



Mission régionale d'autorité environnementale

Normandie

**Avis délibéré de la mission régionale
d'autorité environnementale relatif à l'implantation d'une
nouvelle fonderie et à l'extension des capacités de
production des moteurs électriques
sur la commune de Cléon (76)
présenté par la société Renault SNC**

N° : 2019-3051

Accusé réception de l'autorité environnementale : 26 mars 2019

<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>

PRÉAMBULE

Par courrier reçu le 26 mars 2019 par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, l'autorité environnementale a été saisie pour avis, sur le projet relatif à l'implantation d'une nouvelle fonderie constituée de quatre fours de fusion et l'extension des activités d'imprégnation et de production de moteurs automobiles électriques par la société SNC Renault sur la commune de Cléon (76).

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, le dossier a été examiné par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Normandie.

Le présent avis contient l'analyse, les observations et recommandations formulées par la MRAe, sur la base des travaux préparatoires réalisés par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie.

Cet avis est émis collégalement par l'ensemble des membres délibérants présents : Denis BAVARD, Corinne ETAIX, Olivier MAQUAIRE et Michel VUILLOT.

Était présent sans voix délibérative : François MITTEAULT

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)¹, chacun des membres cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé que pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

Cet avis est un avis simple qui doit être joint au dossier d'enquête publique.

¹ Arrêté du 12 mai 2016 portant approbation du règlement intérieur du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

SYNTHÈSE DE L'AVIS

Le projet porté par Renault SNC consiste en l'implantation d'une nouvelle fonderie aluminium et l'extension des capacités de production des moteurs électriques au sein de l'usine qu'elle exploite à Cléon (76).

La demande porte sur le démantèlement progressif des trois fours de fusion de la fonderie aluminium actuelle et leur remplacement par quatre nouveaux fours, ainsi qu'un four prototype électrique de moindre puissance. Le projet prévoit également l'installation de nouvelles machines d'imprégnation d'organes de moteurs électriques pour véhicules. In fine, il vise à accroître les capacités de fusion d'aluminium et d'imprégnation du site au sein d'installations existantes.

Le dossier présenté comprend une synthèse des impacts et enjeux du site depuis 2004 et les effets du nouveau projet sur l'environnement.

Sur la forme, l'étude d'impact présentée comprend les éléments attendus listés à l'article R. 122.5 du code de l'environnement.

Sur le fond, le projet et ses effets environnementaux sont globalement convenablement décrits. Le déroulement de la séquence « éviter, réduire, compenser » conduit à proposer des mesures d'évitement et de réduction qui devront être mises en œuvre par le porteur de projet et faire l'objet d'un suivi pour vérifier leur efficacité.

L'autorité environnementale souligne l'importance dans ce projet des effets potentiels des rejets atmosphériques des polluants, essentiellement en métaux et en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Elle considère que la qualité des études de risques sanitaires et l'interprétation de l'état des milieux doivent être approfondies pour confirmer sans ambiguïté l'absence de risque pour les riverains.

L'autorité environnementale recommande par ailleurs plus particulièrement :

- le contrôle régulier de l'état des capacités de rétention au droit des machines d'imprégnation par les équipes de production, notamment après les interventions sur ces rétentions ;
- la réalisation d'une interprétation de l'état des milieux plus développée et précise afin d'en fiabiliser la conclusion ;
- le contrôle régulier des émissions atmosphériques en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) issues des rejets des bancs d'essais moteurs.



Illustration 1: plan de localisation de la commune de Cléon (extrait Google maps)

AVIS DÉTAILLÉ

1 - Présentation du projet et de son contexte

L'entreprise Renault SNC de Cléon est une usine de mécanique qui produit des boîtes de vitesses, des moteurs thermiques et des groupes motopropulseurs électriques pour véhicules automobiles, sur la commune de Cléon, au sud-ouest de l'agglomération rouennaise.

Pour ses activités, l'usine Renault SNC de Cléon exploite une fonderie qu'elle a réintégré au sein de son site en 2011 (anciennement exploitée par la FAC - Fonderie Aluminium de Cléon).

Afin d'anticiper l'évolution de la vente de ses véhicules (part diesel/essence/électrique), Renault a engagé des investissements en vue d'améliorer la flexibilité de son outil industriel pour produire indifféremment des composants mécaniques pour des moteurs essence ou diesel. Cette évolution s'accompagne d'une forte croissance de la demande du marché en moteurs électriques. L'usine s'inscrit ainsi au cœur d'un projet d'électromobilité et de transition énergétique qui vise à accroître significativement les capacités de production annuelle de moteurs électriques.

Pour ce faire, l'usine souhaite :

- augmenter sa capacité de fusion d'aluminium pour la fabrication des carters de moteurs. La capacité de fusion passant dans le projet de 169 t/j à 400 t/j ;
- augmenter la production des « groupes motopropulseurs électriques » (GMPE) à horizon 2020 en installant de nouvelles machines d'imprégnation en sus de celles déjà existantes. Cette production nécessite en effet l'imprégnation de résine sur des parties des moteurs électriques. La capacité de production passant dans le projet de 80 000 pièces /an à 240 000 pièces/an.
- mettre en œuvre une nouvelle activité « Emotor » se traduisant par la mise en place d'une nouvelle ligne de fabrication comprenant l'exploitation d'une machine d'imprégnation. La capacité de production de ce projet serait alors de 120 000 pièces/an.

Par ailleurs, l'usine met en œuvre des activités d'usinages mécaniques des pièces et des sous-ensembles, des activités de traitement de surface spécifique des pièces métalliques, des activités d'assemblage de moteurs, boîtes de vitesse et des GMPE, ainsi que des essais des moteurs et boîtes de vitesse produits. Le montage des équipements fabriqués dans les véhicules s'effectue dans d'autres usines du groupe ou d'autres constructeurs automobiles.

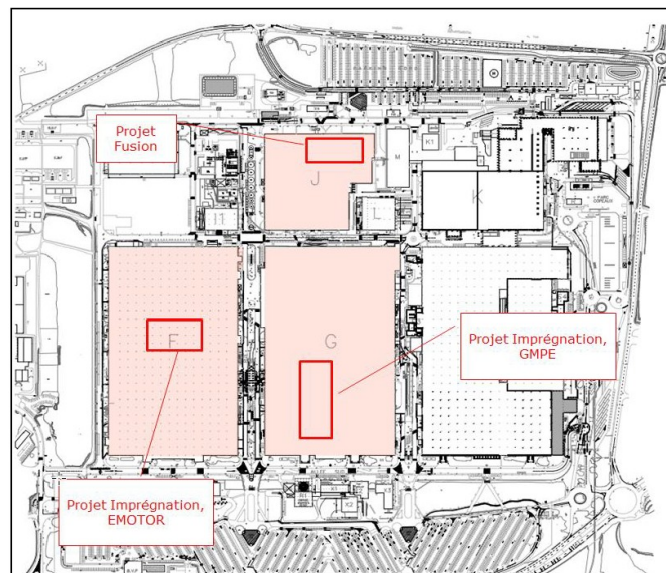


Illustration 2: Localisation des projets au sein des bâtiments F, G et J

L'usine Renault est située à l'est de la commune de Cléon sur une emprise de 155 hectares, dont 41 hectares de bâtiments. L'usine emploie plus de 5 500 salariés et fonctionne 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

Le projet se situe sur la parcelle n°320 de la section AI du plan cadastral de Cléon, classée en zone UZ du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Cléon approuvé le 8 décembre 2006. C'est une « zone

urbaine à vocation d'activités industrielles, principalement dédiées aux entreprises liées à la filière automobile ». Le règlement de la zone autorise les constructions à usage industriel. Le projet n'induit pas de construction de nouveaux bâtiments, mais prévoit le réaménagement de locaux existants.

Située dans la vallée de la Seine, la commune de Cléon est concernée en partie par des risques d'inondation liés au débordement du fleuve et est comprise dans le périmètre du plan de prévention des risques inondation (PPRI) « vallée de la Seine-Boucle d'Elbeuf » approuvé le 17 avril 2001. Sur l'ensemble du site, une zone est légèrement impactée en bordure de la route départementale D144 par un risque d'expansion des crues ; elle est classée en zone B2 du règlement PPRI précité, sans incidence sur les nouvelles installations.

De plus, le site apparaît sensible aux remontées de nappe et est situé en zone potentiellement sujette aux débordements de la nappe. Cela implique un risque d'inondation de faible hauteur d'eau, la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) de Seine-Maritime, dans son avis du 2 janvier 2019, préconise une cote plancher à 30 cm de la cote du terrain naturel.

2. Cadre réglementaire

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation environnementale prévue par le code de l'environnement à la date de dépôt du dossier ; elles sont soumises à évaluation environnementale au titre du tableau annexé à l'article R. 122-2 du même code, s'agissant d'une activité relevant de la directive n°2010/75/UE du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (dite directive IED) du fait de l'activité de traitement de surface de métaux envisagée.

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, il est inséré dans les dossiers soumis à enquête publique. En application de l'article L. 122-1 du même code, les maîtres d'ouvrage mettent à disposition du public « la réponse écrite à l'avis de l'autorité environnementale, par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique [...] ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19 ».

L'évaluation environnementale constitue une démarche itérative visant à intégrer la prise en compte de l'environnement tout au long de l'élaboration du projet. Cette démarche trouve sa traduction écrite dans l'étude d'impact du projet.

L'avis est élaboré avec l'appui des services de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Normandie, après consultation du préfet de Seine-Maritime et de l'agence régionale de santé (ARS), conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement. Il n'est pas conclusif, ne préjuge pas des avis techniques qui pourront être rendus ultérieurement ; il est distinct de la décision d'autorisation.

3- Contexte environnemental du projet



Illustration 3: Localisation de l'usine dans l'aire d'étude

En liminaire, plusieurs périmètres d'étude ont été examinés dans le dossier par le demandeur : dans la zone immédiate d'implantation des projets, dans les limites de propriété de l'établissement, dans un rayon de trois kilomètres autour du site, puis dans un rayon de quatre kilomètres autour du site pour l'étude des risques sanitaires.

* Environnement humain :

Le site est situé en zone industrielle. Les habitations les plus proches se situent à 50 m des limites de propriété de l'établissement (mais à 250 m des premiers bâtiments industriels, à 500 m du bâtiment « fonderie », et à 500 m de la route principale RD7). Dans un rayon de 4 km correspondant au périmètre de l'étude sanitaire, il est recensé plus de 150 établissements collectifs ou sensibles (écoles, équipements sportifs, établissements sanitaires, etc.).

L'activité économique à Cléon est principalement tournée vers des activités de commerce, de transport et d'industrie. Deux zones d'activités commerciales sont prévues dans le voisinage de l'usine.

Dans un périmètre de 2 km, le maître d'ouvrage recense six installations classées pour la protection de l'environnement, dont deux à risques technologiques majeurs (Seveso² seuil haut) : l'entrepôt GEODIS Logistics nord et le centre d'enfouissement de déchets dangereux SERAF), sans toutefois que le projet soit compris dans les périmètres de prévention des risques technologiques induits par ces établissements. Plus loin, à 3 km, on note la présence de trois établissements Seveso seuil haut sur la commune de Saint-Aubin les Elbeuf (SANOFI Chimie, BASF Agri-production, MAPROCHIM).

On note par ailleurs la présence de quelques cultures (céréales, colza) et prairies autour du site Renault, ainsi que des jardins ouvriers.

En termes d'infrastructures, l'usine est desservie par la RD7 présentant un trafic moyen journalier de 20 000 véhicules par jour (dont 8 % de poids-lourds), la RD7 étant accessible par l'autoroute A13. L'usine n'est pas raccordée au réseau de voie ferrée. Toutefois, la ligne de chemin de fer permettant de relier Rouen à Caen passe à 160 m au sud de l'usine. Le site n'est pas non plus desservi par le réseau fluvial, même si l'usine est localisée au milieu d'une boucle de la Seine (boucle d'Elbeuf) qui s'écoule à 500 m au nord et 1,4 km au sud.

Concernant les paysages et le patrimoine culturel et archéologique, le site inscrit « les roches et les falaises d'Orival » se situe à moins d'1 km sur l'autre rive de la Seine au nord de l'usine. L'usine est par ailleurs localisée en dehors de tout périmètre de protection d'un monument historique et de toute zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager). La zone de présomption archéologique la plus proche se situe à environ 300 m à l'est et au sud de l'établissement.

* Environnement naturel :

La géologie au droit du site permet de caractériser la présence de sable plus ou moins grossier, parfois surmonté de remblais entre 0 et 8 m environ, puis à partir de 8 m, la présence de craie à silex fissurée dans les premiers mètres.

L'hydrogéologie locale montre une nappe phréatique, vers 9 m de profondeur, qui est exploitée par cinq forages du site (F1 à F5 entre 32 et 50 m de profondeur). Depuis 1997, cette nappe fait localement l'objet d'une surveillance par un réseau de 14 piézomètres (forages qui permettent de mesurer la profondeur de la nappe et qui permettent de faire des prélèvements d'eau pour des analyses). L'usine n'est pas comprise dans un périmètre de protection d'un captage d'eau potable (AEP). Les captages d'alimentation en eau potable les plus proches sont situés à plus de 2 km au sud-ouest et sud-est de l'usine (respectivement captage de Saint-Aubin-les-Elbeuf et de la Freneuse).

L'étude d'impact ne met en évidence la présence d'aucune zone humide avérée ou territoire prédisposé.

S'agissant de la qualité des sols, l'usine Renault est répertoriée sur la base de données des sites et sols pollués BASOL depuis la mise en évidence en 2005 d'une pollution aux hydrocarbures au droit du parc à copeaux de l'usine (Le réseau de piézomètres a mis en évidence des teneurs anormales en hydrocarbures provenant des huiles de coupe qui étaient contenues dans les copeaux et qui se sont infiltrées dans la nappe, la polluant. Renault a engagé des travaux pour limiter l'extension de la pollution, puis a mis en place un traitement des eaux souterraines par pompage puis filtration afin de réduire les teneurs en hydrocarbures dans la partie polluée de la nappe). De plus, un autre site BASOL est identifié dans le voisinage de l'usine

2 Seveso : nom générique d'une série de directives européennes qui imposent aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, appelés « sites SEVESO », et d'y maintenir un haut niveau de prévention.

(dans la ZAC du Moulin située à l'est) au droit d'une ancienne carrière comblée par des ordures ménagères, des matériaux de démolition et des déchets industriels.

Concernant les eaux souterraines, leur qualité est dégradée, du fait de la pollution évoquée ci-dessus, en particulier dans la partie est du site.

Dans le cadre de ses activités et de son assujettissement à la directive IED, l'exploitant devra, lors de l'arrêt définitif du site, prendre en compte cette pollution dans la remise en état du site afin de le rendre compatible avec son usage futur.

Les zones naturelles ou de protection recensées dans un rayon de 3 km autour du site sont :

- ZNIEFF³ de type I (la plus proche étant située à 400 m) : Le Coteau d'Orival, l'Île Legarée, le Bras mort de la Freneuse, le Coteau de la Freneuse, la Saulaie du clos brûlé, les Îles Durand et Sainte ;

- ZNIEFF de type II (la plus proche étant située à 300 m) : les îles et berges de la Seine en amont de Rouen, la forêt d'Elbeuf ;

- sites Natura 2000⁴ (zone spéciale de conservation située à 400 m au nord) : les Boucles de la Seine Amont – Coteau d'Orival, les Îles et berges de la Seine en Seine-Maritime, les Îles et berges de la Seine dans l'Eure ;

- arrêtés de protection de biotope (le plus proche étant situé à 900 m au sud) : le Bras mort de Freneuse.

En outre, si la commune de Cléon est située dans la vallée de la Seine, qui présente une forte sensibilité écologique, le site du projet ne recoupe en lui-même ni corridor, ni réservoir écologique.

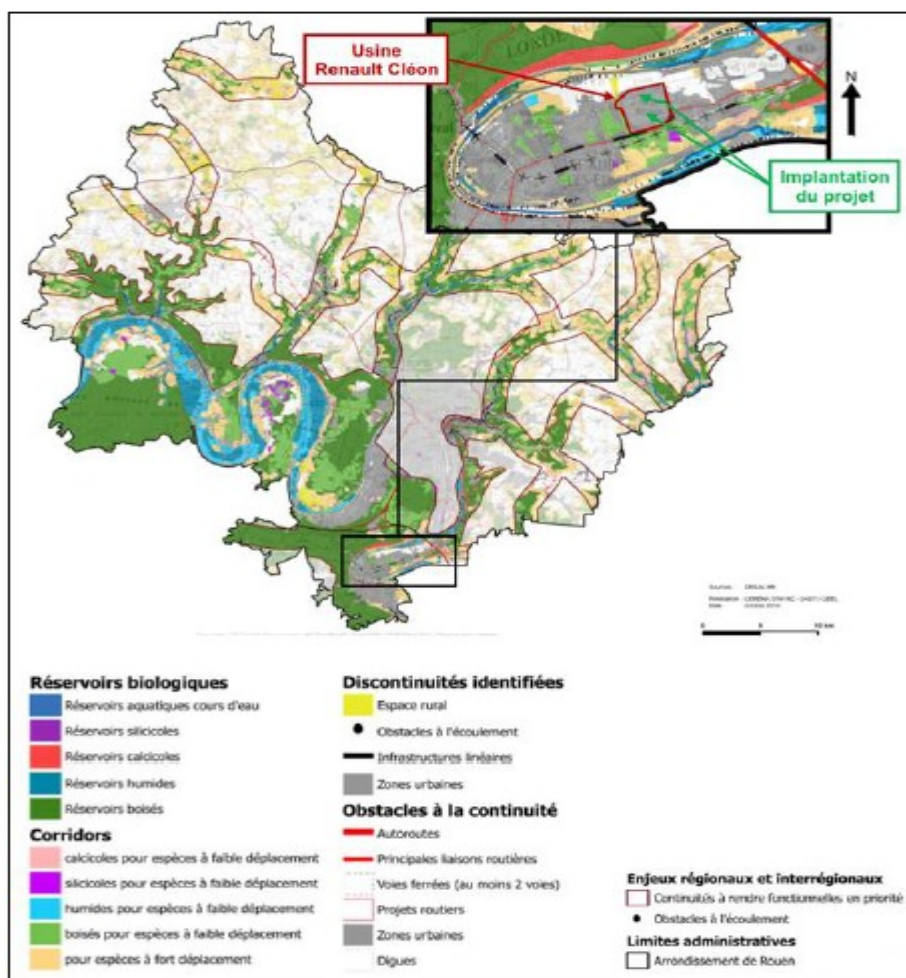


Illustration 4: Éléments et objectifs de la trame verte et bleue de l'arrondissement de Rouen - Source étude d'impact du maître d'ouvrage

³ ZNIEFF : zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

⁴ Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

4. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le dossier de demande d'autorisation environnementale transmis à l'autorité environnementale comprend les éléments suivants :

- une note de présentation non technique du projet ;
- l'étude d'impact (comportant une présentation du projet et des contextes, scénario de référence, états initiaux, justificatifs techniques et financiers, évaluation des impacts, mesures d'évitement et de réduction liées à ce projet des impacts, analyses des limitations méthodologiques et difficultés rencontrées) ; l'étude d'impact est complétée par une étude d'évaluation quantitative des risques sanitaires, une étude d'interprétation de l'état des milieux, une étude comparative aux meilleures technologies disponibles du guide européen « Best REFerencies⁵ fonderie ». Elle comporte également un résumé non technique.
- l'étude de dangers et son résumé non technique.

4.1 - Complétude de l'étude d'impact

Au regard de l'article R. 122-5 du code de l'environnement, précisant le contenu attendu de l'étude d'impact, le dossier est complet.

L'analyse de l'état initial de l'environnement est appropriée pour les différents enjeux identifiés et pour les différentes phases de vie du site (exploitation et cessation des activités).

L'analyse des effets et des incidences du projet a consisté en l'examen par thématiques des impacts potentiels du projet, notamment ceux liés à son fonctionnement sur l'eau, l'air, le bruit, les déchets, les risques sanitaires, etc. Des mesures de réduction sont prévues pour en limiter les effets. Ces impacts ont été appréciés en tenant compte des impacts connus induits par l'activité actuelle de l'usine.

Le résumé non technique reprend les points essentiels des différentes parties de l'étude d'impact, et présente les conclusions de manière lisible sous forme de tableaux.

L'analyse de la cohérence et de la compatibilité avec les plans et programmes : la cohérence avec les plans et programmes fait l'objet d'une analyse détaillée. Le projet prend en compte les différents documents applicables :

- le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Cléon ;
- le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Seine-Normandie 2016-2021. Concernant la qualité de l'estuaire amont de la Seine (de Poses à la Bouille), le SDAGE, approuvé le 1^{er} décembre 2015⁶, classe l'estuaire comme une masse d'eau fortement modifiée (dont les caractéristiques physiques naturelles ont subi des modifications importantes du fait d'activités humaines). Pour cette masse d'eau, la réduction des impacts ou la remise en cause des activités sont considérées comme présentant des coûts disproportionnés ;
- le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie (approuvé le 7 décembre 2015) ; L'usine Renault apparaît en partie nord concernée par le risque inondation par débordement de la Seine avec une faible probabilité, les installations du projet ne sont toutefois pas concernées par ce zonage ;
- le plan régional de la qualité de l'air (PRQA) : la qualité de l'air pour les polluants dioxyde de soufre (SO₂), particules fines ou poussières de taille supérieure à 10 microns (PM10), dioxydes d'azote (NO₂) et ozone (O₃) dans l'agglomération rouennaise est globalement bonne, y compris au niveau des stations de mesures industrielles, dont celle du site de Grand-Couronne. Cependant, aucune station de mesure d'ATMO Normandie n'est pleinement représentative de l'environnement de l'usine Renault qui est située en zone péri-urbaine au sud d'un espace forestier, dans laquelle la qualité de l'air est impactée par les activités anthropiques ;
- le schéma régional climat air énergie (SRCAE) approuvé le 18 mars 2013 ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) de Haute-Normandie (adopté par arrêté le 18 novembre 2014).

L'étude met en évidence de manière satisfaisante leur prise en compte et la compatibilité du projet avec ces plans.

5 La directive IED prévoit pour chaque secteur industriel concerné que les exploitants se mettent en conformité aux meilleures technologies disponibles (MTD) qui sont définies par des guides approuvés par la commission Européenne. Ces guides sont appelés Best REFerencies (BREF) ou meilleures références.

6 Le SDAGE 2016-2021 a été annulé par décision du tribunal administratif de Paris en date du 26 décembre 2018. Dans l'attente de l'approbation du prochain SDAGE, la version de 2009 dont les principes généraux restent proches à celle du SDAGE 2016-2021, est applicable.

5 - Analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet

Les observations qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité mais portent sur des thématiques identifiées comme à fort enjeu par l'autorité environnementale eu égard au contexte environnemental et à la nature du projet.

5.1 - Effets sur l'environnement humain et économique

Le projet ne prévoit pas d'extension du périmètre du site. Le projet génère une augmentation du trafic routier qui est évaluée à + 2300 camions poids-lourds supplémentaires par an, soit environ + 3,5 % du trafic actuel sur la RD7.

5.2- Effets sur le paysage et le patrimoine

Les nouvelles installations liées au projet seront intégrées au sein de bâtiments existants. Cependant, dix nouvelles cheminées seront installées et deux démantelées. En particulier :

- cinq cheminées seront installées au droit des machines d'imprégnation qui culmineront à 9 m au-dessus de la toiture. Selon l'exploitant, elles ne seront pas visibles depuis l'extérieur du site et depuis les premières habitations, du fait d'un écran végétal (arbres) qui entoure l'usine.

- cinq cheminées de 24 m de hauteur associées aux fours de fusion. Celles-ci seront visibles depuis la RD 144 qui longe le site au nord mais intégrées aux cheminées existantes, dont certaines culminent à 28 m et éloignées de plus de 600 m des premières habitations.

5.3- Effets sur la qualité des eaux

L'usine est alimentée en eau de ville et depuis cinq forages industriels (trois forages de 500 m³/h et deux de 80 m³/h). La consommation annuelle en 2017 atteint 1,3 million de m³, à plus de 96 % d'origine industrielle.

L'eau est utilisée à des fins industrielles (bains lessiviels, liquides de coupes, centrales de filtrations, nettoyage, refroidissement, etc.), ou pour alimenter le réseau incendie de l'usine.

Les activités de fusion et d'imprégnation ne sont pas consommatrices d'eau. Les fumées des fours seront traitées par des filtres à manches et non des laveurs. Les fours ne seront pas munis de systèmes de refroidissement. Les groupes froids associés aux machines d'imprégnation seront en circuit fermé.

Les rejets aqueux du site transitent par trois réseaux distincts : les eaux sanitaires, les eaux pluviales (à l'exception des eaux pluviales transitant sur des zones à risques identifiées) + les eaux faiblement chargées (eaux de refroidissement, eaux de purge), les eaux de process.

Les eaux pluviales et celles faiblement chargées transitent par un système qui collecte les hydrocarbures avant de rejoindre un bassin de décantation, puis transitent via un déshuileur/débourbeur avec débit limité et contrôle en continu avant rejet en Seine.

Les eaux de process industriels sont collectées via plusieurs sous-réseaux : réseau de vidange des machines à laver, réseau de vidange des centrales à huiles de coupe ou machines outils, réseau fonderie, réseau relié aux cuves de stockage en amont des évaporateurs ou eaux issues de l'aire de stockage des citernes ayant contenu des matières premières.

L'usine dispose de deux stations d'épuration (STEP) indépendantes :

- la STEP physico-chimique dite « mécanique » ; homogénéisation, déshuilage, traitement chimique par coagulation et floculation, puis flottation. Elle est équipée d'un filtre rotatif sous vide pour le séchage des boues. Un suivi régulier est réalisé à l'émissaire par l'exploitant.

- la STEP « fonderie » : elle est alimentée par des eaux industrielles collectées dans une fosse où les effluents sont pré-traités (dégrillage, décantation, déshuilage). Ces eaux proviennent essentiellement des égouttures de centrales des moules, du lavage des sols, des purges de déconcentration des circuits de refroidissement des moules. Le fonctionnement de cette STEP repose sur un procédé en série : traitement biologique, puis physico-chimique puis procédé d'oxydation spécifique pour le traitement de la demande chimique en oxygène (DCO) soluble.

Les rejets de ces deux équipements rejoignent la STEP de la métropole de Rouen.

5.4 - Effets sur la qualité de l'air

Les émissions dans l'atmosphère sont de diverses origines, y compris issues des activités de fusion (fours au gaz naturel) et d'imprégnation. Un bilan des rejets atmosphériques depuis 2004 est présenté dans le dossier pour les paramètres surveillés à savoir : poussières, oxydes d'azote (NO_x), dioxyde de soufre (SO₂), composés organiques volatils (COV), monoxyde de carbone (CO), chlore, etc.. et montre une évolution à la baisse des principaux polluants.

Dans le cadre du projet, les rejets issus de la fusion de l'aluminium (combustion du gaz et poussières) sont aspirés à travers la tour de chargement vers un système de filtration des poussières (filtres à manches comprenant un capot d'admission, un caisson et une trémie avec système de décolmatage) avant rejet en toiture par une cheminée. Une estimation des flux de polluants est réalisée sur la base d'installations similaires sur d'autres implantations du groupe et sur la base d'une campagne de mesures des rejets atmosphériques lors de la réception du 1^{er} four en février 2019. Les concentrations projetées sont comprises dans les gammes d'émissions du document de référence « Best REFErences - BREF fonderie ».

S'agissant des rejets issus des activités d'imprégnation, les flux sont estimés par pièce produite sur la base des rejets actuels connus (valeur moyenne entre 2015 et 2017) des machines existantes dans la mesure où les nouvelles machines seront de même technologie. Les rejets seront conformes aux normes limites réglementaires.

L'étude d'impact ne traite pas des effets éventuels des rejets atmosphériques sur la faune, la flore, les forêts, les élevages, les cultures... et mériterait d'être complétée sur ce point.

Enfin, l'augmentation du trafic (+6,3 poids-lourds/jour) engendrée par le projet apparaît avoir un impact négligeable sur les rejets atmosphériques, à comparer aux 20 333 véhicules/jour comptabilisés sur la route départementale RD7. Pour autant, la présentation des pistes de réflexion visant à réduire l'impact atmosphérique de son parc de véhicules mériterait d'être exposée par le porteur de projet, au regard du nombre important de véhicules qui fréquentent ce site.

5.5- Effets sur la qualité des sols

Des investigations de sols et sur les eaux souterraines ont été réalisées dans le cadre du projet lorsque les zones concernées devant accueillir les projets ont été libérées des précédentes activités qui y étaient exercées. Des mesures de gestion (excavation des sources ponctuelles chargées, écrémage de la nappe, etc.) et de surveillance sont actuellement mises en œuvre par l'exploitant.

Les installations mises en œuvre dans le cadre du projet sont abritées sous un bâtiment dont le sol est en bon état et étanche (revêtement étanche en résine). Les produits susceptibles d'être stockés (fûts de résine) le seront sur des capacités de rétention adaptées à la nature des produits stockés. Les fours de fusion n'utilisent aucun produit chimique pour leur fonctionnement, contrairement aux machines d'imprégnation qui disposent quant à elles d'une rétention sous machine.

Compte tenu du retour d'expérience dans ce domaine d'activité, l'autorité environnementale recommande que le bon état des rétentions soit contrôlé régulièrement, en particulier après toute intervention.

En cas d'incendie, les eaux d'extinction sont confinées vers les bassins de rétention existants sur le site.

5.6 - Effets sur le bruit

Les niveaux de bruit engendrés par les extractions des fours de fusion viendront se substituer à ceux issus des installations existantes pour un impact acoustique globalement équivalent à l'extérieur de l'usine.

Compte tenu des installations projetées et de leurs distances d'éloignement des zones à émergence réglementées, l'impact du projet sur le niveau de bruit est jugé faible par le maître d'ouvrage.

5.7 - Effets sur les déchets

Les installations et les activités projetées génèrent des déchets de type oxydes d'aluminium (1400 t/an), poussières filtrées, résine usagée, fûts, déchets industriels banals, métaux, etc. Il s'agit d'une augmentation d'environ + 35 % en volume, mais qui concerne des déchets qui sont couramment recyclés dans des entreprises extérieures spécialisées dans le retraitement des métaux.

5.8 - Interprétation de l'état des milieux

L'autorité environnementale souligne l'importance, dans ce secteur d'activité, des effets potentiels des rejets atmosphériques des polluants, essentiellement en métaux et en hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Elle s'est donc attachée à examiner avec un soin tout particulier ce volet de l'étude d'impact.

L'interprétation de l'état des milieux est une évaluation de la situation actuelle de l'environnement impacté par l'ensemble des activités de la zone sur la base des mesures réalisées dans les milieux et de leurs usages fixés. Elle permet d'évaluer la vulnérabilité des milieux en fonction de leurs utilisations.

L'évaluation s'appuie sur l'outil d'interprétation de l'état des milieux, décrit dans le guide du ministère de l'écologie et du développement durable de 2007 afin de vérifier la compatibilité des milieux avec leurs usages. Dans le cas du site de Renault Cléon, le milieu « Air » est considéré compatible avec les usages exceptés pour les poussières de taille supérieure à 10 microns (PM10). Cette incompatibilité est due, selon l'exploitant, à un dépassement de l'objectif de qualité sur tout le territoire autour du site pendant la période de mesures lié à un épisode de pollution aux particules. Ce point est confirmé par les données d'ATMO Normandie, qui révèlent un indice de qualité de l'air de 5 (PM10 compris entre 30 et 40 µg/m³) sur une échelle de 10 sur Rouen et son agglomération les 16 et 17 octobre 2017, au moment de la campagne de mesures faite par l'exploitant.

Au regard de l'enjeu du volet « poussières » de l'étude d'impact, l'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter son évaluation en procédant à de nouvelles mesures qui permettront de lever toute ambiguïté sur ce résultat

L'état du milieu « sol » est également jugé compatible avec les usages, excepté pour l'exposition des enfants au plomb (pour le scénario ingestion de sols), du fait de la présence de plomb dans les sols de certains secteurs proches de l'usine, résultant probablement des activités passées. Le milieu « sol » apparaît ainsi vulnérable pour ce paramètre. Aussi, cette situation nécessite une réflexion plus approfondie sur l'éventuelle mise en œuvre de mesures de gestion simples, afin de supprimer les voies d'exposition (de type couverture des terrains ou mise en œuvre de servitudes). L'exploitant a cependant fait réaliser une étude quantitative des risques sanitaires, dont les conclusions caractérisent le risque sanitaire comme acceptable.

Afin de lever tout doute, l'autorité environnementale recommande d'approfondir l'interprétation de l'état des milieux afin d'en fiabiliser la conclusion, dans la mesure où l'étude s'est basée sur :

- ***des scénarii de propagation qui reposent sur les données de la station météorologique de Boos, éloignée de l'usine et située sur un plateau contrairement au site qui est en fond de vallée ;***
- ***un nombre limité de points de prélèvements ;***
- ***un nombre limité de scénarii d'exposition étudiés (par exemple : la consommation de céréales cultivées dans l'environnement de l'usine ou de végétaux auto-produits dans les jardins ouvriers n'est pas prise en compte) ;***
- ***le choix d'un point témoin non représentatif d'un état de référence.***

Au besoin, le maître d'ouvrage pourra alors proposer des solutions épuratoires plus performantes.

5.9 - Effets sur la santé humaine

Un chapitre de l'étude d'impact est consacré à l'évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS). Cette étude a été examinée en particulier par l'agence régionale de la santé (ARS) le 4 avril 2019. Bien que cette partie de l'étude d'impact soit très technique, elle met en évidence que :

- pour le plomb, la prise en compte des émissions réelles de plomb, au lieu des estimations, conduit à une forte contribution du plomb au risque global, mais qui reste réglementairement acceptable ;

- les dioxines ont été prises en compte tout au long de la démarche. Les niveaux de risque sont présentés comme très faibles, mais le scénario de contamination de la chaîne alimentaire choisi (sol>céréales>volaille>œuf) est probablement minorant pour les dioxines (il peut y avoir ingestion directe de sol par les volailles, surtout en poulailler familial, ce qui constitue une voie plus directe de contamination) ;

- le niveau de risque sans seuil du 1,3-butadiène a été sous-estimé mais compte tenu des hypothèses majorantes retenues pour les émissions de composés organiques volatils (COV), l'ARS considère le niveau de risque comme probablement acceptable.

Toutefois, des précisions quant aux éventuelles émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) en provenance des bancs d'essais moteurs restent attendues.

L'autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter son évaluation quantitative des risques sanitaires par une caractérisation plus précise des émissions de HAP issues des bancs d'essais moteurs.

5.10 - Effets sur le changement climatique

L'article R. 122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit présenter les incidences du projet sur le climat et la vulnérabilité du projet au changement climatique. Le maître d'ouvrage décrit l'impact du projet sur la consommation de gaz naturel, qui est important (+ 116% au niveau des fours de fusion, et

+ 36% à l'échelle du site), tout en soulignant une efficacité énergétique des fours accrue (- 20% de gaz/tonne d'aluminium fondu, passant de 750 kW/tonne d'aluminium fondu à 600kW/t). Cependant, compte tenu de l'augmentation des capacités de coulées, l'impact global du projet sur la consommation énergétique en gaz naturel de la fonderie atteindra 64 800 MW, contre 30 000 avant mise en œuvre du projet.

Si, du point de vue du seul site de Cléon, l'impact sur le changement climatique ne peut être tenu pour négligeable, il convient de prendre en considération l'intérêt global du projet qui conduit à une diminution de la quantité de CO2 générée pour fabriquer un véhicule utilisant la motorisation produite sur le site.