

# RAPPORT TECHNIQUE

Référence : R-AB-2207-1b

Date : 11/07/2022



## COMMUNAUTE DE COMMUNES TOURAINE VALLEE DE L'INDRE (CCTVI)

### Dossier de demande d'autorisation environnementale Résumé non technique de l'étude d'impact de la station de distribution d'hydrogène

Référence marché : 2021-118

Version	Rédactrice	Vérificatrice / Approbatrice
	<b>Amélie BENOIST</b>	<b>Isabelle BRUNET</b>
<i>a</i>	<i>11/07/2022-AB</i>	<i>12/07/2022 - IB</i>
<i>b</i>	<i>19/08/2022-AB</i>	<i>19/08/2022-IB</i>



**Siège Social :**  
6 rue de la Douzillère  
37300 JOUE-LES-TOURS  
Tél. : 02.47.75.18.87 Fax : 02.47.60.94.28  
www.neodyme.fr

N° SIRET : 478 720 931 00052  
TVA Intra : FR11 478 720 931

#### Nos agences :

- ✓ CENTRE-OUEST : 02 47 75 18 87
- ✓ NORD-OUEST : 02.32.10.73.33
- ✓ NORD PICARDIE : 06 16 64 37 55
- ✓ ILE DE France : 01.53.34.87.43
- ✓ SUD-EST : 04.78.39.05.83

Antennes : Bourgogne, Bretagne, Sud-ouest,  
Aix en Provence & International

## SOMMAIRE

RNT de l'étude d'impact .....	4
<b>1. CONTEXTE DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>4</b>
<b>2. PRESENTATION EXPLOITANT – SIEGE - ETABLISSEMENT CONCERNE.....</b>	<b>5</b>
2.1. Le siège.....	5
2.2. L'établissement concerné par le projet .....	5
<b>3. LOCALISATION ET DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>5</b>
<b>4. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT (SCENARIO DE REFERENCE) ..</b>	<b>10</b>
4.1. Caractéristiques climatiques .....	10
4.1.1. Vents .....	10
4.1.2. Géologie .....	11
4.2. Milieu naturel aquatique.....	11
4.2.1. Eaux de surface.....	11
4.2.2. Eaux souterraines.....	11
4.2.3. Eaux pluviales.....	12
4.3. Risques naturels.....	12
4.3.1. Risque Basses Eaux.....	12
4.3.2. Retrait – Gonflement des argiles.....	12
4.4. Patrimoine archéologique .....	13
4.5. Caractéristique de l'environnement humain .....	13
4.5.1. Réseaux routiers.....	13
4.5.2. Réseaux aériens.....	13
4.6. Qualité de l'air .....	14
4.7. Zones agricoles .....	14
<b>5. EFFETS DU PROJET ET MESURES PREVUES.....</b>	<b>15</b>
<b>6. CONCLUSION DE L'ETUDE D'IMPACT.....</b>	<b>36</b>
<b>7. AUTRES ASPECTS DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>36</b>
7.1. Etude des effets cumulés avec d'autres projets connus.....	36
7.2. Esquisse des solutions de substitution .....	36

7.3. Evolution naturelle de l'environnement et évolutions avec le projet dit scénario de référence.....	37
7.4. Vulnérabilité du projet au changement climatique.....	37
<b>8. REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION.....</b>	<b>38</b>
<b>9. ELEMENTS D'APPRECIATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET ARTICULATION DES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES OPPOSABLES AUX TIERS .....</b>	<b>39</b>
9.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	39
9.2. Plan national de prévention et de gestion des déchets .....	39
9.3. Plan régional de prévention et de gestion des déchets du Centre Val de Loire.....	39
9.4. Plan Local D'Urbanisme (PLU).....	39
<b>10. METHODOLOGIES UTILISEES, DIFFICULTES RENCONTREES.....</b>	<b>39</b>
<b>11. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>40</b>
11.1. Qualification des personnes ayant contribué à l'étude .....	40

## Table des Figures

<b>Figure 1 : Vue aérienne du site .....</b>	<b>6</b>
<b>Figure 2 : Extrait de la carte IGN du site .....</b>	<b>7</b>
<b>Figure 3 : Parcelle cadastrale du site .....</b>	<b>8</b>
<b>Figure 4 : Plan du projet.....</b>	<b>9</b>

## Table des Tableaux

<b>Tableau 1 : Localisation, liste et caractéristiques des ouvrages recensés au voisinage du site.....</b>	<b>12</b>
--	-----------

# RNT de l'étude d'impact

## 1. CONTEXTE DE L'ETUDE D'IMPACT

Le projet porte sur la création d'une station de distribution d'hydrogène par la CCTVI sur la commune de SORIGNY (37).

Dans le cadre de la réglementation sur les ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement), le site sera soumis à autorisation pour la rubrique 1450 et à déclaration pour les rubriques 1416 et 4715. La rubrique 1450 concerne l'installation d'un compresseur innovant à hydrure métallique.

Cette étude reprend le projet global de la station de la CCTVI, il est à noter qu'au moment de l'instruction du présent dossier, la déclaration des installations soumises aux rubriques 1416 (station-service à hydrogène) et 4715 (stockage d'hydrogène) auront fait l'objet d'une déclaration ICPE auprès de la Préfecture. De ce fait, ces installations seront déjà en phase de test au moment de l'instruction de la présente demande d'autorisation environnementale. Il restera à installer le compresseur innovant, objet de la présente demande d'autorisation environnementale.

Ce projet est soumis à étude d'impact.

En préambule, il y a lieu de rappeler que cette Etude d'Impact est réalisée et déposée dans le cadre d'un Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale au titre des ICPE et contient les attendus précisés par l'article R. 122-5 du Code de l'Environnement.

Cette étude d'impact a été menée de manière proportionnée tant d'un point de vue des enjeux présentés par l'environnement du site que des incidences attendues du projet.

Cette étude d'impact a été menée à différentes échelles selon les aspects environnementaux considérés parmi lesquels il est possible de citer : le périmètre du projet, le territoire des communes limitrophes au site et au-delà pour certains domaines d'étude (plans, programmes, schémas à l'échelle de l'intercommunalité, du département, de la région, etc.).

Cette étude intègre également une analyse des effets cumulés du projet avec les « autres projets connus » tel que le précise la réglementation.

L'attention du lecteur est attirée sur le fait que ce document constitue une présentation et une synthèse de l'étude d'impact - partie B (PJ n°4 – Etude d'impact) – à laquelle il convient de se référer pour répondre à toute question particulière.

## 2. PRESENTATION EXPLOITANT – SIEGE - ETABLISSEMENT CONCERNE

### 2.1. Le siège

Raison sociale :	Communauté de communes Touraine Vallée de L'Indre (CCTVI)
Forme juridique :	Communauté de communes
Capital :	593 836 525 euros
Adresse du siège social :	6 place Antoine de Saint-Exupéry ZAC ISOPARC 37250 SORIGNY
Code NAF :	8411Z (Administration publique générale)
N° SIRET :	200 072 650 00019

### 2.2. L'établissement concerné par le projet

Représentant :	Monsieur Eric LOIZON
Adresse du site :	Communauté de communes Touraine Vallée de L'Indre Rue Charles Lindbergh ZA ISOPARC 37250 SORIGNY

## 3. LOCALISATION ET DESCRIPTION DU PROJET

La station de distribution d'hydrogène de la Communauté de Communes Touraine Vallée de l'Indre (nommée « la station de la CCTVI » dans le reste du document) est située en région Centre-Val-de-Loire, dans le département d'Indre-Et-Loire (37), sur la commune de SORIGNY (37250).

Le site étudié est localisé au Sud de Tours entre l'A10 à l'Ouest et la D910 à l'Est.

Vue aérienne du site

mai 2023 Néodyme



Figure 1 : Vue aérienne du site

Carte IGN du site

mai 2022 Néodyme

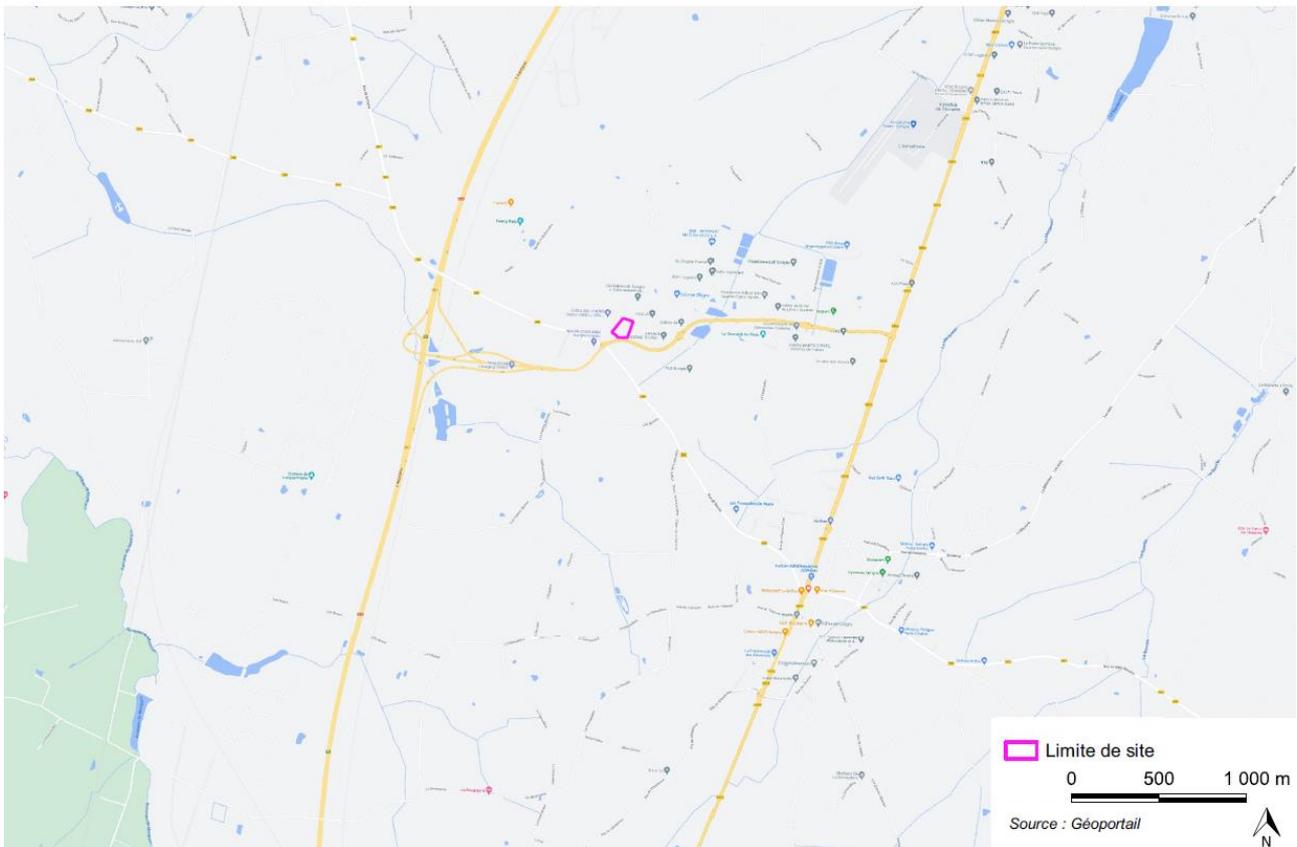
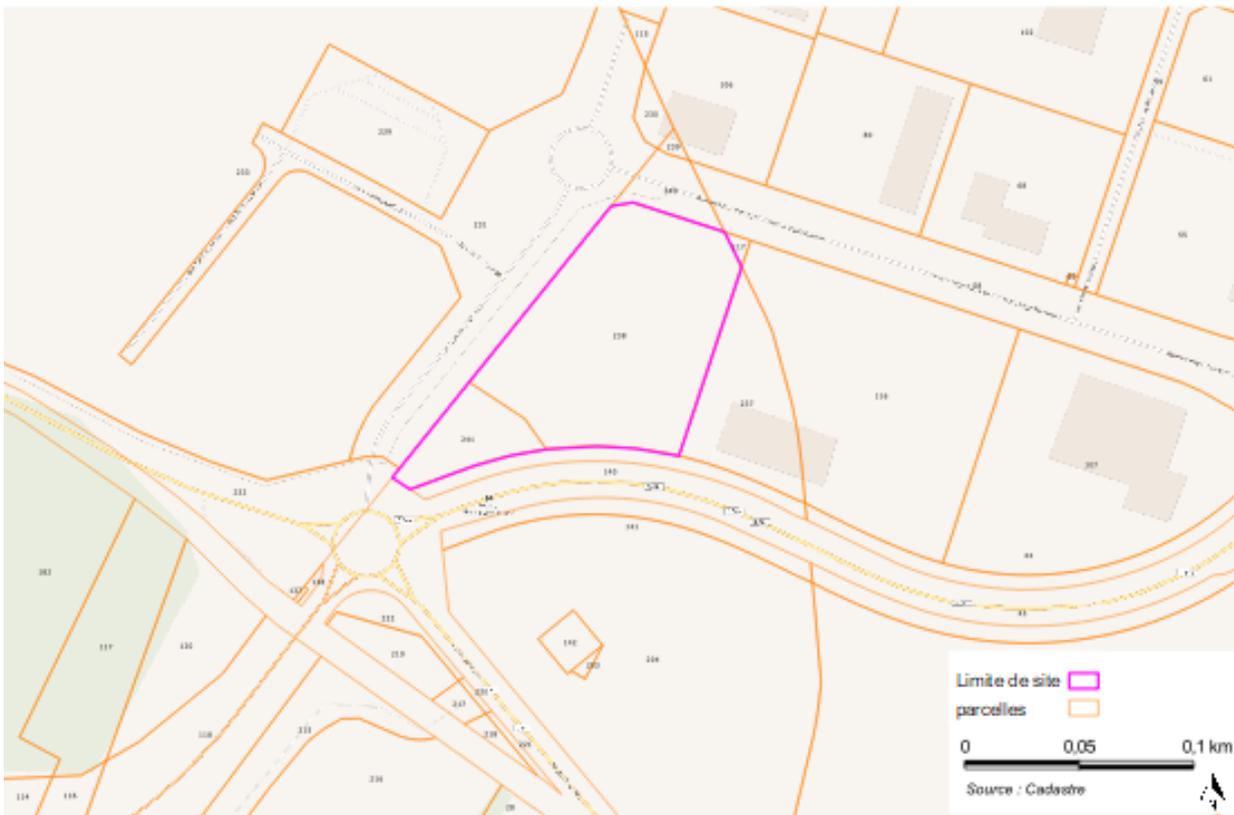


Figure 2 : Extrait de la carte IGN du site

Vue aérienne du site

mai 2023 Néodyme



**Figure 3 : Parcelle cadastrale du site**

Le site est situé sur la parcelle YD 238 et YD 241 d'une surface respective de 8 354 m<sup>2</sup> et 1 468 m<sup>2</sup>. L'emprise du projet concerne uniquement la parcelle YD238, la parcelle YD 241 étant conservée en espace non urbanisable.

Les coordonnées au centre du site (centre de la parcelle YD 238) « Lambert Etendu II » sont les suivantes :

- > X = 474663.72 m
- > Y = 2252072.95 m

L'altitude moyenne du site est située à 97 m NGF (source : Géoportail).

La station de distribution d'hydrogène permettra d'avitailer des camions bennes à ordures ménagères et des véhicules légers, dont la motorisation est électrique et l'apport énergétique assuré par de l'hydrogène gazeux. L'avitaillement en hydrogène se fera par tube trailer. Ce projet est plus particulièrement décrit dans la partie A (PJ n°47 : demande d'autorisation et PJ n°7 : Description des installations) du dossier de demande d'autorisation environnementale.

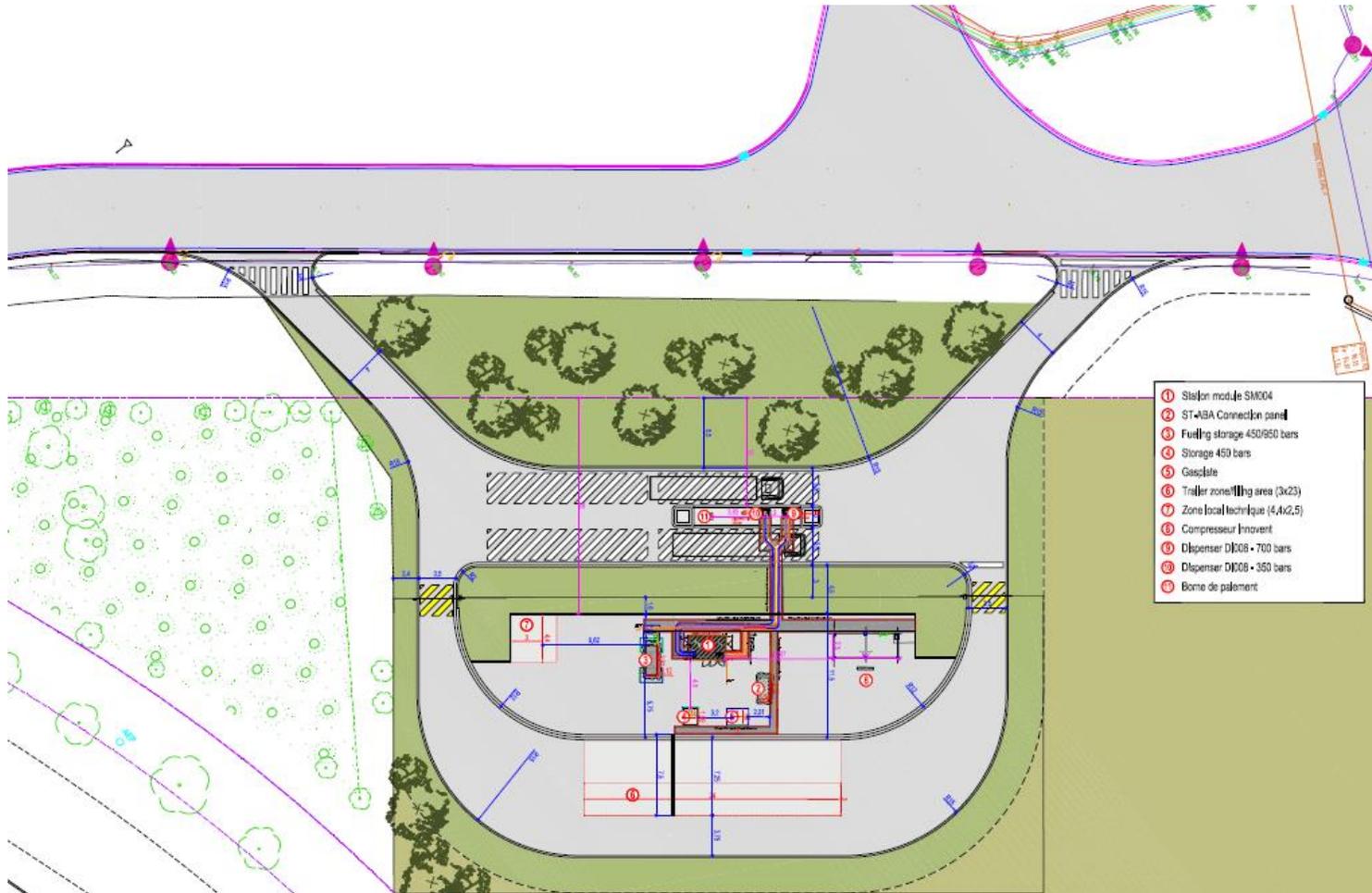


Figure 4 : Plan du projet

## 4. ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT (SCENARIO DE REFERENCE)

La première partie de l'étude d'impact a consisté à déterminer l'état initial du site et les composantes de son environnement, dit « scénario de référence ».

Les aspects pertinents de l'état initial du site sont déterminés en fonction des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 du Code de l'Environnement et hiérarchisés en fonction des enjeux.

**Cette évaluation, réalisée de manière détaillée dans la partie B (PJ n°4 – Etude d'impact), est ici présentée de manière synthétique et centrée uniquement sur les thématiques qui présentent une sensibilité particulière, évaluée de modérée à forte.**

### 4.1. Caractéristiques climatiques

Les données qui figurent dans cette étude sont issues d'une station météorologique de METEO FRANCE proche du site. Il s'agit de la station de TOURS-PARCAY-MESLAY qui se situe à environ à 21 km à vol d'oiseau, dans la direction Sud-Sud-Ouest.

Les données collectées au niveau de cette station météorologique couvrent la période 1981-2010.

#### 4.1.1. Vents

Les vents dominants, dans la région du site, sont des vents de secteur Sud-Ouest pour 12% des vents et Nord-est pour 8,5% des vents.

La répartition entre les différentes catégories de vitesse des vents est en moyenne la suivante (les 4 vitesses de vents les plus significatives sont indiquées ci-dessous) :

- › 28,60% des vents ont une vitesse comprise entre 19 et 28 km/h.
- › 27,85% des vents ont une vitesse comprise entre 12 et 19 km/h.
- › 19,54% des vents ont une vitesse comprise entre 5 et 12 km/h.
- › 14,85% des vents ont une vitesse comprise entre 28 et 38 km/h.

D'autre part, les périodes avec plus de 20 jours avec des vents supérieurs à 20 km/h sont principalement situés en période hivernale. Il est également constaté que les mois pouvant avoir des vents avec plus de 60 km/h de vents se situent entre décembre et mars.

***La sensibilité du milieu par rapport aux vents est donc modérée au regard des épisodes de vents de plus de 60 km/h très limités et aux vitesses de vents recensées sur la commune de Parçay-Meslay.***

### 4.1.2. Géologie

La coupe géologique locale met en évidence que le sol est composé de calcaire et de craie qui sont des formations plutôt perméables.

La CCTVI a fait réaliser une étude sol le 06/05/2022 par Fondasol, cette étude met en évidence via des sondages que le sol est constitué de :

- › terre végétale limoneuse brune à brun-foncé,
- › puis des argiles très plastiques, de faible compacité,
- › ponctuellement des argiles carbonatées beiges à brun clair, assez plastiques de bonne compacité,
- › enfin des calcaires altérés à compacts de forte compacité.

*La géologie locale étant composée de couches perméables, les sols peuvent être considérés comme vulnérables vis-à-vis d'une pollution sur le site. **La sensibilité du milieu est donc modérée.***

## 4.2. Milieu naturel aquatique

### 4.2.1. Eaux de surface

Trois cours d'eaux intermittents (temporaires) sont présents au niveau du relief à proximité du site :

- › Un bras de l'Indre s'écoule à 260 m au Sud-Est du site, son lit est à 93 m NGF et il traverse les communes de Sorigny et Montbazou,
- › Un autre bras de l'Indre s'écoule à 770 m au Sud et l'Ouest du site, son lit est à 89 m NGF et il traverse les communes de Sorigny et Monts,
- › Un autre bras de l'Indre le Mardereau s'écoule à 770 m au Sud Est du site, son lit est à 95 m NGF et il traverse les communes de Sorigny et Montbazou.

Une rivière plus importante l'Indre est présente à 2,8 km au Nord du site.

De manière générale, la qualité des eaux de surface du Mardereau est mauvaise au niveau écologique et au niveau biologique (donnée 2019). Pour les autres bras de l'Indre à proximité du site, il n'existe pas de données de l'état écologique.

Il n'existe pas de données sur l'état chimique du cours d'eau du Mardereau ni des autres bras de l'Indre mentionnés (données 2016).

***La sensibilité en rapport avec les eaux de surface est modérée de par la proximité d'un bras de l'Indre et par l'état écologique du Mardereau.***

### 4.2.2. Eaux souterraines

#### Localisation des captages d'eau

Les captages d'eau d'alimentation humaine à proximité du site sont listés ci-dessous :

**Tableau 1 : Localisation, liste et caractéristiques des ouvrages recensés au voisinage du site**

Code SISE	Code BSS	Captage	Localisation	Etat
037001368	04874X0152	ISOPARC F1	SORIGNY	Actif
037001369	04874X0153	(I) ISOPARC F2	SORIGNY	En projet
037001370	04874X0154	ISOPARC F3	SORIGNY	Actif

La station de la CCTVI se situe dans le périmètre rapproché de ces 3 captages d'eau.

### **Qualité des eaux souterraines**

L'aire d'étude du présent dossier est située dans une zone avec un état quantitatif des masses d'eau souterraines qui sont en bon état et avec un état chimique des masses d'eau souterraines qui sont en mauvais état.

Au vu des éléments précédents (projet situé dans le périmètre rapproché de captages d'eau et masses d'eau souterraines en mauvais état chimique), **la sensibilité du milieu est donc forte** au niveau des eaux souterraines.

### **4.2.3. Eaux pluviales**

**La sensibilité du milieu par rapport aux eaux pluviales est modérée** au regard des dispositions à respecter sur la gestion des eaux pluviales définie par le PLU et la réglementation applicable aux installations soumises à autorisation.

## **4.3. Risques naturels**

### **4.3.1. Risque Basses Eaux**

Le projet étant situé à proximité d'un des bras de l'Indre, **la sensibilité liée aux basses eaux est donc modérée.**

### **4.3.2. Retrait – Gonflement des argiles**

Le projet est situé dans une zone d'aléa « retrait - gonflement d'argiles » qualifiée de fort.

De plus, l'étude de sol réalisée par Fondasol à la demande de la CCTVI confirme une sensibilité forte au niveau du retrait et gonflement des argiles.

Au vu de ces éléments sur le risque retrait-gonflement des argiles, **la sensibilité du milieu est donc forte.**

## 4.4. Patrimoine archéologique

D'après l'INRAP (Institut National de Recherches Archéologiques Préventives), plusieurs sites archéologiques sont situés sur la commune de SORIGNY. Il s'agit de Netilly situé à 650 m au Nord-Ouest du site et le petit Netilly situé à 800 m au Nord-Ouest du site.

La fouille menée à Nétilly par l'Inrap en 2012, a permis de mettre au jour un ensemble de silex taillés de l'extrême fin du Paléolithique supérieur, ainsi qu'une occupation agro-pastorale qui s'installe au même endroit de la fin de l'âge du Fer à la période antique, sans discontinuité. Un habitat rural de la période carolingienne a également été découvert.

La fouille réalisée en 2012 par l'Inrap au Petit Nétilly a permis de mettre au jour un établissement agro-pastoral occupé de la fin du Second âge du Fer à l'Époque moderne.

Cependant dans le cadre du code du patrimoine livre V, relatif à l'archéologie préventive, aucun site d'archéologie préventive n'est présent sur la commune de Sorigny (Source : Géoportail). Il n'y a pas de servitudes associées à l'archéologie à proximité immédiate du site.

Au vu de ces éléments sur les sites archéologiques autour du site, **la sensibilité du milieu concernant le patrimoine archéologique est modérée.**

## 4.5. Caractéristique de l'environnement humain

### 4.5.1. Réseaux routiers

Le site est accessible par la rue Charles Lindbergh débouchant sur le rond-point de la D84 et de la D84A. Ce rond-point se situe à environ 100 m du site. Le site est également accessible par l'avenue Régis Ramage débouchant sur la D84A à environ 260 m à l'Est du site.

D'autre part, l'ensemble de ces routes ne sont pas classées à grande circulation suivant le décret modifié n°2009-615 du 3 juin 2009, fixant la liste des routes à grande circulation. Cependant, l'A10 située à environ 1 km à l'Ouest du site est classée comme route à grande circulation.

La route D84 à proximité du site aurait un trafic entre 2 000 et 5 000 véhicules/jour (tous véhicules confondus). Le trafic se situe en 2020 à 3 691 véhicules/jour sur un comptage temporaire (tous véhicules confondus).

Concernant les véhicules lourds, les données sont disponibles en 2020 pour l'autoroute A10, située à environ 1 km à l'Ouest du site, avec 25 900 véhicules/jour dont 6 294 véhicules lourds et pour la D910, située à environ 1,4 km à l'Est du site, avec 6 670 véhicules/jour dont 434 véhicules lourds (6,5%).

### 4.5.2. Réseaux aériens

L'aérodrome le plus proche de la station de la CCTVI est celui de Tours-Sorigny situé à 1,4 km au Nord-Est du site et l'aéroport le plus proche est celui de Tours situé à 18 km du site.

La station de la CCTVI ne se situe pas dans la zone de servitude de l'aérodrome Tours-Sorigny.

Au vu des éléments sur les réseaux de transport, **la sensibilité du milieu est donc modérée au vu de la proximité avec l'aérodrome Tours-Sorigny et du trafic routier.**

## 4.6. Qualité de l'air

La station la plus proche est une station urbaine de fond du réseau Lig'Air située à Joué-Lès-Tours. Cette dernière mesure le dioxyde d'azote, le monoxyde d'azote, les particules et l'ozone.

Les résultats des mesures en dioxyde d'azote, en ozone et en particules de diamètre inférieur à 10 µm respectent les valeurs règlementaires dans les zones urbaines sur les 12 derniers mois glissants. Il n'y a que les particules de diamètre inférieur à 2,5 µm qui dépassent les valeurs sur 5 mois de l'année.

En sachant que le site de la station de la CCTVI ne sera pas installé dans une zone urbaine mais plutôt périurbaine, alors la station périurbaine de Chanceaux-sur-Choisille est étudiée également, cette station ne mesure que l'ozone.

Les résultats des mesures en ozone respectent les valeurs règlementaires dans les zones périurbaines sur les 12 derniers mois glissants.

Au vu des éléments sur la qualité de l'air à l'échelle communale et du dépassement des particules de diamètre inférieur à 2,5 µm, **la sensibilité du milieu est donc modérée.**

## 4.7. Zones agricoles

L'environnement agricole du site est caractérisé par une prairie enherbée à usage agricole. L'environnement à proximité est également constitué de systèmes de cultures complexes, de parcelles interrompues par des espaces naturels importants et de vergers.

Sur la commune de Sorigny étaient recensées en 2020, 33 exploitations agricoles avec une prédominance de la polyculture et du polyélevage. Dans les communes voisines de Sorigny, dominent les activités de grandes cultures, polyélevage et polyculture.

*Au vu des éléments sur le zonage agricole et l'usage agricole de la parcelle, la sensibilité du milieu est donc modérée.*

## 5. EFFETS DU PROJET ET MESURES PREVUES

Le tableau ci-après présente la synthèse, par enjeu, des effets du projet et des mesures prévues.

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Caractéristiques climatiques	Absence de phénomènes extrêmes	Faible à modéré	Faible	Non concerné	Faible
<b>Caractéristiques du milieu naturel terrestre</b>					
Topographie	Variation d'altitude très faible sur le site	Faible	Pas d'impact supplémentaire	Non concerné	Faible
Paysages/Occupation des sols	Site dans une zone d'activité avec l'autoroute A10 à proximité	Faible	Impact lié à la construction de la station	Efforts de minimalisation et rationalisation de la parcelle. Plantation d'arbres pour une intégration paysagère. Mise en place d'une clôture doublée de lames blanches afin de limiter l'impact visuel	Faible

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Géologie	<i>Sol composé de couches perméables</i>	Modérée	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>En phase travaux :</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>› <i>Utilisation de produit dangereux pour l'environnement interdite sauf dérogation exceptionnelle</i></li> <li>› <i>Sensibilisation du personnel de chantier aux risques de pollution et mesures à mettre en place</i></li> <li>› <i>Stockage des produits chimiques sur rétention</i></li> <li>› <i>Récupération des déchets liquides dangereux</i></li> <li>› <i>Récupération et décantation des laitances de béton dans des bacs prévus à cet effet et traitement des déchets avec les déchets inertes de béton propre</i></li> </ul>	Faible

Géologie	<i>Sol composé de couches perméables</i>	<i>Moderée</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<p><i>En phase exploitation :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› <i>Interdiction d'utiliser des produits dangereux liquides dans le procédé. De l'hydrogène et l'azote seront utilisés sous forme gazeuse et des hydrures métalliques sous forme solide contenus dans des réservoirs étanches au niveau du compresseur innovant.</i></li> <li>› <i>Le process n'utilise pas d'eau qui pourrait potentiellement être polluée.</i></li> <li>› <i>Les voies de circulation sont imperméabilisées et les eaux de ruissellements associées sont recueillies dans un bassin de récupération des eaux pluviales et des eaux d'incendies. En usage normal, ces eaux seront renvoyées dans le réseau d'eaux pluviales de la zone avec un traitement par un séparateur d'hydrocarbure en amont</i></li> </ul>	<i>Faible</i>
Sols et sous-sols	<i>Absence d'anciens sites industriels ou de services susceptibles</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Nul</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
	d'être à l'origine d'une pollution des sols au droit du site (CASIAS)				
<b>Caractéristiques du milieu naturel aquatique</b>					
Eaux de surface	<i>Proximité de bras de l'Indre et du Mardereau et mauvais état écologique et biologique du Mardereau</i>	<i>Moderée</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire Pas de rejets dans les eaux de surface</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Eaux souterraines	<i>Site dans périmètre de protection rapproché de captages d'eau et l'eau souterraine est en mauvais état physico-chimique</i>	<i>Forte</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire Pas de rejets dans les eaux souterraines</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Eaux pluviales	<i>Dispositions à respecter au niveau du PLU et de la réglementation</i>	<i>Modérée</i>	<i>Construction et imperméabilisation qui engendreront des eaux pluviales supplémentaires dont certaines potentiellement polluées</i>	<i>Raccordement des eaux pluviales à un bassin de collecte des eaux. En usage normal, ces eaux seront renvoyées dans le réseau eaux pluviales de la ZAC en passant par un bassin de récupération. Avec mise en place d'un séparateur à hydrocarbures, suivi (contrôle des rejets) et entretien du séparateur</i>	<i>Faible</i>
Eaux usées	<i>Parcelle non exploitée actuellement</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'eaux usées (sanitaire ou industrielle) générées par le projet uniquement de l'eau usée sanitaire dans la phase de travaux.</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Consommation d'eau	<i>Parcelle non exploitée actuellement</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas de consommation d'eau supplémentaire hormis une faible consommation d'eau sanitaire pendant les travaux.</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Nul</i>
<b>Risques naturels</b>					

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Inondations	<i>Commune de Sorigny non classée pour le risque inondation</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Risque Basses eaux	<i>Site à proximité de bras de l'Indre</i>	<i>Modéré</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Risques de Crues	<i>Site à proximité de bras de l'Indre mais à une altimétrie supérieure</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Mouvements de terrain	<i>Commune de Sorigny non soumise à un PPRN</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Retrait-gonflement des argiles	<i>Site situé dans une zone d'aléa « retrait - gonflement d'argiles » qualifiée de fort</i>	<i>Fort</i>	<i>Impact lié à l'imperméabilisation du sol</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› <i>Profondeur minimale d'assise des fondations de 1,5 m,</i></li> <li>› <i>Mise en place d'un trottoir périphérique étanche ou d'une géomembrane enterrée étanche et imputrescible recouverte de graves ou de terre végétale, d'au moins 1,5 m de large autour de la construction avec une pente orientée vers l'extérieur conjuguée à un système de récupération et d'évacuation des eaux loin de toute construction.</i></li> <li>› <i>Aucune plantation d'arbre à proximité directe des constructions ; les arbres existants devront soit être supprimés sur une distance à la construction égale au moins à la 1,5 fois la hauteur de l'arbre à maturité, soit la mise en place d'un écran anti-racines devra permettre d'annuler leur effet au voisinage des fondations.</i></li> </ul>	<i>Faible</i>
Radon	<i>Projet non situé dans une zone à potentiel de radon</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Risque sismique	<i>Projet non situé dans une zone sismique</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Cavités souterraines	<i>Absence de cavité souterraine à proximité du site</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Termites	<i>Zone de contamination par les termites non située à proximité du site</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
<b>Biodiversité</b>					
Périmètres réglementaires et inventaires autour du site (ZICO, RNN, arrêtés biotopes...)	<i>Le projet n'est pas situé dans un périmètre de type ZICO, RNN, arrêtés biotopes...</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Zone Natura 2000	<i>Projet non situé dans une zone NATURA 2000</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
ZNIEFF	<i>Projet non situé dans une ZNIEFF</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Trames Vertes et Bleues	<i>Projet non situé à proximité d'un corridor et d'une sous-trame terrestre</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Zone humide	<i>Projet non situé sur une zone humide</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

<p>Habitats, faune et flore</p>	<p><i>Enjeux faibles au regard des espèces présentes sur l'aire d'étude du site</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Faible</i></p>	<p><i>Impact faible du projet sauf pour certaines espèces d'oiseaux où un impact modéré est attendu du fait de la potentielle destruction d'habitats ou d'individus et du dérangement de ces espèces (nuisances sonores notamment)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>› <i>Plantation de haies en périphérie du projet avec des essences d'arbres locales tous les plants proviendront d'une pépinière bénéficiant d'une certification « Plante bleue », se caractérisant par des pratiques de production respectant des critères de qualité environnementale et sociale, ainsi que le label « Fleurs de France », assurant l'origine française des végétaux produits.</i></li> <li>› <i>Absence ou limitation de modification des habitats à enjeu faible et modéré (plantations récentes au sud du site, friches rudérales avec mise en place de clôtures pour délimiter le chantier et éviter la modification des plantations au sud du site et limiter les interventions sur les friches rudérales de la parcelle.</i></li> <li>› <i>Calendrier des travaux calé de manière à prendre en compte les périodes sensibles des espèces animales (œufs et larves d'insecte et œufs et juvéniles des espèces d'oiseaux). Les travaux seront réalisés à partir du mois d'octobre et seront terminés avant le mois de mars.</i></li> <li>› <i>En phase de chantier mise en place de dispositif de gestion des eaux de ruissellement, de pollution accidentelles, réalisation d'entretien ou ravitaillement des engins sur des</i></li> </ul>	<p style="text-align: center;"><i>Faible</i></p>
---------------------------------	---	--	--	---	--

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
				<i>aires adaptées, limitation des envol de poussière, limitation de la vitesse de circulation. Respect des normes concernant les nuisances sonores. Concernant les nuisances lumineuses travaux uniquement réalisés en journée.</i>	
<b>Patrimoine culturel et archéologique, Sites et Paysages</b>					
Monuments	<i>Projet non situé dans le périmètre de protection de monument inscrit ou classé</i>	Faible	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	Non concerné	Faible
Sites archéologiques	<i>Projet situé à proximité de sites archéologiques cependant il n'y a pas de site d'archéologie préventive ou de servitudes associées à un site archéologique</i>	Modéré	<i>Impact lié à la construction de la station</i>	<i>Pas de mesure supplémentaire (hormis les mesures prévues en lien avec l'aspect occupation des sols et paysages) du fait de l'absence de site d'archéologie préventive ou de servitudes associées à un site archéologique dans le périmètre du projet.</i>	Faible

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Sites protégés	<i>Projet non situé dans un site protégé</i>	<i>Faible</i>	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Sites inscrits et classés	<i>Projet non situé dans le périmètre d'un site inscrit ou classé</i>	<i>Faible</i>			
Sites UNESCO	<i>Projet non situé à proximité d'un site UNESCO</i>	<i>Faible</i>			
<b>Environnement humain</b>					
ERP, riverains	<i>Projet non situé à proximité immédiate d'ERP, habitations situées à environ 600 m</i>	<i>Faible</i>	<i>L'étude de risque sanitaire montre que le projet n'apparaît pas préoccupant pour la santé des populations locales</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Risques industriels	<i>Projet non situé dans une zone avec un risque technologique</i>	Faible	<i>Impact pris en compte dans l'étude de dangers du présent dossier.</i>	<i>Mesures définies dans l'étude de dangers du présent dossier.</i>	<i>Faible</i>
Réseaux de transports (routiers, aériens)	<i>Projet situé à proximité d'un aéroport et à proximité de l'A10</i>	Modéré	<p><i>Le projet engendrera un trafic supplémentaire de 1 camion benne à ordures ménagères par jour, 10 véhicules légers par semaine et un camion de ravitaillement par semaine, ce qui reste limité au vu du trafic présent sur la D84 qui était de 2691 véhicules par jour en 2020.</i></p> <p><i>Pas d'impact supplémentaire du projet concernant les réseaux aériens.</i></p>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Réseaux de transports (ferroviaires, fluviaux, transport de matières dangereuses)	<i>Pas de transports ferroviaires, fluviaux et de matières dangereuses à proximité</i>	Faible	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>
Réseaux d'énergie (Electricité, gaz...)	<i>Pas de réseaux d'énergie à proximité ou sur le site (électricité, gaz et communication)</i>	Faible	<i>Pas d'impact supplémentaire hormis le site qui sera relié au réseau électrique et des canalisations de gaz qui seront créées uniquement sur le site pour le transport d'hydrogène</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Emissions lumineuses, chaleur et radiations	Zone à pollution lumineuse moyenne, pas de source de chaleur ou de radiations	Faible	<p>Pas d'enseigne lumineuse.</p> <p>Emission lumineuse supplémentaire limitée à la sécurité du site</p> <p>Pas de source de radiation</p>	<p>Eclairage limité à la zone de stationnement des véhicules lors du remplissage et à la zone de ravitaillement en hydrogène. Dans cette dernière, l'éclairage sera équipé d'un détecteur de présence. Les éclairages auront comme objectif de garantir la sécurité des personnes. Tous les éclairages seront orientés vers la zone de circulation et d'exploitation.</p>	Faible
<b>Qualité de l'air</b>					

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
A l'échelle communale	<i>Rejets atmosphériques avec dépassement des valeurs seuils en poussières (particules de diamètre inférieur à 2,5 microns)</i>	Modéré	<p><i>Emissions de rejets atmosphériques : rejet des véhicules (gaz d'échappement, poussières) et du process (hydrogène et azote).</i></p> <p><i>Il est à préciser que le projet est développé dans le but de favoriser l'usage de véhicule à motorisation électrique hydrogène, et devrait engendrer à terme une réduction des émissions de de diamètre inférieur à 2,5 microns</i></p>	<p><i>En phase travaux il est prévu la limitation de vitesse des véhicules et l'arrêt de véhicules pendant les phases de chargement et déchargement.</i></p> <p><i>En phase d'exploitation différentes mesures sont prévues comme : limitation de vitesse des véhicules, véhicules à hydrogène sans émission atmosphérique (hormis le véhicule de ravitaillement et de maintenance), maintenance préventive des installations, éléments de sécurité anti-fuite pour l'hydrogène au niveau des installations, arrêt automatique, test d'étanchéité régulier.</i></p>	Faible
<b>Autres éléments étudiés</b>					

Emissions sonores	<i>Environnement sonore conforme à la réglementation, lié à une zone industrielle avec notamment impact du trafic des poids lourds</i>	Faible	<i>Les sources sonores associées au projet sont le trafic routier, les 2 stations de compression. A noter que les véhicules à hydrogène ont un niveau sonore relativement faible. Donc le niveau sonore sera lié aux véhicules thermiques de ravitaillement et de maintenance. Le compresseur de la station NEL et le compresseur innovant possèdent des niveaux sonores bien inférieurs aux seuils réglementaires. De plus, au regard de l'éloignement des habitations, la distance est suffisante pour que les valeurs soient conformes.</i>	<i>En phase travaux mesures mises en place : travaux réalisés sur une courte période (3 à 4 mois) en horaire de journée, pas d'usage d'appareils de communication par voie acoustique, limitation de vitesse des engins, matériel électrique privilégié, découpes de chantier limité au strict nécessaire, utilisation d'engins insonorisés, implantation adéquate de la centrale à béton, informations des riverains lors de phases bruyantes, référent de la démarche environnementale qui assure le non-dépassement des niveaux sonores.  <i>En phase d'exploitation des mesures mises en place : les voies et aires de circulation seront bitumées et entretenues, vitesse limitée sur site, entretien des installations, véhicule à hydrogène à faible émission sonore, temps de présence des véhicules limités au remplissage, à la maintenance et au ravitaillement.</i></i>	Faible
Vibrations	<i>Non contraignant</i>	Faible	<i>Les sources de vibrations associées au</i>	<i>En phase travaux : limitation de la vitesse des camions, sens de circulation et</i>	Faible

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
			<p>projet sont le trafic routier, les 2 stations de compression. A noter que les véhicules à hydrogène ont un niveau de vibration relativement faible. Donc le niveau de vibration sera lié aux véhicules thermiques de ravitaillement et de maintenance. Les compresseurs NEL et innovant n'ont pas fait l'objet de mesure de vibration. De plus, au regard de l'éloignement des habitations, les vibrations se trouveront largement diminuée.</p>	<p>respect des règles de conduite. Le terrassement sera limité à quelques semaines.</p> <p>En phase exploitation : utilisation de véhicules conformes et homologués, les voies et aires de circulation seront bitumées et entretenues, vitesse limitée sur site, entretien des installations, véhicule à hydrogène à faible émission de vibration, temps de présence des véhicules limités au remplissage, à la maintenance et au ravitaillement, extinction des moteurs lors des périodes de remplissage, des supports anti-vibrations sont prévus sur les éléments des compresseurs émettant le plus de vibrations (dry cooler). De plus, il s'agit d'équipements neufs et qui feront l'objet d'un entretien régulier.</p>	
Environnement olfactif	Déchetterie à proximité avec potentiellement des sources d'odeurs	Faible	Pas d'impact supplémentaire	Non concerné	Faible

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
Origine et qualité des produits	<i>Présence d'AOC et IGP dans le périmètre du site mais projet non situé sur une parcelle lié aux AOC</i>	Faible			<i>Faible</i>
Zones agricoles	<i>Parcelle du projet à usage agricole</i>	Modéré	<i>Impact limité sur la surface agricoles car parcelle dans une ZAC avec vocation à usage industriel et implantation du projet sur une surface limitée de la parcelle</i>	<i>Pas de mesure supplémentaire</i>	<i>Faible</i>
Zones forestières	<i>Pas de zone forestière à proximité du site</i>	Faible	<i>Pas d'impact supplémentaire</i>	<i>Non concerné</i>	<i>Faible</i>

Climat	<i>Non applicables</i>	<i>Non applicable</i>	<p><i>Les seuls rejets répondant à la définition des gaz à effet de serre seront liés aux émissions des gaz d'échappement des camions ravitaillant la station en hydrogène et des véhicules de maintenance composés notamment d'oxydes de carbone et d'oxydes d'azote. La fréquence de ravitaillement étant d'une fois par semaine et la maintenance étant prévue une fois par mois, les rejets de gaz à effet de serre seront donc relativement faibles.</i></p> <p><i>De plus, il est à noter que l'utilisation d'hydrogène pour le fonctionnement des véhicules a un impact positif puisqu'il n'y a pas d'émission de gaz à effet de serre avec cette technologie lors de l'utilisation des véhicules contrairement aux</i></p>	<p><i>Pas de mesure supplémentaire étant donné l'impact au global positif du projet.</i></p>	<i>Faible</i>
--------	------------------------	-----------------------	--	--	---------------

Contraintes et enjeux	Etat initial	Sensibilité du milieu	Impacts du projet	Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation de l'impact du projet	Impact résiduel du projet avec prise en compte des mesures
			<i>carburants fossiles. Les véhicules à hydrogène de la CCTVI viendront en remplacement de véhicules fonctionnant actuellement avec des carburants d'origine fossile.</i>		
Gestion des déchets	<i>Non applicables</i>	<i>Non applicables</i>	<i>Impact limité du projet du fait que les déchets générés par l'installation seront liés aux arrêts de maintenance ou à l'entretien.</i>	<i>Les déchets émis seront éliminés au fur et à mesure et ils feront l'objet un traitement dans les filières adaptés</i>	<i>Faible</i>

**Le coût de ces mesures représente un montant de plus de 269 200 euros.**

## 6. CONCLUSION DE L'ETUDE D'IMPACT

Au terme de l'étude d'impact une synthèse de l'analyse des incidences du projet a été réalisée.

**Cette synthèse a permis de s'assurer que la sensibilité du milieu local a été prise en compte de manière proportionnée pour les domaines étudiés et que le demandeur s'est assuré de prendre les mesures ad hoc d'évitement et de réduction des incidences dès la conception du projet.**

**Cette synthèse a également permis de mettre en évidence que la mise en place du projet sera à l'origine d'une amélioration environnementale.**

## 7. AUTRES ASPECTS DE L'ETUDE D'IMPACT

### 7.1. Etude des effets cumulés avec d'autres projets connus

Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus a été réalisée. Il s'agit de projets soumis à l'avis de l'Autorité Environnementale de l'Indre-et-Loire (37), dans un rayon de 10 km du site de la station de la CCTVI.

Le seul projet pouvant avoir un effet cumulé avec la station de la CCTVI est la création d'un centre routier sur la ZA Isoparc, commune de Sorigny (37). Ce projet est situé de l'autre côté de la rue Charles Lindbergh à une trentaine de mètres du site. L'effet cumulé que ce centre pourrait avoir avec la station concerne l'aspect trafic routier. Le trafic de la station sera limité par rapport à celui du centre routier. En effet, le centre routier possède 149 places de parking pour véhicules lourds en comparaison avec la station qui accueillera un véhicule lourd pour la livraison d'hydrogène, un camion benne et un véhicule léger pour le remplissage ou deux véhicules lourds pour le remplissage.

A plus long terme, c'est un effet positif qui est attendu à savoir que les camions équipés d'un moteur à hydrogène pourraient s'approvisionner à la station de la CCTVI.

Les autres projets recensés ne présentent pas d'effets cumulés avec le projet de la station de la CCTVI.

Ainsi, le projet de la station de la CCTVI ne présente aucun effet cumulé négatif avec d'autres projets connus.

### 7.2. Esquisse des solutions de substitution

En cohérence avec l'article R122-5 du Code de l'environnement, plusieurs scénarii ont été étudiés :

- › Scénario n°1 : Le premier scénario étudié concerne l'installation de la station à hydrogène avec un compresseur innovant, tel que décrit dans ce dossier

- › Scénario n°2 : Ce scénario prévoit une installation de distribution classique sans compresseur innovant
- › Scénario n°3 : Ce scénario prévoit l'installation de la station identique au scénario 1 avec un électrolyseur

Le compresseur innovant permet un fonctionnement de la station plus optimal en utilisant un effet thermique plutôt que mécanique. Cette technologie permet de diminuer les contraintes associées à un compresseur mécanique comme par exemple, l'usure des composants, la maintenance est réduite les nuisances sonores...

L'électrolyseur permet de produire de l'hydrogène sur le site soit 200 kg d'hydrogène par jour pour une puissance de 500 kW avec récupération des calories du compresseur pour le fonctionnement de l'électrolyseur.

Le choix du scénario 1 a été fait par la CCTVI car il répond aux logiques stratégiques de la CCTVI en matière de développement de l'hydrogène pour la décarbonation de la mobilité, notamment lourde. De plus, la CCTVI a eu l'opportunité d'intégrer un consortium européen dont la volonté est d'augmenter la performance des systèmes de compression de l'hydrogène : meilleure performance, sobriété énergétique, etc. De plus, le dossier émerge au programme européen Horizon 2020 et bénéficie d'aides européennes qui ont permis sa réalisation. Le scénario 3 n'a pas pu être mis en place pour le moment car l'étude du dossier par l'ADEME est en cours concernant la rentabilité du projet.

### **7.3. Evolution naturelle de l'environnement et évolutions avec le projet dit scénario de référence**

Dans le cadre de cette étude, les aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement ont été décrits dans le paragraphe « scénario de référence ». Le présent chapitre a donc pour objet de donner un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence du projet.

Comme indiqué précédemment les véhicules de la CCTVI fonctionnant à l'hydrogène viendront en remplacement de véhicules thermiques, avec un impact positif sur les émissions de CO<sub>2</sub>.

Le point le plus impactant est la consommation d'électricité associée au fonctionnement des compresseurs. A plus long terme, la CCTVI envisage la possibilité d'installer un électrolyseur afin de récupérer les calories des compresseurs pour produire de l'hydrogène. Suite à cette installation, étant la seule station de distribution d'hydrogène du département, l'hydrogène en surplus pourra être vendu à des entreprises locales, permettant également de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport de cet hydrogène venant d'autres départements que l'Indre-et-Loire.

### **7.4. Vulnérabilité du projet au changement climatique**

La vulnérabilité que le projet pourrait présenter face au changement climatique est liée à la température. En effet, selon les constructeurs de la station, une température au-delà de 40 à 50°C en sortie de refroidisseur rend la station utilisable. Des sécurités sont présentes pour palier à l'impact d'une telle température à savoir la mise en sécurité de l'installation sur arrêt d'urgence et détections

pression et température basses/hautes (fermeture vannes réservoirs de stockage, purge compresseur et borne de distribution, coupure électrique).

## 8. REMISE EN ETAT DU SITE APRES EXPLOITATION

En cas de cessation complète d'activité ou en cas de cessation de l'une des installations classées, nécessitant un démontage et un enlèvement des matériels et bâtiments, les mesures suivantes sont prévues :

- ▶ L'évacuation des produits dangereux (déchets, matières premières et produits finis) ;
- ▶ La dépollution des sols et des eaux souterraines éventuellement polluées ;
- ▶ Le démantèlement à terme de toutes les installations, puis, du bâtiment technique de sorte que le site soit apte à recevoir une nouvelle affectation à usage industriel.

Le site de la station de la CCTVI n'est pas soumis à l'obligation de constitution de garanties financières..

## **9. ELEMENTS D'APPRECIATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET ARTICULATION DES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES OPPOSABLES AUX TIERS**

### **9.1. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux est un instrument de planification qui fixe, pour chaque bassin hydrographique, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. Les activités du site en projet, objet de la présente demande, sont compatibles avec les dispositions et enjeux du SDAGE du bassin Loire-Bretagne.

### **9.2. Plan national de prévention et de gestion des déchets**

Le plan national de prévention et de gestion des déchets vise à faire le bilan des actions de prévention suivant le précédent plan et prépare la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation des mesures élaborées. Les activités du projet, objet de la présente demande, sont compatibles avec les dispositions et enjeux du plan national de prévention et de gestion des déchets.

### **9.3. Plan régional de prévention et de gestion des déchets du Centre Val de Loire**

Le plan régional de prévention et de gestion des déchets fixe des objectifs spécifiquement adaptés à la région. Les activités du projet, objet de la présente demande, sont compatibles avec les dispositions et enjeux du plan régional de prévention et de gestion des déchets.

### **9.4. Plan Local D'Urbanisme (PLU)**

Le présent projet est compatible avec les dispositions du PLU de Sorigny.

## **10. METHODOLOGIES UTILISEES, DIFFICULTES RENCONTREES**

L'analyse des documents bibliographiques (servitudes, contraintes, documents de planification et d'orientations, cartographies...), l'expérience des différents contributeurs et les réunions d'échanges organisées spécifiquement dans le cadre du projet ont conduit à l'identification d'enjeux

environnementaux et humains nécessitant une approche approfondie, traitée dans des études réalisées par des bureaux d'études spécialisés.

Les méthodes utilisées pour l'évaluation des effets du projet sont décrites dans chacune de ces études. Ces méthodes reposent toutes sur la prise en compte des caractéristiques techniques et spatiales du projet ainsi que sur la connaissance détaillée de son environnement.

La réalisation de ce dossier n'a entraîné aucune difficulté particulière pour le demandeur notamment en raison de :

- › la très bonne connaissance de la conception de ce projet,
- › la connaissance de l'environnement local.

## 11. AUTEURS DE L'ETUDE D'IMPACT

Les personnes ayant contribué à la présente étude sont :

Pour la CCTVI :

- › Chargée de mission Transition Ecologique & Hydrogène, Mme Aurélie MICHEL

Pour la société NEODYME :

- › Responsable projet, Mme Amélie BENOIST
- › Ingénieurs étude d'impact, Mme Amélie BENOIST, Mme Elodie FOUQUET, Mme Isabelle BRUNET
- › Ingénieurs d'étude Evaluation des risques sanitaires, Mme Lynda HEDREVILLE
- › Ingénieur étude de dangers, M. Samuel GIRARD, Mme Elodie FABRE
- › Ingénieurs étude acoustique, Mme Lucie RIGAUDIERE

### 11.1. Qualification des personnes ayant contribué à l'étude

Pour NEODYME :



- › Amélie BENOIST (responsable projet et ingénieur d'études environnement) : rédaction du dossier, validation des différentes études.
- › Isabelle BRUNET (ingénieur d'études environnement) : validation de l'étude d'impact.
- › Elodie FOUQUET (ingénieur d'études environnement) : validation de l'étude d'impact.
- › Lucie RIGAUDIERE (ingénieurs d'études en acoustique) : rédaction de l'étude acoustique.
- › Lynda Hedreville (ingénieur d'études environnement) : rédaction de l'évaluation du risque sanitaire.

Pour THEMA ENVIRONNEMENT – Etude faune-flore :



- › Ludovic LEBOT (responsable de l'agence Centre) : validation ;
- › Marie LEBOT (chef de projets) : compilation des données, inventaires de terrain (flore et habitats), rédaction du dossier, relecture globale du dossier ;
- › Déborah AUCLAIR (chargée d'études) inventaires de terrain (faune hors chiroptères), rédaction du dossier
- › Kévin MAURIN (chargé d'études) : rédaction du dossier ;
- › Delphine GAUBERT (infographiste) : cartographie ;
- › Camille PENNEL (sigiste) : cartographie.
- › Pour les chiroptères (société ECHOCHIROS) :
- › Margot JODET (chiroptérologue) : inventaires de terrain (chiroptères), rédaction du dossier ;
- ›
- › Thibaut RIVIERE : inventaires de terrain (faune hors chiroptères) (société LIGERIA NATURE).
- ›
- › Alexis MECHINEAU : inventaires de terrain (flore et habitats), rédaction du dossier (Société AMME ENVIRONNEMENT).



**Pour NEODYME Nouvelle-Calédonie – Etude hydraulique :**

- › Pauline GIRARD, rédaction de l'étude

