours dans une approche majorante : **dans la réalité il y aura une répartition entre les deux origines** puisque 100% des PL ne peuvent pas venir du sud et du nord en même temps. On peut raisonnablement considérer que le flux de PL au nord comme au sud ne dépassera pas 75% du trafic PL total, ce qui induit également une **réduction d'au moins 25%** de l'impact au nord et au sud du rond-point.

Ainsi, considérant ces hypothèses **l'impact maximal du projet sur la départementale RD957 sera en réalité de +4,06% de passage PL au nord et +4,09% au sud** (ces chiffres seront redétaillés ci-après).

Par ailleurs, il est important de noter que les PL concernés par le projet seront majoritairement des bennes 'Ampliroll'. Ces PL sont de moindre envergure que les semi-remorques qui constituent majoritairement la flotte des industriels du secteur de la logistique (cf. exemple sur la photo ci-dessous).



- "Demande d'expliciter les comptages poids-lourds qui ont été réalisés entre le 30 mars et le 5 avril 2023"

Comme expliqué dans le même chapitre de la PJ04c, "afin d'évaluer l'impact du projet sur le trafic routier environnant, un recueil de données de trafic routier existant a été réalisé par la société BTraffic sur les routes d'accès au site de Fossé, à savoir : la voie d'accès au site et la route départementale D957."

Les 3 points de comptage sont localisés dans le tableau suivant :

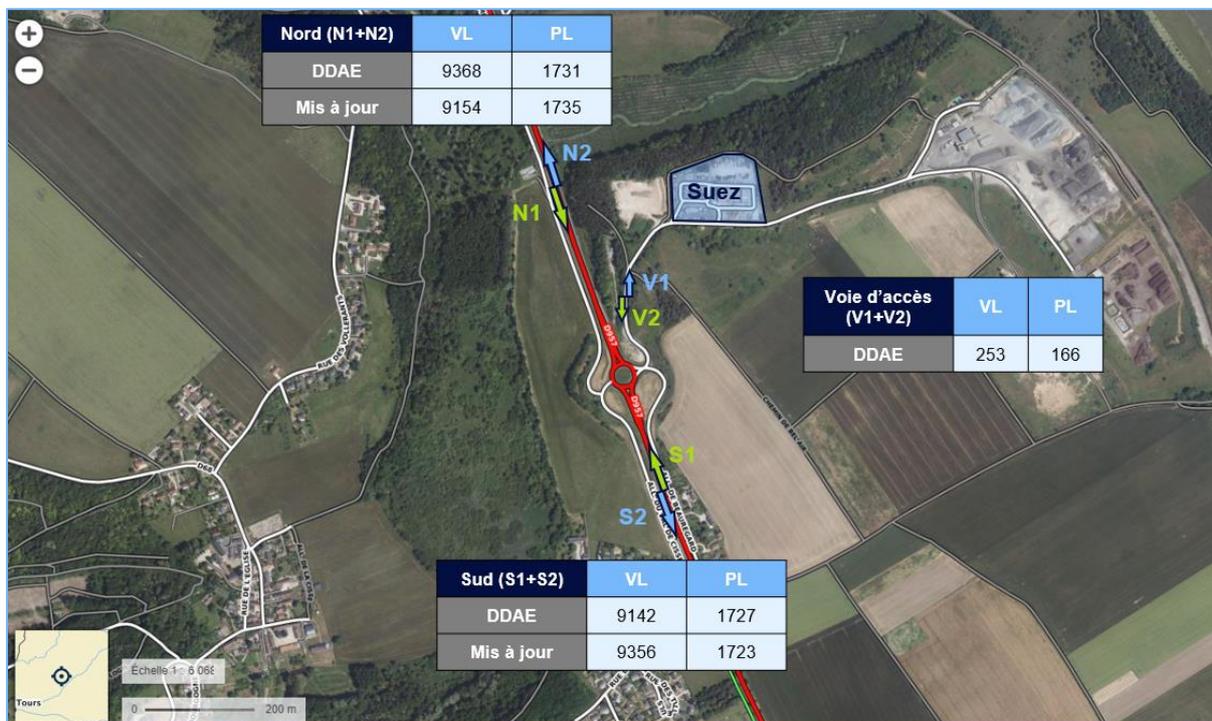
Tableau 7 : Plans des 3 points de comptages de l'étude : RD957 Nord, Sud et accès au site SUEZ (source : Btraffic)

RD957 - Nord	RD957 - Sud	Voie d'accès au site SUEZ

Nous reconnaissons que la dénomination des comptages est assez maladroite et a pu porter à confusion concernant le fait d'utiliser les mêmes termes « S1 » et « S2 » pour les trois localisations. Cette maladresse a induit à une **inversion des libellés de tableau entre le compteur au nord (direction nord) et le compteur au sud (direction sud)** et par conséquent une erreur d'affichage du nombre de véhicule « Global 2 sens » au nord comme au sud. **Pour autant, les relevés de comptage effectués par le bureau d'étude restent corrects et les conclusions sur l'impact global du projet restent inchangées** comme expliqué ci-après.

Tout d’abord, après correction de l’Annexe I – Comptage routier mise à jour avec les bons libellés et les bons chiffres et présentée en Annexe 1 du présent document, le nombre moyen de véhicule et l’impact induit restent les mêmes. La stabilité des résultats avant et après correction des libellés est mise en évidence dans les tableaux présentés dans la carte suivante :

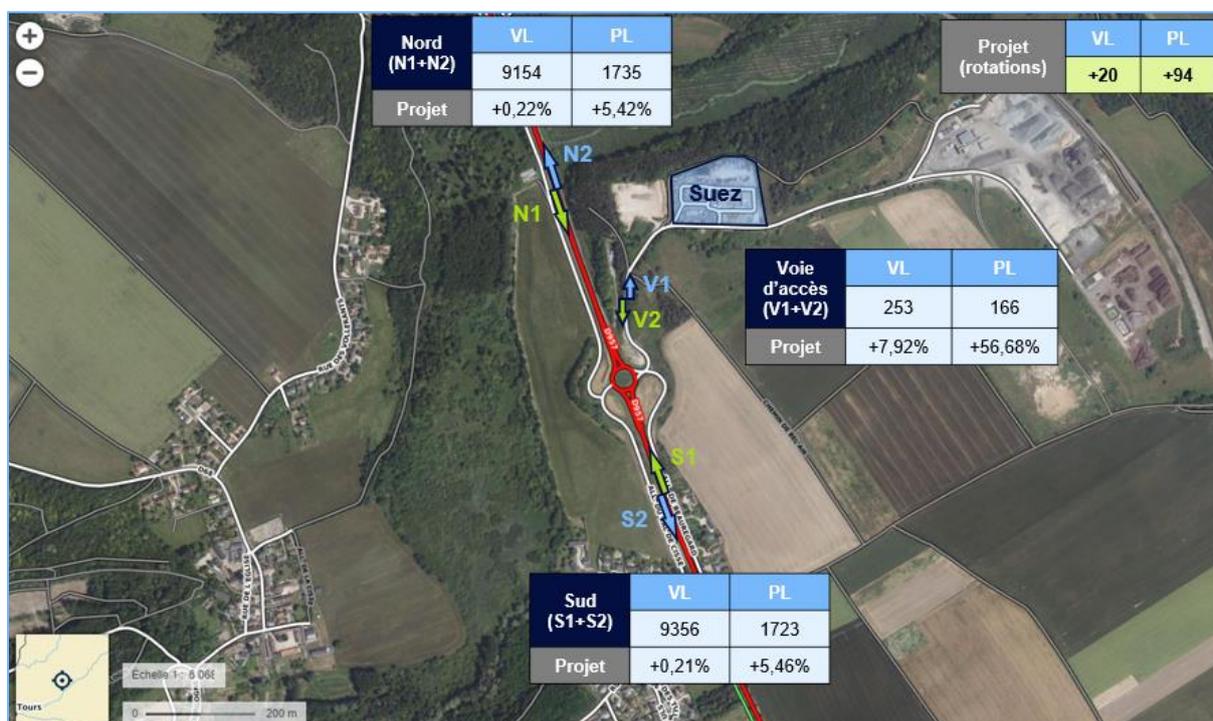
Comptages routiers mis à jour (moyenne de 6 jours) :



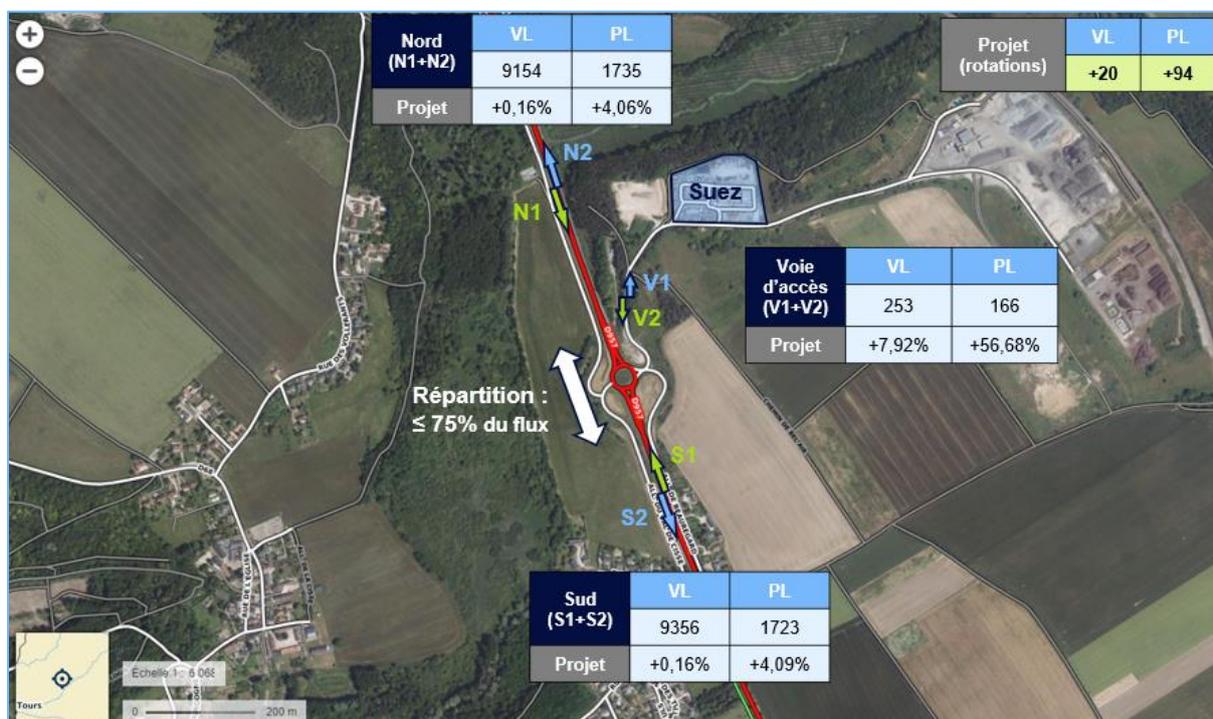
Noter que la mise à jour n’induit pas de changement pour la voie d’accès au site.

L’impact du projet est mis à jour en conséquence dans les tableaux suivants en intégrant les hypothèses expliquées précédemment pour le calcul de l’impact (prise en compte des 64 passages PL existants et répartition Nord/Sud) :

Impact du projet mis à jour avant répartition nord/sud (moyenne de 6 jours) :



Impact du projet mis à jour après répartition nord/sud (moyenne de 6 jours) :



Les conclusions présentées dans la PJ04c restent bien valides, à savoir un impact "limité au regard des circulations existantes sur la départementale RD957" et "une augmentation de la contribution en poids lourds sur la route d'accès au site".

Nous précisons ici suite à une demande lors de l'Enquête Publique que l'impact du projet en considérant la seule période de jour (6h-22h) est de +4,27% passages de PL au nord et +4,41% au sud. La période considérée (6h-22h ou la journée entière) **n'a donc que très peu d'influence sur le calcul de l'impact du projet et les conclusions** présentées dans la PJ04c restent bien valides.

Afin d'attester de la validité des comptages routiers, **le Bureau d'Etudes Btrafic a réalisé une note explicative** qui est présentée en Annexe 2 du présent document. Cette note montre bien que "l'écart entre les flux entrants (E) quotidiennement sur le carrefour giratoire et les flux sortants (S) n'excède pas 9 % ce qui est tout à fait raisonnable pour ce type d'étude" :

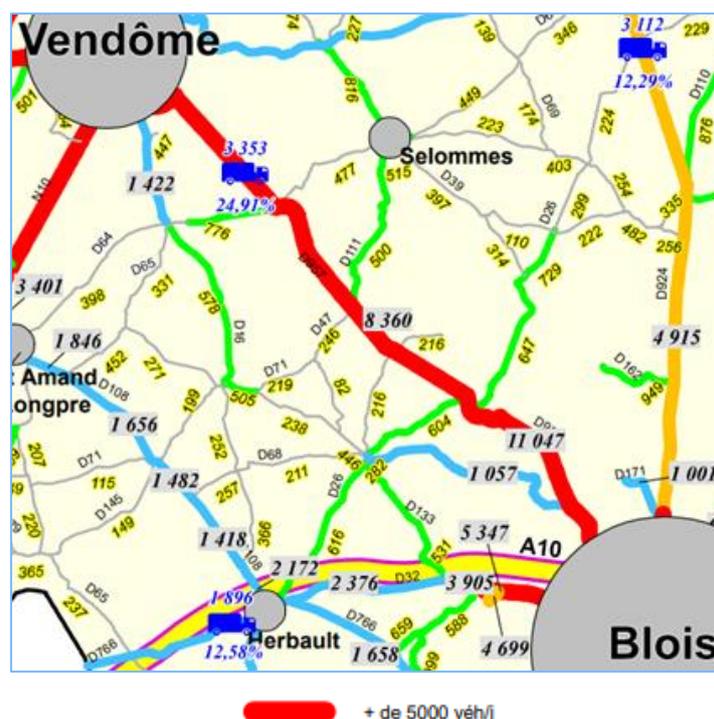
Ecart entre les flux entrants et les flux sortants quotidiennement sur le rond-point :

	Jeudi 30		Vendredi 31		Samedi 1 <sup>er</sup>		Dimanche 2		Lundi 3		Mardi 4		Mercredi 5	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Entrants	9853	1957	10504	2080	7183	1181	4955	481	9490	1832	9803	1974	9403	1893
Sortants	9988	1896	10426	1977	6986	1290	4925	525	9560	1838	9889	1970	9489	1854
Ecart E/S	-135	61	78	103	197	-109	30	-44	-70	-6	-86	4	-86	39
Ecart %	-1%	3%	1%	5%	3%	-9%	1%	-9%	-1%	0%	-1%	0%	-1%	2%

La note explique également que les écarts sont à mettre en perspective avec le fait que le dispositif de comptage autour du carrefour ne couvrait que les principaux accès concernés par le projet, et que le matériel présente une erreur intrinsèque liée à la mesure.

En définitive, **ces chiffres sont en cohérence avec ceux donnés par le CD41 sur le même axe routier** avec 11 047 véhicules comptés en 2022 et une part de PL entre 1 et 2 fois plus importante (3353 PL). L'extrait de la carte de la circulation moyenne journalière annuelle 2022 du CD41 est présenté ci-dessous (la carte complète est donnée en Annexe 3) :

Carte agrandie de la circulation moyenne journalière annuelle 2022 (CD41) :



- « *Augmentation significative de la circulation [...] sur la voie d'accès au site.* »
- « *Difficultés de croisement des poids-lourd sur la route d'accès au site* »

Concernant la voie d'accès au site, le DDAE dans le même chapitre de la PJ04c rappelle tout d'abord que "le trafic observé sur cette voie est donc directement associé au trafic généré par les activités du centre de tri/transfert et des sites industriels voisins [...]. Ainsi l'augmentation des poids lourds sur le site n'aura pas d'impact sur les habitations proches du site ou en centre-ville ou sur les établissements recevant du public".

En effet, aucune habitation n'est desservie par cet accès, les plus proches étant d'ailleurs "situées à environ 400 m du site d'étude" et les premiers établissements sensibles étant "situés à 1 km du site et localisés dans les bourgs des communes aux alentours." (cf chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact).

De plus, le DDAE rappelle encore que "compte tenu des activités du site, son accès est déjà aménagé pour les poids-lourd. En particulier, dans le cadre du projet, il est prévu la construction d'un second pont bascule pour fluidifier les entrées et sorties sur le site". De plus, "le dimensionnement est suffisant pour permettre le croisement de deux véhicules en toute sécurité."

Par ailleurs, il est important de noter que les PL concernés par le projet seront majoritairement des bennes 'Ampliroll' de moindre envergure que des camions au format semi-remorques.

- « *Problème du passage piétons sur la route départementale* »
- « *Augmentation du risque d'accidents sur la RD liée à l'augmentation de la circulation* »

La carte de la circulation moyenne journalière annuelle 2022 du CD41 identifie la RD957 comme un axe majeur sur lequel circule aujourd'hui en moyenne 11 047 véhicules par jour, chiffres qui sont bien cohérents avec les comptages présentés dans le DDAE. La RD957 est donc déjà un axe majeur du département et les questions de sécurisation et de modernisation du réseau routier sont indépendantes du projet de SUEZ à Fossé.

De plus, comme présenté dans les chiffres ci-dessus, **l'impact du projet sur le trafic de la RD957 reste faible** (+4,06% de passage PL au nord et +4,09% au sud) **et n'est pas de nature à augmenter significativement le risque d'accidents et la problématique du passage de la RD reste entier quel que soit l'issue du projet.**

Noter que le rond-point sur la voie d'accès au site ne coupe aucun chemin spécifique aux piétons ou ni aucune voie cyclable.

**Pour conclure sur ce sujet, la sécurisation et la modernisation du réseau routier est du domaine public (CD41) et il n'appartient pas à SUEZ de réaliser des ouvrages de travaux publics.**

Par ailleurs, concernant les comportements individuels des chauffeurs, le strict respect du code de la route est un élément important de la politique de sécurité du groupe SUEZ pour ses équipes mais également ses sous-traitants. Les chauffeurs y sont régulièrement sensibilisés. Néanmoins, si des manquements au respect des règles sont observés, de type vitesse excessive, des avertissements seront donnés au chauffeur et/ou à sa société.

Enfin, un protocole de livraison est défini avec les apporteurs. Ce protocole comprend un plan d'accès au site pour permettre aux chauffeurs d'emprunter les bons itinéraires, un plan de circulation sur site et rappelle les règles d'accès (notamment le bâchage obligatoire des camions).

- « *Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site* »

Les horaires de travail sont précisés en PJ46 – Description du projet au chapitre 4.7 : "Le site sera ouvert du lundi au samedi, de 6h à 20h".

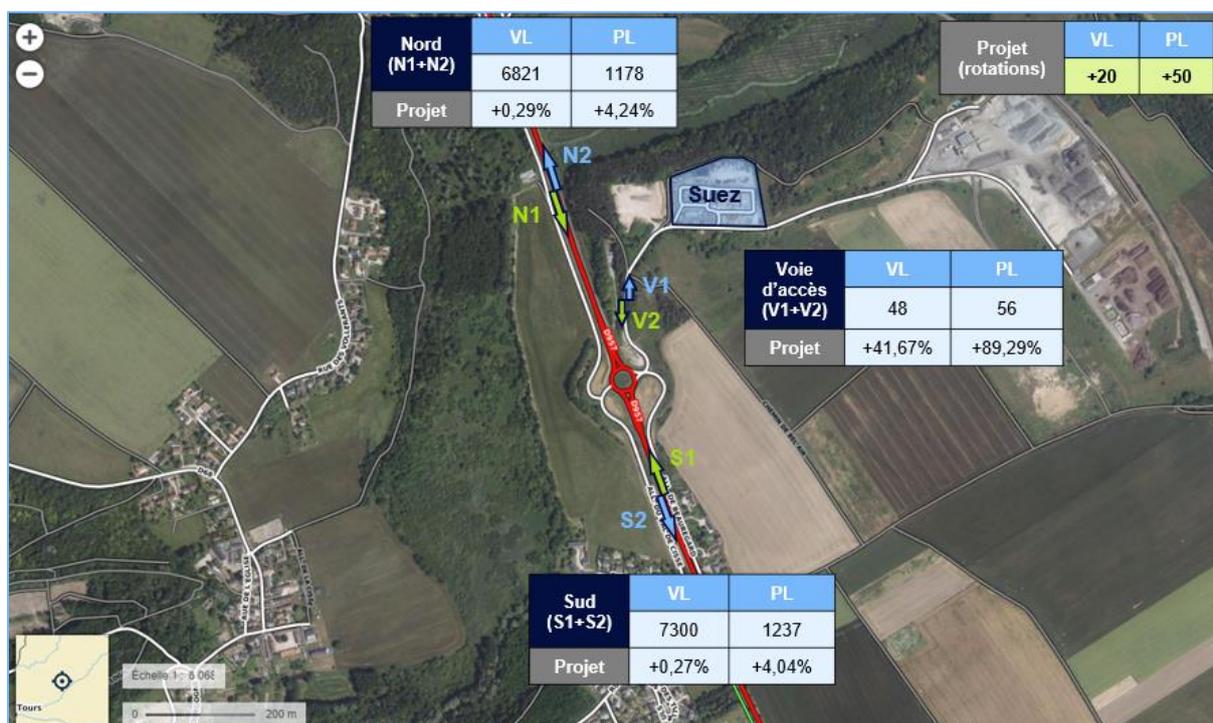
Concernant l'activité du site les jours fériés, le DDAE présente une erreur au chapitre 2.3 de la PJ00 – Complément au CERFA, et **nous prenons l'engagement que le site restera bien fermé les jours fériés.**

Concernant le cas particulier du samedi, l'activité du site y sera réduite et limitée à la gestion des déchets des collectivités. Les Déchets d'Activités Economiques (DAE) seront exclusivement réceptionnés les jours de semaine.

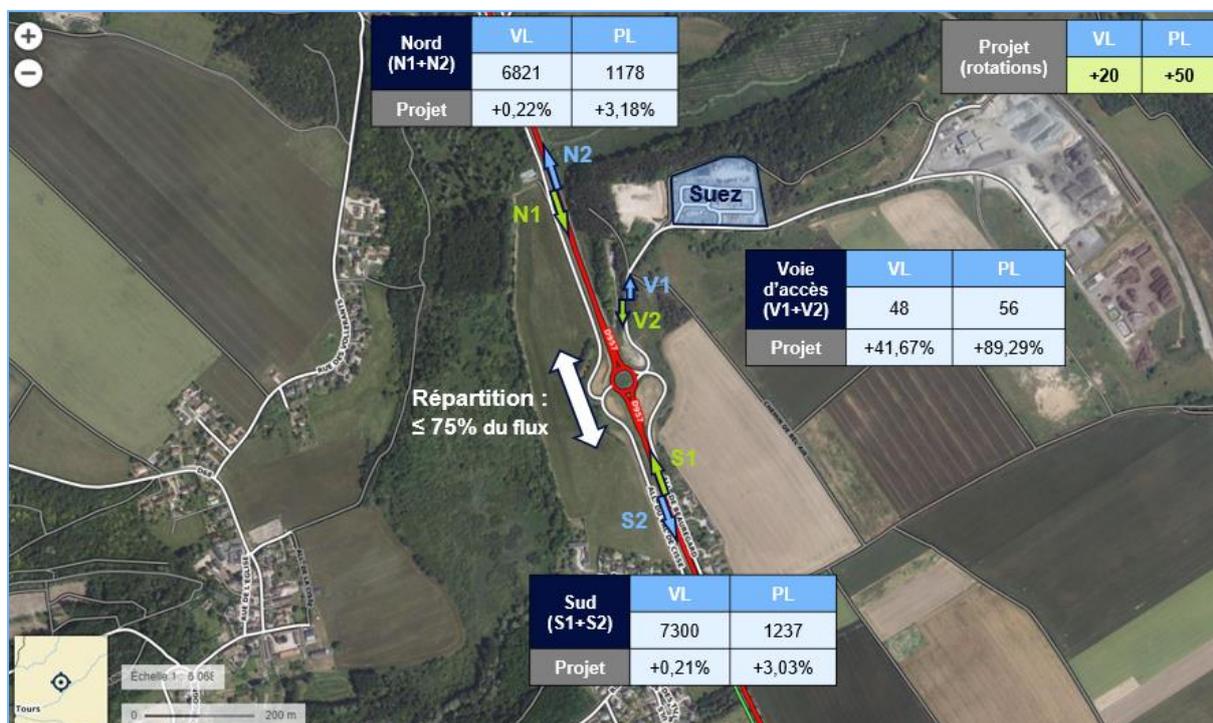
**Nous prenons donc l'engagement que le site ne recevra pas de DAE le samedi.**

**La circulation des PL dans le cadre du projet sera environ deux fois moindre que le reste de la semaine** : environ +25 PL par rapport à l'activité existante soit +50 passages en plus. En intégrant les mises à jour expliquées précédemment dans le DDAE, l'impact du projet le samedi est mis à jour dans les tableaux présentés dans la carte suivante :

Impact du projet mis à jour avant répartition nord/sud (samedi) :



Impact du projet mis à jour après répartition nord/sud (samedi) :



Les conclusions présentées dans la PJ04c restent bien valides pour le samedi, à savoir un impact "limité au regard des circulations existantes sur la départementale RD957" et "une augmentation de la contribution en poids lourds sur la route d'accès au site".

## 2. Remarques liées au bruit

### Remarques concernées :

- « Augmentation significative du bruit liée à l'augmentation de la circulation des poids-lourds et de l'exploitation future du site »
- « Demande de protection des habitations contre le bruit par la réalisation de murs antibruit »
- « Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site »

### Repère dans le DDAE :

- ➔ PJ04c – Analyse des impacts au chapitre 7.8.
- ➔ PJ04c – Annexe II étude bruit
- ➔ PJ46 – Description du projet au chapitre 4.7.

### Annexes au mémoire en réponse :

- ➔ Annexe 4 – Eléments d'explication vus avec le Bureau d'Etudes Delhom Acoustics

### Réponse du pétitionnaire :

- « Augmentation significative du bruit liée à [...] l'exploitation future du site »

Comme expliqué dans le chapitre 7.8. de la PJ04C – Analyse des impacts, "dans le cadre du projet, la société Delhom Acoustique a été mandatée afin de réaliser une étude d'impact sonore du projet afin de définir les principes de traitements acoustiques envisageables pour limiter l'impact sonore du projet sur son environnement. Cette étude tient compte des contraintes réglementaires de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)."

Ainsi, ont été considéré, "3 points situés sur les zones à émergence réglementées (ZER1, ZER2 et ZER3 [en rose sur la carte ci-dessous]) et 3 points situés sur la limite de propriété (LP1, LP2 et LP3).":



L'ensemble de l'étude acoustique et ses résultats sont disponibles dans l'annexe II – étude bruit de la PJ04c.

Les modélisations ont été faites "selon 3 configurations d'utilisation du site :

- *Configuration 1 : Broyage HPCI en parallèle d'une campagne de broyage bois avec l'intégralité des engins du site en fonctionnement (activité bois et Haut-PCI) ;*
- *Configuration 2a : Campagne de broyage de bois seule, sans broyage HPCI avec l'intégralité des engins du site en fonctionnement (activité bois et Haut-PCI) ;*
- *Configuration 2b : Broyage HPCI sans campagne bois avec l'intégralité des engins du site en fonctionnement (activité bois et Haut-PCI) ;"*

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

*"Dans les conditions et activités prévues dans cette étude, l'impact acoustique des activités prévues sur le site seront conformes à la réglementation (arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE) pour les différents points sensibles considérées en limite de propriété et aux voisinages.*

*Les résultats des simulations acoustiques montrent que les niveaux de bruit en limites de site et les émergences sont conformes aux prescriptions réglementaires, quelques soient les configurations étudiées, dont la coactivité. Les niveaux en limites de sites les plus élevés calculés le sont pour une configuration enveloppe dimensionnante considérant le fonctionnement simultané des broyeurs bois et déchets haut PCI et la coactivité des engins alentours. En cas de dépassement de ces niveaux de bruit qui seraient constatés après la mise en œuvre des installations, l'exploitant adoptera des mesures organisationnelles pour limiter la coactivité et réduire de fait les nuisances sonores."*

**Ainsi, l'augmentation du bruit liée l'exploitation future du site n'est pas significative et restera conforme à la réglementation.**

Nous précisons par ailleurs que **les résultats ont été calculés dans une configuration majorante :**

- **Il est systématiquement retenu une marge de 3 dB sur tous les calculs réalisés.** Les résultats présentés sont, par conséquent, majorés ;
- Les modélisations ont considéré le **fonctionnement simultané du broyage avec la coactivité de tous les engins du site** (d'un point de vue pratique et sécurité, le site ne fonctionnera pas avec la totalité de ces engins en même temps) ;
- Les niveaux de bruit issus des modélisations **correspondent à des niveaux de bruit maximaux et non à des niveaux de bruit moyens.**

Noter également que dans le présent projet, la mesure du niveau de bruit en limite de propriété est avant tout une exigence réglementaire et ne concerne pas directement les riverains puisque les plus proches d'entre eux sont "*situées à environ 400 m du site d'étude*" (cf chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact). Ce ne sont pas tant les niveaux de bruit en Limite de Propriété mais bien les Zones d'Emergence Réglementées qui permettent de vérifier l'absence de nuisances acoustiques sur les riverains. En ZER comme en LP, les modélisations démontrent que le projet sera conforme à la réglementation relative à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les ICPE.

Pour garantir le respect de nos obligations en terme acoustique nous proposons la **réalisation de mesures dans les 6 mois après le démarrage de l'activité Haut-PCI**, avec comme prévu par le DDAE "*adoption de mesures organisationnelles pour limiter la coactivité et réduire de fait les nuisances sonores*" en cas de dépassements constatés.

Le Bureau d'Etudes Delhom Acoustics a transmis des éléments d'explication disponibles en annexe 4 du présent document. Dans cette note, Delhom Acoustics précise que "*les résultats donnés dans l'étude R33230629C-EC de juillet 2023 proposée en annexe de la PJ04, sont obtenus à partir des hypothèses de configurations process et machines fournies par SUEZ (données fournisseurs) ou mesurées directement sur le site. Les calculs sont réalisés sur le logiciel Canda-A, très largement utilisé par les bureaux d'études acoustiques. Les conditions générales de propagation, d'absorption environnementales de la modélisation sont disponibles.*"

D'autre part, la note de Delhom Acoustics conclut que "*les résultats d'impacts entre la configuration 1 et la configuration 2a sont liées au faible « poids » acoustique du broyeur HPCI. Le détail des résultats d'impact pour chaque source est joint en annexe de la PJ04c [Annexe II – Etude bruit].*"

En effet, le broyage des déchets Haut PCI est un broyage électrique dans un bâtiment semi-fermé d'une **émission Lp(A) à 1m de 88 db** alors que le broyage de bois est mobile en extérieur et d'une **émission Lp(A) à 1m de 96 db**. **La coactivité et le trafic PL sur le site a également une part significative dans les émissions acoustiques liées à l'activité du site**. Le volume sonore de ces différentes sources est indiqué dans le tableau 2 de l'Annexe II – Etude bruit :

Tableau 2. Liste des sources de bruit considérées dans l'étude

Source	Nb de source	Lp(A) donné à 1m	Donnée	Fréquences (Hz)						Global Lw	
				125	250	500	1000	2000	4000		8000
BROYEUR LHEUREUX - HPCI	1	88	Document LHEUREUX Broyeur M&J 4000S-8 2022	87,8	87,4	87,2	90,8	91,6	85,6	80,0	95,9 dB(A)
BROYEUR AK 560 - Lent	1	96	Doc Mail 12/06/2023	91,4	94,7	97,7	99,5	98,7	93,3	87,9	103,9 dB(A)
BROYEUR DW3060 - Rapide	1	96	Doc Mail 12/06/2024	91,4	94,7	97,7	99,5	98,7	93,3	87,9	103,9 dB(A)
PELLE A GRAPIN	2	-	Mesure DELHOM sur site 8/06/2023	97,6	98,3	97,4	97,0	94,8	92,2	83,9	101,8 dB(A)
MANUSCOPIC	3	-	Mesure DELHOM sur site 8/06/2023	107,5	103,1	95,5	101,0	96,3	94,2	85,6	104,4 dB(A)

La valeur Lp(A) de 88db à 1m pour le broyeur haut-PCI est une donnée fournisseur.

Par ailleurs, le scénario 1 n'est pas la somme des scénarios 2a et 2b dans la mesure où chaque scénario considère la coactivité de tous les engins alentours (les manuscopiques peuvent continuer les activités de tri/manutention dans les différentes alvéoles sans que les broyeurs ne fonctionnent) et on ne peut donc pas les comptabiliser deux fois.

En définitive, la conclusion de ce faible écart est surtout que le broyage de bois et la coactivité des engins commune à tous les scénarios a plus d'impact que le broyeur Haut PCI. Or, **le scénario 2a de broyage bois est déjà en place et autorisé actuellement, il ne fonctionne que par campagne de plusieurs jours par mois et le site n'a jamais eu de retours concernant d'éventuelles nuisances acoustiques.**

- « *Augmentation significative du bruit liée à l'augmentation de la circulation des poids-lourds* »
- « *Demande de protection des habitations contre le bruit par la réalisation de murs antibruit* »

Comme expliqué précédemment, la carte de la circulation moyenne journalière annuelle 2022 du CD41 identifie la RD957 comme un axe majeur sur lequel circule aujourd’hui en moyenne 11 047 véhicules par jour, chiffres qui sont bien cohérents avec les comptages présentés dans le DDAE. La RD957 est donc déjà un axe majeur du département et les questions d'aménagements acoustiques et modernisation du réseau routier restent les mêmes indépendamment du projet SUEZ à Fossé.

De plus, comme présenté dans les chiffres ci-dessus, **l’impact du projet sur le trafic de la RD957 reste faible** (+4,06% de passage PL au nord et +4,09% au sud) **et n’est pas de nature à augmenter significativement le bruit ambiant lié au trafic et la problématique du passage de la RD reste entier quel que soit l’issue du projet.**

**Pour conclure sur ce sujet, les questions d’aménagements acoustiques et la modernisation du réseau routier sont du domaine public (CD41) et il n’appartient pas à SUEZ de réaliser des ouvrages de travaux publics.**

- « *Demande de clarification des horaires et jours de fonctionnement du site* »

Les horaires de travail sont précisés en PJ46 – Description du projet au chapitre 4.7 : "Le site sera ouvert du lundi au samedi, de 6h à 20h".

**Nous prenons l’engagement que le site restera bien fermé les jours fériés.**

**Concernant le cas particulier du samedi, nous prenons l’engagement qu’il n’y aura pas de broyage de bois ce jour-là.** Le scénario considéré sera donc le 2b, soit le moins impactant des trois.

Comme expliqué dans la note de Delhom Acoustics, "la diminution du trafic routier entre le samedi et le mercredi sera quantifiable à environ 1,5 dB sur les Zones à Emergence Réglementées". A noter que "au point ZER 3 cette proportion n’est pas aussi certaine. Une analyse plus fine de la situation serait nécessaire pour y répondre avec précision".

Pour un fonctionnement du site prévu les samedis sur une configuration 2b « broyage HPCI sans broyage de Bois », et avec comme hypothèse que le résiduel des Zones à émergence réglementées serait réduit de 1,5 dB, voici le tableau des émergences en ces points :

Source	ZER01 Lp dB(A)	ZER02 Lp dB(A)	ZER03 Lp dB(A)
Lp induit total dB(A)	45,3	41,7	42,3
Bruit résiduel dB(A)	53,5	53,0	43,0
Bruit ambiant résultant dB(A)	54,1	53,3	45,7
Emergence dB(A)	<b>0,6</b>	<b>0,3</b>	<b>2,7</b>

**Les émergences réglementaires restent donc bien respectées en tous points le samedi.**

### 3. Remarques liées au cumul des activités sur la zone industrielle de Bel Air

#### Remarques concernées :

- « *Problème des nuisances cumulées (bruits, odeurs, circulation,...) avec l'ensemble des industries situées sur le site (compostage, méthaniseur, centrale d'enrobés...)* »
- « *Augmentation des poussières liées à l'exploitation future* »
- « *Questionnement sur les mesures qui seront prises pour la sécurité incendie explosion en rapport avec la réalisation du méthaniseur* »
- « *Dévalorisation environnementale importante à côté d'une zone Natura 2000* »
- « *Dévalorisation des habitations situées à proximité du site* »

#### Repère dans le DDAE :

- ➔ PJ04c – Analyse des impacts aux chapitres 4.2, 6., 7.9.1, 9. et 11
- ➔ PJ04c – Annexe III ERS
- ➔ PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact aux chapitres 14.3. et 18.
- ➔ PJ04b – Annexe I étude biodiversité
- ➔ PJ49a – Résumé non technique de l'étude de danger au chapitre 8
- ➔ PJ49b – Etude de danger aux chapitres 6.4 et 7
- ➔ PJ49b – Annexe III Modélisations des phénomènes dangereux
- ➔ PJ51 – Nature et origine des déchets au chapitre 2.1

#### Réponse du pétitionnaire :

- « *Problème des nuisances cumulées (bruits, odeurs, circulation,...) avec l'ensemble des industries situées sur le site (compostage, méthaniseur, centrale d'enrobés...)* »

Tout d'abord, comme cela est déjà le cas aujourd'hui, il est important de rappeler "**qu'aucune nuisance olfactive notable ou odeur particulière ne sera générée par les activités du site intégrant la nouvelle activité de préparation de déchets Haut PCI.**" (cf la PJ04c au chapitre 7.9.1). En effet, (PJ51 sur la nature des déchets au chapitre 2.1) la typologie des déchets autorisés dans le cadre du projet reste exactement la même qu'aujourd'hui ce qui exclut les ordures ménagères et autres déchets pouvant présentant des nuisances olfactives.

**De plus et comme cela est bien expliqué tout au long du DDAE, l'activité industrielle sur le site de Bel Air est loin d'être nouvelle et SUEZ exploite le centre de tri-transfert depuis 2008 tout en étant bien intégré dans son environnement.**

Comme présenté dans la PJ04c au chapitre 11 sur les effets cumulés avec d'autres projets, compte tenu de la nature des activités de quatre sites industriels de la zone, y compris avec ceux du site de la SAS Métha Blois Nord, **les effets cumulés du projet SUEZ avec ces sites sont essentiellement liés au trafic routier, en particulier sur la voie d'accès.** En effet, "*la voie d'accès à la RD 957 ne dessert que les installations industrielles de la zone d'activité. Le trafic observé sur cette voie est donc directement associé au trafic généré par les activités du centre de tri/transfert et des sites industriels voisins. Ainsi, l'augmentation du trafic sur cette voie sera sensiblement en lien avec l'augmentation des sites d'activité desservi.*"

Pour autant, comme développé plus haut dans la réponse aux remarques sur le trafic, l'augmentation du trafic sur la voie d'accès ne pose pas de réel problème et la mise en place du deuxième pont bascule permettra de fluidifier les entrées et sorties sur le site sans stationnement sur la voie d'accès.

Rappelons encore qu'aucune habitation n'est desservie par l'accès du site, les plus proches étant d'ailleurs *"situées à environ 400 m du site d'étude"* et les premiers établissements sensibles étant *"situés à 1 km du site et localisés dans les bourgs des communes aux alentours."* (cf chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact).

- *« Augmentation des poussières liées à l'exploitation future »*

Concernant les poussières, le projet a fait l'objet d'une étude dédiée sur l'évaluation des risques sanitaires (ERS). Cette étude conclut à un *"risque sanitaire considéré comme non préoccupant"*, et ce *"en considérant des hypothèses de flux maximalistes basées sur des données volontairement pénalisantes (assimilation de véhicules légers à des camions, charge utile maximale, facteur d'émission maximale)"*. Les concentrations dans l'air calculées par le modèle au niveau des cibles retenues pour le projet *"restent inférieures aux objectifs de qualité de l'air"*.

Par ailleurs, ces éléments ont été validés par l'ARS à travers son avis du 8 septembre 2023 : En ce qui concerne les rejets atmosphériques liés au site, le projet étant soumis à autorisation au titre des ICPE et de la directive « IED », le porteur de projet a effectué une évaluation des risques sanitaires (ERS) en juillet 2023. L'étude prend bien en considération les sources de danger que constitue la manipulation des déchets, les opérations de broyage et la circulation des camions. L'impact du projet sur la qualité de l'air est considéré comme non préoccupant pour le projet.

L'étude d'impact sanitaire est satisfaisante et proportionnée aux enjeux de santé des populations. Elle conclut que le projet génère un risque acceptable.

Des mesures sont prévues à cet effet dans la PJ04c – Analyse des impacts du DDAE au chapitre 9. sur la qualité de l'air. Noter en particulier que dans le cadre du projet, *"les déchets réceptionnés sur la plateforme Haut-PCI seront stockés dans une zone couverte à l'abri des intempéries (bâtiment type auvent). Un entretien régulier sera effectué sur les emprises (balayage). En fin de traitement, les déchets préparés seront directement chargés dans des semi-remorques de type FMA ou Ampliroll, qui une fois remplies sont évacuées afin de limiter le stockage sur site."*

De plus, l'activité de broyage de bois est déjà autorisée sur le site SUEZ et il n'a jamais été identifié de nuisances sur les riverains concernant des poussières émises par les campagnes de broyage de bois. Pour rappel, aucune habitation n'est desservie par cet accès, les plus proches étant d'ailleurs *"situées à environ 400 m du site d'étude"* et les premiers établissements sensibles étant *"situés à 1 km du site et localisés dans les bourgs des communes aux alentours."* (cf chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact).

- *« Questionnement sur les mesures qui seront prises pour la sécurité incendie explosion en rapport avec la réalisation du méthaniseur »*

Le projet a fait l'objet d'une étude de dangers complète (cf PJ49b dédiée) permettant de caractériser et de cartographier l'ensemble des phénomènes dangereux.

Les modélisations des phénomènes dangereux sont renseignées à l'annexe III de l'étude des dangers. Elles identifient 12 phénomènes de dangers, tous concernant un phénomène d'incendie de combustibles.

Le chapitre 7 de la PJ49b explique bien que *"La caractérisation des distances d'effets et cartographies associées (annexe III, PJ49b) rend compte de l'absence d'effets en dehors"*

**des limites de propriété** : aucun scénario d'accident majeur n'est défini". Et le chapitre 8 du résumé non technique de l'étude de danger (PJ49a) de conclure que "**L'étude de dangers a démontré la maîtrise des risques industriels afférents à l'exploitation de l'établissement SUEZ RV CENTRE-OUEST, intégration faite du projet de préparation de déchets haut PCI.**"

En l'absence d'effets en dehors des limites de propriété, il n'y a à fortiori aucun risque d'effet domino avec le méthaniseur de la zone de Bel Air. C'est bien ce que précise le chapitre 6.4 de la PJ49b sur les effets dominos externes : "*Il a été démontré que ces établissements étaient éloignés du site SUEZ RV CENTRE OUEST. Seul l'établissement projeté de méthanisation METHA BLOIS NORD sera implanté dans le périmètre immédiat puisque de l'autre côté de la route d'accès au site SUEZ RV CENTRE OUEST. Les distances aux seuils des effets dominos caractérisant les phénomènes dangereux associés à l'exploitation de l'établissement SUEZ RV CENTRE-OUEST ne sortent pas des limites du site : aucun effet domino sur une installation industrielle voisine n'est retenu.*"

En définitive, l'ensemble des moyens de prévention, détection, protection et d'intervention sont détaillés dans le chapitre 7 dédié de la PJ49b.

- « Dévalorisation environnementale importante à côté d'une zone Natura 2000 »

Le projet a fait l'objet d'une étude faune-flore spécifique réalisée par le bureau d'études spécialisé IEA45 afin d'évaluer ses impacts sur la faune et la flore. Cette étude est disponible en Annexe I de la PJ04b.

Les zones Natura 2000 à proximité du site sont bien répertoriées dans l'état initial de cette étude qui précise que "*Deux sites Natura 2000 sont présents à proximité du site étudié. Il s'agit du site Natura 2000 la « Petite Beauce » (directive Oiseaux, ZPS) et la « Vallée de la Cisse en amont de Saint-Lubin » (directive Habitats, ZSC).*"

Cependant, l'étude menée a bien réalisé une évaluation des incidences Natura 2000 dont les conclusions sont les suivantes : "**Les habitats d'intérêt identifiés se situent hors ZIP et ne seront pas impactés par les travaux. De plus, aucune espèce (animale ou végétale) d'intérêt communautaire n'a été identifiée lors des inventaires dans l'aire d'étude et n'est susceptible d'y accomplir son cycle biologique. Ainsi, le projet n'aura pas d'incidences significatives sur les espèces et les habitats ayant justifié la désignation des sites Natura 2000, ni sur les sites eux-mêmes.**"

De façon plus générale au sujet de la biodiversité, cette étude conclut que "*Les enjeux de la faune et de la flore ont été identifiés sur la base d'un diagnostic réalisé de février à juillet 2023. Suite à l'analyse des impacts bruts, la mise en place de mesures de réduction permet d'assurer le maintien de la totalité des populations d'espèces protégées de la faune et de la flore sauvage sur le secteur. Les impacts résiduels sont non significatifs sur la faune et les habitats. Le projet possède un impact résiduel faible sur la flore avec la destruction de populations d'espèces patrimoniales d'enjeu faible.*"

SUEZ mettra en place les mesures ER (Eviter, Réduire) prescrites par l'étude d'IEA45 et reprises dans la PJ04c – Analyse des impacts au chapitre 6 (le détail de ces mesures est également disponible dans l'Annexe I de la PJ04b) :

Tableau 3 : Synthèse des mesures

Mesures	Code ERC	Phase	Groupe(s) cible(s)	Public concerné
Adaptation du planning aux travaux – MR1	R3.1a	Travaux	Faune	Entreprise de travaux sous le contrôle du MOE
Traitement des espèces exotiques envahissantes – MR2	R2.1f	Travaux	Flore	Écologue mandaté par le MOA / Entreprise de travaux sous le contrôle du MOE
Gestion de la pollution accidentelle et des eaux de chantier – MR3	R2.1d	Travaux	Flore, faune et zones humides	Entreprise de travaux sous le contrôle du MOE
Organisation administrative du chantier – MA1	A6.1a	Travaux	Flore, Habitats	Écologue mandaté par le MOA

- « Dévalorisation des habitations situées à proximité du site »

**Il n'existe pas d'étude ou d'éléments tangibles qui tendent à montrer que la proximité d'une installation de tri des déchets affecte les transactions immobilières de la commune ni qu'elle entraîne une influence sur une éventuelle dévalorisation immobilière.**

En revanche, en regardant la tendance démographique des communes de Fossé, Marolles et Saint-Bohaire (les plus proches du site), le DDAE dans le chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact met en évidence qu'entre 2008 (date de mise en service du site) et 2019, "Les populations des communes de Fossé, Marolles, Saint-Bohaire ont augmenté respectivement de + 25,06%, +3,36% et de +24,14% contrairement aux autres communes situées dans le périmètre éloigné du site d'étude. En effet, les populations des communes de Saint-Bohaire et la Chapelle-Vendômoise ont toutes les deux diminuées de respectivement 3,37% et 6,38%".

Contrairement aux idées reçues, dont on peut néanmoins comprendre la légitimité, ces chiffres factuels semblent montrer que ces communes bénéficient d'une attractivité importante indépendante de l'aménagement industriel de la zone de Bel Air.

Il est à noter comme cela est bien expliqué tout au long du DDAE que l'activité industrielle sur le site de Bel Air n'est pas nouvelle. SUEZ exploite le centre de tri-transfert depuis 2008 tout en étant bien intégré dans son environnement.

En définitive, les photographies des points de vue aux abords du site présentées dans la PJ04b au chapitre 14.3 montrent "un point de vue très peu dégagé sur le site excepté lorsqu'on se place au niveau du point de vue situé en bordure de site (point de vue 1) [...]. Depuis les points de vue où se situent des habitations (points 7,8 et 9), le site est peu, voir non visible."

L'impact visuel du site actuel est donc déjà faible, et le restera dans le cadre du projet, les modifications étant réalisées "au sein des limites de propriété" (chapitre 4.2 de la PJ04c) avec un site qui "restera très peu visible depuis les points de vue actuels dans les aires rapprochées et éloignées."

Rappelons encore qu'aucune habitation n'est desservie par l'accès du site, les plus proches étant d'ailleurs "*situées à environ 400 m du site d'étude*" et les premiers établissements sensibles étant "*situés à 1 km du site et localisés dans les bourgs des communes aux alentours.*" (cf chapitre 18 de la PJ04b – Etat initial de l'étude d'impact).

## 4. Remarques liées aux choix d'implantation et à la raison d'être du projet

### Remarques concernées :

- « Le site devient la « poubelle » d'Agglopolys »
- « Le projet présenté semble être une solution pertinente pour aider à réduire l'enfouissement de nos déchets et les dépôts sauvages. Le site retenu est déjà existant et traite déjà des déchets. »
- « Questionnement sur le choix d'implantation de l'installation sur le site eu égard à la recommandation de la MRAE qui indiquait page 10 de l'avis délibéré que la comparaison des implantations des divers sites aurait mérité d'être plus détaillée »
- « Demande de précisions sur l'origine des déchets accueillis »
- « Installation qui ne serait pas au profit direct des citoyens à proximité »

### Repère dans le DDAE :

- ➔ PJ04c – Analyse des impacts au chapitre 13
- ➔ PJ46 – Description du projet au chapitre 1.1
- ➔ PJ51 – Nature et origine des déchets au chapitre 2
- ➔ PJ52 – Compatibilité aux plans déchets au chapitre 4.2.1
- ➔ Avis du Conseil Régional de la Région Centre-Val de Loire
- ➔ Avis de la MRAE

### Réponse du pétitionnaire :

- « Le site devient la « poubelle » d'Agglopolys »
- « Installation qui ne serait pas au profit direct des citoyens à proximité »
- « Le projet présenté semble être une solution pertinente pour aider à réduire l'enfouissement de nos déchets et les dépôts sauvages. Le site retenu est déjà existant et traite déjà des déchets. »

Comme précisé dans le DDAE à travers la PJ46 - Description du projet (chapitre 1.1), SUEZ rappelle que le centre de tri-transfert de Fossé est déjà autorisé à traiter des déchets non dangereux du territoire par son arrêté préfectoral n°2008-162-3 du 10 juin 2008, et est en fonctionnement depuis plus de 15 ans. Ainsi, l'activité de valorisation des déchets de ce site SUEZ sur la zone d'activité de Bel Air est existante de longue date et bien intégrée.

Le site actuel a déjà une vocation de traitement des déchets en ce qu'il est aujourd'hui en charge "des déchets des activités économiques et ménagers provenant du département Loiret-Cher (41) et des départements limitrophes" (chapitre 1.1 de la même PJ46).

De plus, loin d'être l'exutoire final des déchets du territoire, cette installation est un maillon essentiel du territoire afin de "**disposer d'une solution pérenne de valorisation des déchets non recyclables**, qui seront acheminés vers des centres de valorisation énergétique et de réduire ainsi l'enfouissement de ces derniers. Les déchets font l'objet d'un tri permettant de les orienter, selon leur nature vers des unités de traitement et/ou valorisation." (chapitre 1.1 PJ46).

En outre, l'ensemble de la PJ52 explicitant la compatibilité du projet aux plans de gestion des déchets de la région et en particulier le chapitre (cf. SRADDET) permet en particulier de bien comprendre l'intérêt particulier de ce type de projet justement pour lutter contre l'enfouissement des déchets du territoire et respecter ainsi le principe de hiérarchie des modes de traitement (chapitre 4.2.1) : "La grande majorité des volumes de Déchets d'Activité Economique (DAE) est aujourd'hui traitée en enfouissement, faute d'autres solutions disponibles. [...] Les acteurs économiques auront ainsi à leur disposition une alternative à l'enfouissement pour leurs déchets à Haut PCI." et "Les encombrants ou Tout Venant de Déchèterie (TVD) qui seront préparés sur le site de Fossé en vue d'une valorisation énergétique n'ont aujourd'hui pas de filières de recyclage ou de traitement spécifiques". Ainsi, le projet suit bien la recommandation "d'augmenter les performances de tri et de valorisation des déchets non dangereux du territoire » en « privilégiant dans l'ordre » : la valorisation matière, puis la valorisation énergétique, par rapport au stockage de refus ultimes."

**Cet intérêt a d'ailleurs été confirmé par le Conseil Régional de la Région Centre-Val de Loire** (instance en charge de la prévention et de la gestion des déchets), qui dans son avis en date du 7 septembre 2023, s'est prononcé favorablement sur le projet avec la conclusion suivante : "Ce projet répond à plusieurs objectifs du volet « déchets » du SRADDET, à savoir le respect du principe de proximité, l'optimisation de la valorisation matière des encombrants, la valorisation des DAE, et le respect de la hiérarchie des modes de traitement, en permettant une réduction du stockage et en favorisant la valorisation matière et énergétique."

**En conclusion, ce site s'inscrit dans le cycle de valorisation des déchets : il n'a pas vocation à éliminer des déchets mais bien à les préparer en vue de leur valorisation matière ou énergétique.** En particulier, le projet de Fossé permettra d'alimenter en combustible la "Nouvelle Ligne de Valorisation Energétique de Valcante à Blois (41)" et ainsi de procurer une énergie de récupération locale pour les infrastructures publiques et les réseaux de chaleur urbains de Ville de Blois.

- « Questionnement sur le choix d'implantation de l'installation sur le site eu égard à la recommandation de la MRAE qui indiquait page 10 de l'avis délibéré que la comparaison des implantations des divers sites aurait mérité d'être plus détaillée »

L'avis de la MRAE en date du 22 décembre 2023 est particulièrement favorable au projet et précise bien dans sa conclusion que "Le contenu de l'étude d'impact du projet global de création d'une plateforme de préparation des déchets haut PCI, porté par la société Suez RV Centre-Ouest à Fossé, identifie les enjeux associés à ce type de projet. **Elle permet une prise en compte convenable des enjeux relatifs à l'environnement et à la santé**".

Par ailleurs, si cet avis identifie en effet que "la comparaison des implantations des divers sites aurait mérité d'être plus détaillée", **la MRAE n'a pas souhaité faire de cette remarque une recommandation.**

Le tableau sur les solutions de substitutions présenté au chapitre 13 de la PJ04c – Analyse des impacts est le suivant :

Sites étudiés	Avantages	Inconvénients
Valcante (41)	Permet une préparation des déchets près d'un exutoire de valorisation	Absence de foncier disponible sur le site, site contraint en termes d'espace.
Montlouis-sur-Loire (37)	Site de traitement et valorisation des DAE déjà existant	Site contraint en termes d'espace et loin des exutoires de valorisation
Villeherviers (41)	Site déjà existant (ISDND)	Le site est relativement éloigné des principaux gisements de déchets, occasionnant des transports sur des distances importantes.
Fossé (41)	Site de traitement et valorisation des DAE déjà existant situé à proximité directe (10km) d'un exutoire de valorisation énergétique (UVE de Valcante) Espace disponible in situ pour l'implantation d'un bâtiment Haut-PCI dédié	

Les solutions alternatives ont été étudiées sur des sites compatibles en termes de maîtrise foncière pour SUEZ et disposant déjà d'une activité déchets intégrée au territoire. Nous vous proposons de localiser les solutions de substitution identifiées à travers la carte suivante :



Cette carte met bien en évidence que les sites de Montlouis-sur-Loire et de Villeherviers sur lesquels SUEZ dispose de maîtrise foncière ne sont pas des solutions pertinentes de proximité pour l'exutoire de valorisation énergétique qu'est l'UVE de Valcante à Blois.

La solution d'implantation sur le site de Valcante n'a pas été retenue car la place disponible sur le site de l'UVE ne permettait pas de gérer la construction et l'exploitation de cette activité supplémentaire en milieu urbain.

Le site de Fossé, de par sa position centrale du département, sa proximité à l'UVE de Valcante (10km) et la faisabilité technique de la mise en place de la plateforme, **reste le seul pertinent pour offrir une solution de proximité au territoire de valorisation de ses déchets.**

Pour conclure, le principe de proximité a bien été confirmé par le Conseil Régional de la Région Centre-Val de Loire dans son avis du 7 septembre 2023.

- « *Demande de précisions sur l'origine des déchets accueillis* »

Concernant l'origine géographique des déchets du projet, celle-ci est détaillée dans la PJ51 dédiée qui explique bien qu'elle "*reste identique à la situation actuelle.*" Ainsi, si comme cela est déjà le cas, des déchets peuvent provenir des départements limitrophes, la "*priorité*" est donnée aux "*déchets non dangereux issus du département du Loir-et-Cher (41)*".

Cette zone de chalandise est donc déjà en vigueur aujourd'hui. Elle est présentée comme suit:

- "*En priorité par les déchets non dangereux issus du département du Loir-et-Cher (41)* ;
- "*Par les départements limitrophes au Loir-et-Cher, à savoir les départements du Cher, Eure-et-Loir, Indre, Indre-et-Loire, Loiret et Sarthe.*"

## 5. Remarque liée à l'emploi

### Remarque concernée :

- « Pas de création d'emplois »

### Repère dans le DDAE :

→ PJ46 – Description du projet au chapitre 4.5

### Réponse du pétitionnaire :

Le DDAE dans la PJ46 – Description du projet au chapitre 4.5 explique que "*Dans le cadre du projet, une augmentation du personnel est à prévoir afin d'assurer le fonctionnement des nouvelles activités et l'augmentation des capacités de traitement (environ 2 à 3 personnes)*" pour actuellement "*un effectif de 4 personnes*".

A noter que la mise en place du projet induira également l'augmentation d'emplois indirects à travers par exemple la construction du bâtiment haut PCI ou encore la logistique des flux entre les différents sites.

# Engagements du pétitionnaire

En synthèse, les différentes propositions d'engagement prises par SUEZ RV CENTRE OUEST à travers le présent mémoire en réponse sont les suivantes :

- Fermeture du site les jours fériés ;
- Pas de broyage de bois le samedi ;
- Réalisation de mesures dans les 6 mois après le démarrage de l'activité Haut-PCI et ajustement de l'activité ou mesures correctives en cas de dépassements constatés ;
- Pas d'apport de DAE le samedi.

SUEZ RV CENTRE OUEST prend également l'engagement de réduire sa demande de capacité annuelle de traitement des déchets Haut-PCI de 60kt/an à 50 kt/an (-10 kt/an). Cette dernière mesure permettra de réduire l'ensemble des impacts détaillés dans le DDAE.