



SARL GUIBERT FRÈRES

Activité de stockage de déchets du bâtiment, déchets d'ameublement, véhicules hors d'usage et de verre - Ile de Saint-Pierre (975)

3.3 NOTICE D'INCIDENCE

VOTRE INTERLOCUTEUR :

Antoine FAVREAU

Tél. : 06 18 45 64 66

E-mail : a.favreau@inddigo.com



REDACTEURS
ANTOINE FAVREAU
LAURA CALAMIA
REMI DOURMAP

TOUT DROIT DE REPRODUCTION ET REPRESENTATION SONT RESERVES ET LA PROPRIETE EXCLUSIVE D'INDDIGO SAS, Y COMPRIS LES TEXTES ET LES REPRESENTATIONS ICONOGRAPHIQUES, PHOTOGRAPHIQUES. L'UTILISATION, LA REPRODUCTION, LA TRANSMISSION, MODIFICATION, REDIFFUSION OU VENTE DE TOUTES LES INFORMATIONS REPRODUITES SUR CE DOCUMENT (ARTICLES, PHOTOS ET LOGOS COMPRIS) OU PARTIE DE CE DOCUMENT (TEXTE Y COMPRIS) SUR UN SUPPORT QUEL QU'IL SOIT, OU ENCORE LA DIFFUSION SUR UN SITE INTERNET PAR LE BIAIS D'UN GROUPE DE DISCUSSION, FORUM OU AUTRE SYSTEME OU RESEAU INFORMATIQUE QUE CE SOIT, ET CE DANS LE CADRE D'UNE UTILISATION A CARACTERE COMMERCIAL OU NON LUCRATIF, SONT FORMELLEMENT INTERDITES SANS L'AUTORISATION PREALABLE ET ECRITE DE LA SOCIETE INDDIGO SAS

SOMMAIRE

PREAMBULE	8
PRESENTATION DU SITE ACTUEL ET DU PROJET	9
1 PRESENTATION DU SITE ACTUEL	9
1.1 Situation géographique et foncière	9
1.2 Situation administrative et réglementaire	9
1.3 Description et historique du site	10
2 PRESENTATION DU PROJET	12
2.1 Emprise	13
2.2 Nature et volume des activités	13
2.3 Infrastructures et réseaux	14
2.4 Description des travaux	14
2.5 Description en phase exploitation	14
2.6 Caractéristiques constructives	19
2.7 Horaires, Accès et circulation	19
2.8 Gestion des eaux Pluviales	20
2.9 Alimentation en eau et assainissement	20
2.10 Dispositif de protection et lutte contre l'incendie	20
ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	21
1 MILIEU PHYSIQUE	21
1.1 Sous-sol, sol et relief	21
1.2 Eaux superficielles et souterraines	22
1.3 Météorologie	22
1.4 Risques naturels	25
1.5 Synthèse des enjeux liés au milieu physique	28
2 MILIEU NATUREL	30
2.1 Milieux naturels protégés et/ou remarquables	30
2.2 Ecologie du site	34
2.3 Synthèse des enjeux liés au milieu naturel	37

3	MILIEU HUMAIN.....	38
3.1	Contexte démographique et socio-économique.....	38
3.2	Usages et activités économiques.....	39
3.3	Voisinage et accessibilité.....	41
3.4	Urbanisme, contraintes et servitudes	42
3.5	Risques technologiques et sites pollués.....	44
3.6	Synthèse des enjeux liés au milieu humain	46
4	PAYSAGE ET PATRIMOINE.....	47
4.1	Monuments et patrimoine historique	47
4.2	Tourisme	48
4.3	Contexte paysager	48
5	MILIEU AMBIANT.....	50
5.1	Qualité de l'air.....	50
5.2	Ambiance sonore	51
5.3	Odeurs.....	51
5.4	Vibrations.....	51
5.5	Emissions lumineuses	52
5.6	Synthèse des données liées au milieu ambiant.....	53
	EFFETS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT	54
1	IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE.....	54
1.1	Effets du projet sur la géologie	54
1.2	Effets du projet sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines	54
1.3	Effets du projet sur les eaux superficielles	55
1.4	Effets du projet sur les risques naturels	56
1.5	Effets du projet sur le climat.....	56
1.6	Synthèse des impacts sur le milieu physique	57
2	IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL ET LE PAYSAGE	58
2.1	Effets du projet sur le milieu naturel.....	58
2.2	Effets du projet sur paysage et le patrimoine	59
2.3	Synthèse des impacts sur le milieu naturel, le paysage et le patrimoine	61

3	IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN	62
3.1	Effets du projet sur le voisinage	62
3.2	Effets du projet sur l'emploi	62
3.3	Effets du projet sur le trafic routier	62
3.4	Effets sur les réseaux existants	62
3.5	Effets du projet sur les risques technologiques	63
3.6	Effets du projet sur la gestion des déchets	63
3.7	Synthèse des impacts sur le milieu humain	65
4	IMPACTS SUR LE MILIEU AMBIANT	66
4.1	Effets du projet sur la qualité de l'air, le bruit et les vibrations	66
4.2	Effets du projet sur les odeurs, les envols et les poussières	66
4.3	Effets du projet sur les émissions lumineuses	67
4.4	Synthèse des impacts sur le milieu ambiant	67
5	GESTION DU RISQUE ACCIDENTEL.....	68
5.1	Identification du risque.....	68
5.2	Prévention du risque.....	68
5.3	Protection des installations	68

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Parcelles cadastrales concernées par le projet	9
Tableau 2 : Parcelles cadastrales concernées par le projet	13
Tableau 3 : Gestion des déchets	13
Tableau 4 : Nombre moyen de jours avec des rafales sur la station de Saint-Pierre	24
Tableau 5 : Enjeux relatifs au milieu physique	28
Tableau 6 : ZNIEFF présentes dans un rayon de 5 km autour de la ZIP naturaliste	32
Tableau 7 : Enjeux relatifs au milieu naturel	37
Tableau 8 : Répartition des établissements actifs au 1er janvier 2020 (Source : INSEE, RP 2020)	38
Tableau 9 : Enjeux relatifs à l'environnement humain	46
Tableau 10 : Liste des monuments historiques sur l'île de Saint-Pierre	47
Tableau 11 : Enjeux relatifs au patrimoine et au paysage	49
Tableau 12 : Les principaux polluants de l'air (Source : Centre Interprofessionnels Technique d'Étude de la Pollution Atmosphérique (CITEPA))	50
Tableau 13 : Enjeux relatifs au milieu ambiant	53
Tableau 14 : Impacts de l'installation sur le milieu physique	57
Tableau 15 : Impacts de l'installation les milieux naturels, le paysage et le patrimoine	61
Tableau 16 : Impacts de l'installation sur le milieu humain	65
Tableau 17 : Impacts de l'installation sur le milieu ambiant	67

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Identification des parcelles cadastrales	9
Carte 2 : Localisation du site	11
Carte 3 : Contexte géologique de la zone d'étude et de ses abords	21
Carte 4 : Topographie au niveau de la zone d'étude et de ses abords	22
Carte 5 : Densité de foudroiement en France (source : citel.fr)	25
Carte 6 : Localisation de la végétation au droit du site	27
Carte 7 : Zonage sismique de la France (Source : http://www.planseisme.fr/)	28
Carte 8 : Site et ses abords	30
Carte 9 : Localisation des ZNIEFF	33
Carte 10 : vue aérienne du site d'étude et ses abords	39
Carte 11 : Localisation des chemins de randonnée	40
Carte 12 : Habitats et axes de communication autour de la zone d'étude	41
Carte 13 : Localisation du projet au regard des documents d'urbanisme	42

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1 : Durée d'insolation mensuelle moyenne dans le secteur du projet (station Météo France de Saint-Pierre)	23
Illustration 2 : Diagramme ombrothermique du secteur du projet (station MétéoFrance de Saint-Pierre)	23

PREAMBULE

La SARL Guibert Frères exploite une entreprise de travaux publics et de gestion de déchets.

L'activité de gestion des déchets cible aujourd'hui les déchets du bâtiment et de déchets d'ameublement. La société exploite ses installations sous le régime de la déclaration.

L'entreprise souhaite aujourd'hui faire progresser son activité de gestion des déchets. Dans ce cadre, l'augmentation de ses activités de gestion des déchets vont nécessiter un enregistrement du site sous le régime de l'enregistrement ICPE.

Du fait de son statut d'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), l'installation est soumise aux dispositions du titre I du Livre V du Code de l'environnement.

Selon l'article R.512-46-1 du Code de l'environnement, « Toute personne qui se propose de mettre en service une installation soumise à enregistrement adresse, dans les conditions de la présente sous-section, une demande au préfet du département dans lequel cette installation doit être implantée.

Lorsqu'un exploitant se propose de mettre en service plusieurs installations soumises à enregistrement sur un même site, une seule demande peut être présentée pour l'ensemble de ces installations ».

En vue de participer au développement d'une solution durable à la gestion des déchets de Saint-Pierre et Miquelon, la SARL GUIBERT FRERES souhaite mettre en place une plateforme de stockage et de préparation des déchets provenant de son territoire. Le projet de plateforme, objet du présent dossier de demande d'enregistrement, répond à ce souhait.

PRESENTATION DU SITE ACTUEL ET DU PROJET

1 PRESENTATION DU SITE ACTUEL

1.1 SITUATION GEOGRAPHIQUE ET FONCIERE

L'entreprise de travaux publics et de gestion de déchets est localisée sur la collectivité d'outre-mer de Saint-Pierre et Miquelon (975).

Le site de l'entreprise sur lequel se situe le projet occupe une surface totale de 4 900 m² au niveau de la route Iphigénie.

Les terrains d'assiette du projet occupent les parcelles cadastrales n°0048, 0100, 0102 et 0255 de la section SAO.

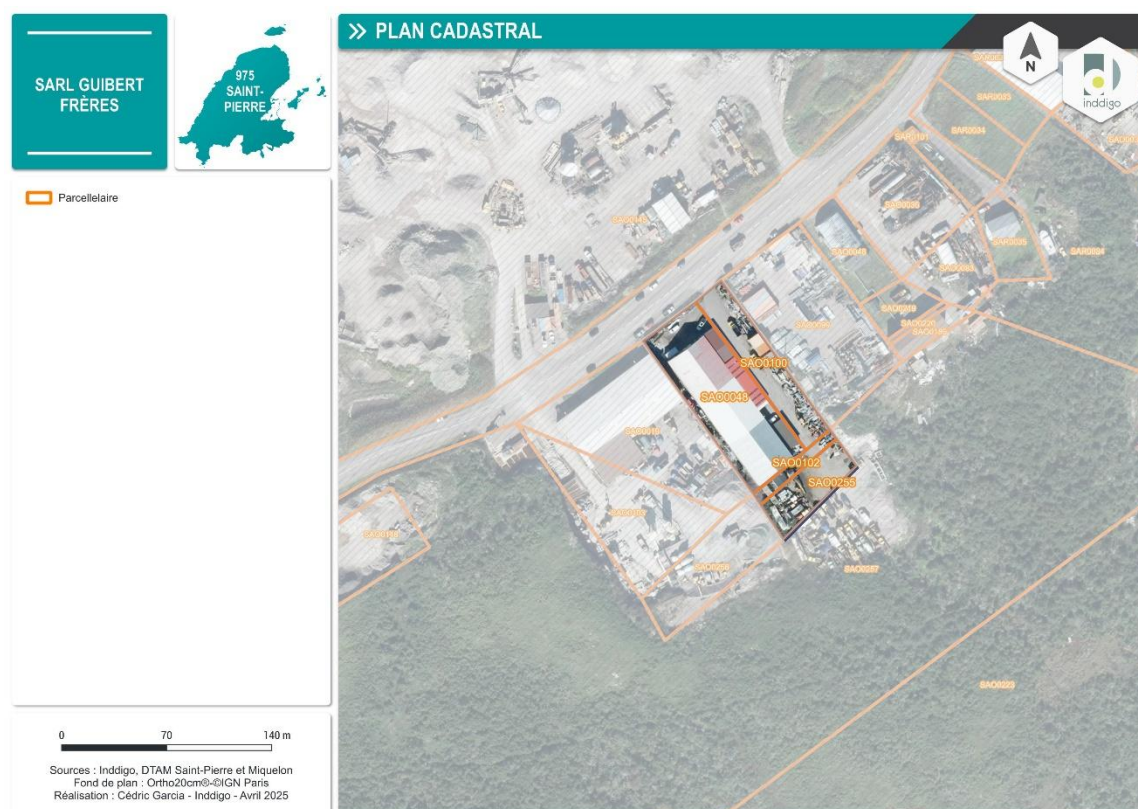
Tableau 1 : Parcelles cadastrales concernées par le projet

Section	N°	Adresse	Surface parcelle
SAO	0048	Route Iphigénie	2583 m ²
	0100		1241 m ²
	0102		225 m ²
	0255		785 m ²

1.2 SITUATION ADMINISTRATIVE ET REGLEMENTAIRE

La SARL GUIBERT FRERES est propriétaire des parcelles concernées par le projet.

Elles sont identifiées sur la carte suivante.



Carte 1 : Identification des parcelles cadastrales

1.3 DESCRIPTION ET HISTORIQUE DU SITE

La SARL GUIBERT FRERES créée en 1947, proposait au départ une activité de transport. L'entreprise s'est diversifiée dans les années 1980 dans le domaine des travaux de terrassement, de carrières, et plus généralement dans les travaux publics.

En 2015, elle obtient l'agrément pour le ramassage des huiles usagées (moteur et hydraulique) de l'archipel de Saint Pierre et Miquelon puis, en 2019, l'autorisation d'exploiter un centre de transit de déchets dangereux situé à Saint-Pierre, Route Iphigénie.

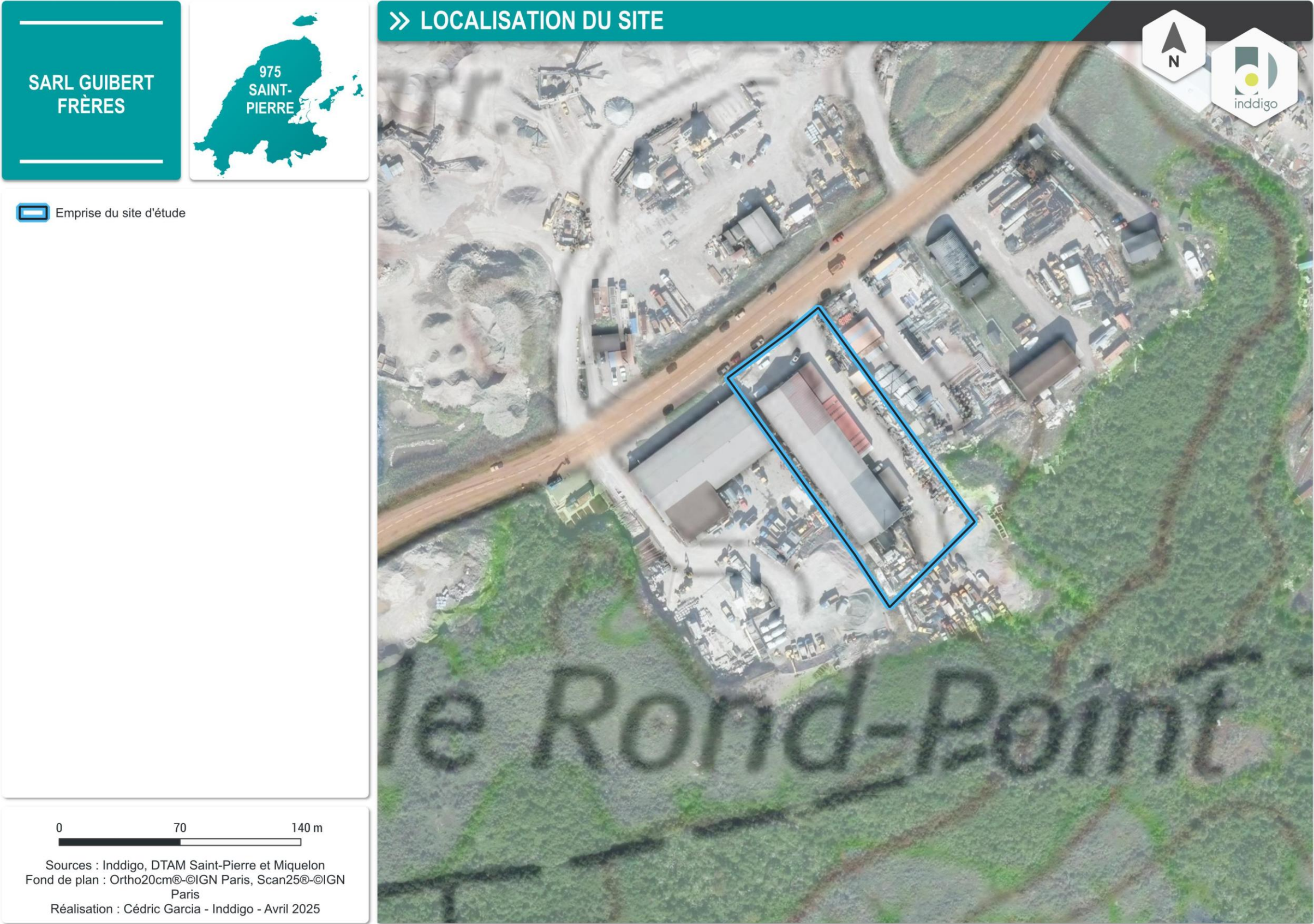
La société continue de travailler dans une logique d'intérêt environnemental, notamment en intégrant en 2024 de nouvelles filières REP (Responsabilité Elargie du Producteur) comme les Véhicules Hors d'Usage (VHU), les Produits et Matériaux de Construction du secteur du Bâtiment (PMCB), les Déchets d'Eléments d'Ameublement (DEA).

Les terrains projetés pour le projet sont actuellement déjà utilisés par l'exploitant pour son activité de travaux public et de gestion des déchets.

Le site comporte un bâtiment principal en son centre et une plateforme de stockage au Sud. Les gestion des déchets se fait le long de la limite de propriété Ouest.

Le site est bordé par la route Iphigénie au Nord, une friche naturelle au Sud et des établissement commerciaux à l'Est et à l'Ouest. On peut également noter la présence d'une carrière au Nord de l'établissement, de l'autre côté de la route.

L'accès au site se fait par la route Iphigénie, au Nord du site.



Carte 2 : Localisation du site

2 PRESENTATION DU PROJET

Le présent projet consiste à faire évoluer le site afin d'accroître la capacité d'accueil des déchets au travers de deux axes :

- l'intégration de l'activité VHU et le stockage de métaux associés au Sud du site sur une plateforme d'environ 807 m².
- la mise en place capacité supplémentaire de tri, transit et regroupement de PMCB (Produits et matériaux de construction du secteur du bâtiment) et déchets d'éléments d'ameublement (DEA) ferrailles, de verre, et d'autres déchets non dangereux sur la partie Est du site.
- Un stockage d'extincteur non dangereux sera également mis en place sur le site. Aucun démantèlement d'extincteur ne sera réalisé sur le site.

Les déchets réceptionnés proviendront de Saint-Pierre et de Miquelon. Le site est raccordé en eau potable, en eaux usées et en électricité.

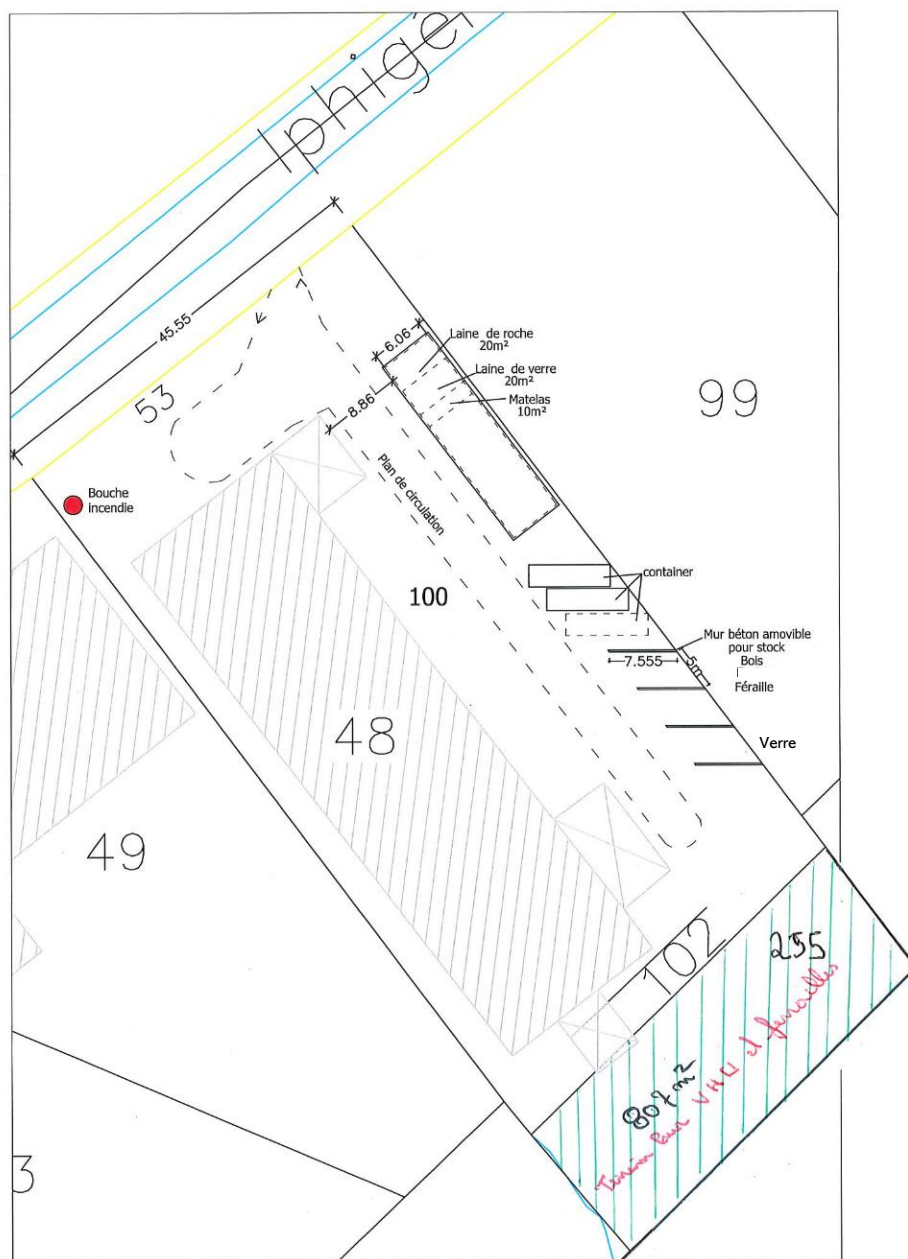


Figure 1 : Plan masse du projet

2.1 EMPRISE

Aucune évolution de l'emprise géographique n'est attendue dans le cadre de la présente demande d'autorisation. Le périmètre reste inchangé,

Les terrains d'assiette du projet occupent les parcelles cadastrales n°0048, 0100, 0102 et 0255 de la section SAO.

Tableau 2 : Parcelles cadastrales concernées par le projet

Section	N°	Adresse	Surface parcelle
SAO	0048	Route Iphigénie	2583 m ²
	0100		1241 m ²
	0102		225 m ²
	0255		785 m ²

Le nouvelles activités seront implantées au sein des installation existantes, sur la partie Ouest du site pour le stockage de déchet et sur la partie Sud pour la partie VHU et ferrailles.

Le plan précédent permet de localiser les activités pratiquées sur le site.

2.2 NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES

Le tableau suivant détaille le dimensionnement de la prise en charge des déchets.

Tableau 3 : Gestion des déchets

Déchet	Type de stockage	Dimension du stockage
Bois et menuiserie	Alvéole de stockage	30 m ²
Ferrailles et métaux	Alvéole de stockage	30 m ²
Verre	Alvéole de stockage et container	Alvéoles de stockage jusqu'à 100 m ³ + 3 containers 40' (= 3 x 70 m ³)
Laine de roche	Local	20 m ²
Laine de verre	Local	20 m ²
PMCB	Local	Stockage modulable dans le local de 144 m ² (6 x 24 m)
DEA	Local	Stockage modulable dans le local de 144 m ² (6 x 24 m)
Matelas	Local	10 m ²
Extincteur	Local et container	Stockage modulable dans le local de 144 m ² (6 x 24 m)
VHU	Plateforme Sud	807 m ²

Par ailleurs, le site intègre une déchèterie professionnelle, régulièrement déclarée 2710 au titre des ICPE. La surface maximale dédiée à cette capacité de réception sera modulable (local déchet, alvéoles et conteneur) mais pourra être supérieure à 300 m².

2.3 INFRASTRUCTURES ET RESEAUX

- Accès au site et portails

L'accès au site (PL, VL et véhicules de secours) se fera par la route Iphigénie, au Nord via un portail d'entrée et de sortie.

- Voiries internes :

Les voiries internes sont lourdes et permettent le passage d'engin et de camion.

- Réseau d'adduction en eau potable

Le site est raccordé au réseau d'adduction publique d'eau potable.

Une borne incendie est disponible en limite Nord-Ouest du site, à l'intérieur du site.

- Réseau d'assainissement

Le site est raccordé au réseau public d'assainissement. Des sanitaires sont déjà en place sur le site. Aucun effluent ne sera produit dans le cadre des activités de réception et de gestion des déchets évoqués ci-dessus.

- Eaux pluviales

Les eaux pluviales de voirie, plateforme et stationnement suivent un écoulement gravitaire afin de rejoindre le milieu naturel.

- Electricité

Le site est raccordé au réseau électrique.

2.4 DESCRIPTION DES TRAVAUX

En dehors de travaux liés à la plateforme VHU, aucune construction ou autre phase de travaux n'est à prévoir dans le cadre du projet. En effet, l'objectif est d'exploiter au maximum les infrastructures existante sur le site.

- Travaux de terrassements et aménagements VRD

Au vu du chantier de terrassement, voirie et réseaux divers, le démarrage des travaux sera anticipé. Les travaux consisteront en la réalisation de mouvements de terres (déblais, remblais), traitements de sols des plateformes, réalisation des structures de chaussées avec voirie, couches de finitions et revêtements, signalisation et marquage au sol puis aménagement paysager et diverses finitions.

2.5 DESCRIPTION EN PHASE EXPLOITATION

L'exploitation des activités de gestion des déchets de la SARL GUIBERT FRERES s'articule autour de deux activités :

- la réception, préparation et stockage de déchets non dangereux
- La gestion de véhicules hors d'usage (VHU)

2.5.1 LA GESTION DES DECHETS NON DANGEREUX

Le site articulera la gestion de ses déchets au travers de 3 capacités de stockage : un local de stockage, un stockage en conteneur, et un stockage en alvéole.

- Local de stockage

Ce local dédié au stockage abritera les installations de stockage de laine de roche, laine de verre, matelas, PMCB et DEA. Ces PMCB et DEA sont notamment composés de bois, vitrage, plastique, plâtres et métaux

Ce local offre une surface de 144 m² (6 x 24 m).



Figure 2 : Local de stockage en cours de construction

- Conteneurs de stockage

Le site exploitera des conteneurs de 40 pieds et de 20 pieds.

Ces conteneurs permettront de stocker certains déchets tels que le verre concassé ou les extincteurs.



Figure 3 : Conteneurs de stockage de déchets

- Alvéoles de stockage

Le site intègre 3 alvéoles de stockage d'environ 30 m². Elles permettent le stockage différencié de bois, de métaux et de verre brut.



Figure 4 : Alvéoles de stockage

Les campagnes de broyage de verre, préalable au stockage en conteneur, auront lieu au sein même d'une alvéole de stockage. Ces campagnes seront ponctuelles lorsque l'alvéole aura atteint sa capacité de stockage maximale. Le broyage sera réalisé à l'aide d'un broyeur multi matériaux (celui actuellement en cours d'exploitation est le modèle Pronar PRO S.1). Durant cette opération, la manutention est réalisée à l'aide d'une pelle équipée de pince ou de godet ainsi que d'une chargeuse.

2.5.2 LA GESTION DES VHU

2.5.2.1 LE PROJET ACTUEL

Le VHU seront amenés directement sur le site sur un plateau routier. A ce stade, les VHU qui entreront sur le site seront déjà dépollués. En effet, la dépollution sera réalisée sur le site de la société AUTOCHROME. Au sein de la SARL GUIBERT FRERES, la seule opération réalisée sur les VHU dépollués dans un premier temps sera le compactage et le stockage.

Une plateforme sera aménagée sur le site pour permettre le process de traitement des VHU.

Cette plateforme de compactage et d'entreposage de VHU sera imperméable.

La manutention des VHU sera réalisée à l'aide d'une pelle équipée d'un grappin aimanté et d'élévateurs 4x4.

Cette plateforme sera construite (pentes et collecteur) de sorte que l'ensemble des effluents soient collectés par un regard et stockés dans une cuve de 1000 litres, servant de décanteur, qui sera renouvelée autant que nécessaire.

Les eaux pluviales seront traitées au travers d'un séparateur d'hydrocarbure avant rejet.

Les opérations de presse sont réalisées au moyen d'une presse hydraulique (cf. figure ci-contre)

Ce matériel est équipé d'un récupérateur d'effluent en fond de presse.

La manutention et les opérations de préparation seront réalisées au moyen d'équipements standards de type engin à bras articulé, avec grappin, élévateurs 4x4, cisailles, etc.



Figure 5 : Presse hydraulique M5/6 du groupe G.P.S srl.

Si nécessaire, certaines pièces «dures» pourront être enlevées ou cisailées tels que les renforts latéraux, les châssis des camionnettes américaines, etc. Cette étape est nécessaire à la sécurité lors de l'opération de presse. Ces éléments seront stockés en conteneur avec gestion des écoulements.

Le véhicule sera alors introduit dans la presse à l'aide d'un grappin. La presse compactera le véhicule.

Le bloc sera sorti à l'aide du grappin et disposé dans l'aire d'évacuation.

Les carcasses compactées seront ensuite stockées sur la plateforme en attente de prise en charge.

Les installations et activités ne nécessitent pas d'eau et ne produisent pas d'effluents en dehors de ce qui peut être récupéré dans le récupérateur.

Les VHU en attente de prise en charge seront stockés sur la plateforme étanche associée à une récupération des effluents.

2.5.2.2 LA PERENNISATION D'UNE CAPACITE DE PRISE EN CHARGE PLUS COMPLETE

La SARL GUIBERT FRERES a cependant acquis un savoir-faire dans la dépollution des VHU au cours de son intervention dans les campagnes de gestion de VHU sur le site de la déchèterie, route de l'incinérateur. En conséquence, la SARL GUIBERT souhaite conserver cette capacité et maintenir ce savoir-faire, notamment sur les dispositions techniques. Aussi, la présente demande d'enregistrement intègre une capacité de prise en charge plus complète de VHU. Néanmoins, aucun flux de dépollution de VHU n'est identifié à ce stade et aucune démarche en ce sens n'est mis en œuvre. Ainsi, les éléments ci-après décrivent les procédés qui pourraient être mis en œuvre en cas de besoins sur des opérations de dépollution de tout ou partie de VHU.

En amont des opérations de compactage présentées ci-avant, des opérations de démantèlement et de dépollution supplémentaires pourraient être menées sur la plateforme étanche aménagées dédiée au process de traitement des VHU.

Cette plateforme accueillera toutes les opérations liées au traitement des VHU c'est à dire la préparation, le broyage et le stockage en attente d'expédition.

La manutention et les opérations de préparation sont réalisées au moyen d'équipements standards de type engin à bras articulé, avec grappin, élévateurs 4x4, cisailles, etc.

Les installations et activités ne nécessitent pas d'eau et ne produisent pas d'effluents en dehors de ce qui peut être récupéré dans le récupérateur.

Les VHU en attente de prise en charge seront stockés sur la plateforme étanche associée à une récupération des effluents.



Figure 6 : Machine à démonter les pneus (déiateur) et bidons stocké sur rétention)

Après un premier examen visuel, les éléments suivants seront démontés, lorsqu'ils sont présents sur le véhicule : batterie, airbag et pneus sur jantes.

Le véhicule sera alors amené en zone de traitement à l'aide d'une pelle équipée d'un grappin aimanté et des élévateurs 4x4.

Les fluides sont évacués autant que l'état du véhicule le permet, par perçage des réservoirs et installation de bacs de récupération sous le véhicule. Nous notons ici que l'état compressé des véhicules ne permet pas de procéder avec une méthode d'aspiration des réservoirs qui ne sont plus accessibles.

Le moteur est ensuite arraché à l'aide d'un grappin. L'ensemble des moteurs seront stockés en conteneur avec gestion des écoulements.

Les batteries seront également stockées en conteneur avant expédition vers une filière de prise en charge.

Les pneus seront stockés sur la plateforme.

Les effluents récupérés lors du perçage des réservoirs seront soit réemployés (carburants) soit stockés en contenant étanche (cuve et bidons stocké sur rétention) puis réintégrés dans une filière compétente (huiles moteur et hydraulique usagées).

Les cuves d'effluents mélangés et souillés seront stockées sur site en attente d'exportation vers un site de traitement.

Un marquage au sol différencié et un affichage indiquera l'interdiction d'accès au public à cette plateforme.

L'accès au site est interdit en dehors de horaires d'ouvertures. Une clôture et un portail permettent de maîtriser la gestion de l'accès.



Figure 7 : Système dépollution AutoDrain (Huile, liquide frein, liquide refroidissement et essence)

Le schéma suivant synthétise le process lié aux VHU et l'aménagement fonctionnel prévisionnel de la plateforme.

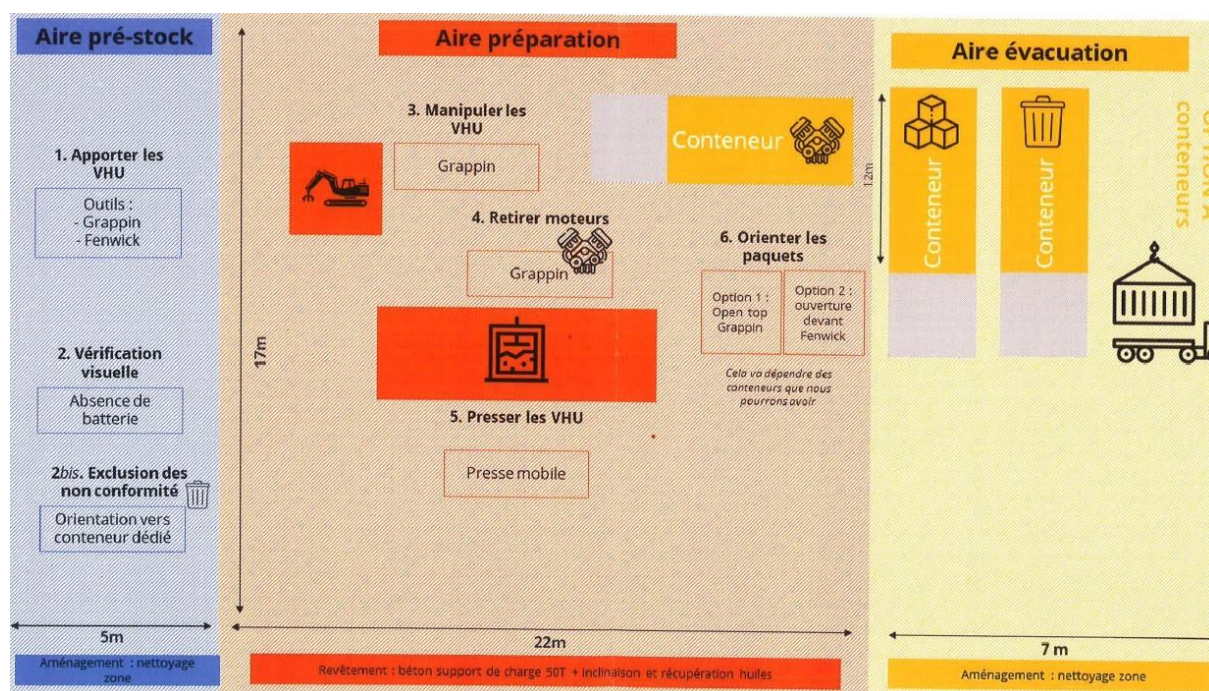


Figure 8 : Processus de gestion des VHU et plan d'implantation prévisionnel

- Moyens de suivi et de surveillance

Une comptabilité matière est tenue sur le site, contenant le nombre de véhicules traités, le nombre de batteries et de pneus récupérés et expédié pour chaque filière.

Le volume d'effluents purs ou mélangés récupérés et les volumes stockés ou réemployés est également évalué et comptabilisé au travers de la capacité de remplissage des contenants.

La cuve de récupération des effluents et la récupération des effluents en sortie de presse seront inspectées au début et à la fin de chaque demi-journée de travail afin de s'assurer qu'il n'y ait pas de débordement, et que le changement des cuves soit fait avant débordement.

Les cuves pleines et les effluents collectés sont stockés dans un conteneur dédié sur cuve de récupération en cas de fuite.

Les consignes de sécurité sont affichées sur les engins, dans les locaux sanitaires et sur les conteneurs de stockage.

Une inspection visuelle du niveau de remplissage du déshuileur associé à la plateforme est effectuée chaque semaine.

2.6 CARACTERISTIQUES CONSTRUCTIVES

Un seul bâtiment sera utilisé pour le stockage de déchets : le local situé le long de la limite Est du site (cf. Figure 2).

Ce local de 144 m² (6 x 24 m) et de 4 m de haut est composé d'une structure bois. La couverture et la toiture sont en bardage métallique.

2.7 HORAIRES, ACCES ET CIRCULATION

Le site ne sera pas accessible au public en dehors des horaires d'ouverture. Un portail d'accès permet de gérer l'accès.

Les véhicules auront accès à l'ensemble des lieux de dépose et de stockage de déchets. La partie VHU ne sera pas librement accessible au public.

Les horaires d'ouvertures au public sont : du lundi au vendredi. 08h00 - 12h00 / 13h00 - 17h30 (16h00 le vendredi).

2.8 GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les eaux de ruissèlement de toiture et de voirie, hors plateforme VHU, suivent l'écoulement naturel du terrain et rejoignent le milieu naturel.

Les eaux de ruissèlement de la plateforme VHU sont collectées via un réseau dédié et pris en charge par un module DSH (débourbeur séparateur d'hydrocarbure) avant restitution au milieu naturel, au Sud-Est du site.

2.9 ALIMENTATION EN EAU ET ASSAINISSEMENT

Le site sera raccordé au réseau public d'adduction d'eau potable.

Aucun besoin en eau n'est identifié dans le cadre du projet d'évolution des activités de gestion de déchets sur le site..

Un point d'accès à l'eau potable est tout de même présent sur le site au niveau du bâtiment principal.

2.10 DISPOSITIF DE PROTECTION ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Le site disposera d'extincteurs adaptés au risque à défendre, au sein du local de stockage et au niveau de la plateforme VHU.

Un téléphone sera disponible dans le bâtiment principal.

Des caméras de détection incendie seront installées sur le site. En cas de détection, des notifications seront envoyées sur téléphone.

Un poteau incendie est disponible à l'entrée du site.

Un plan du site indiquant les aires de stockage et les produits stockés sera affiché à l'entrée du site.

Une réserve de sable, meuble et sec, de 1 m³ associée à deux pelles est également présente sur site.

ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1 MILIEU PHYSIQUE

L'analyse de l'état initial du milieu physique porte sur différentes composantes environnementales : la géologie, la pédologie, la topographie, les eaux superficielles et souterraines, le climat et les risques en lien avec ces composantes.

Cette connaissance est nécessaire notamment pour :

- appréhender l'organisation du relief, base de la compréhension des paysages ;
- apprécier le régime climatique local et ainsi la raison du choix du site ;
- déterminer la nature du sol et du sous-sol, et leur sensibilité.

1.1 SOUS-SOL, SOL ET RELIEF

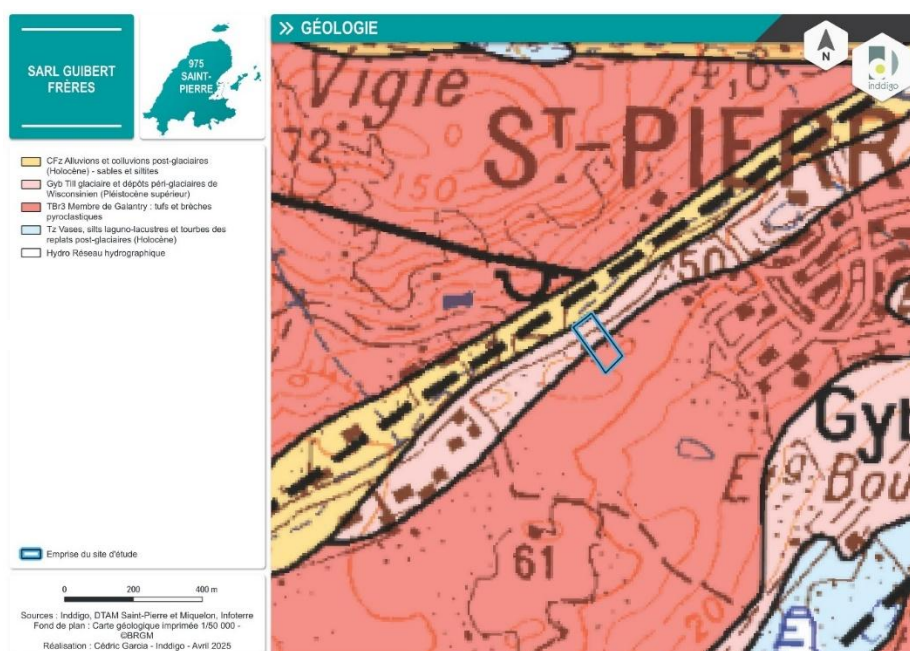
Sources de données : Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) ; Carte géologique des îles Saint Pierre et Miquelon (1950)

1.1.1 GEOLOGIE

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon se situe au niveau du plateau continental de l'Atlantique Nord, sur la rive nord du détroit de Cabot. La géologie de l'archipel se rattache à la zone d'Avalon définie à Terre-Neuve. Le groupe du Cap Miquelon affleure à l'extrémité septentrionale de l'archipel. Il est constitué de roches sédimentaires métamorphisées, recoupées par des intrusions de diorites.

Le substrat géologique de l'île de Saint-Pierre est principalement marqué par une intense activité volcanique de type explosif, datée entre 585 et 575 millions d'années, qui a déposé des tufs cendreaux, des tufs à lapillis et des brèches pyroclastiques. L'érosion des ères glaciaires (rabotage par les glaciers, alternances de cycles gel-dégel, dépôt de moraines) est venue homogénéiser les paysages (Gyb Till glacière et dépôts péri-glacières de Wisconsinien).

D'après la carte géologique ci-dessous, les substrats identifiés au niveau du site du projet sont composés de roches volcaniques (brèches et tufs pyroclastiques) et de dépôts péri-glacières.



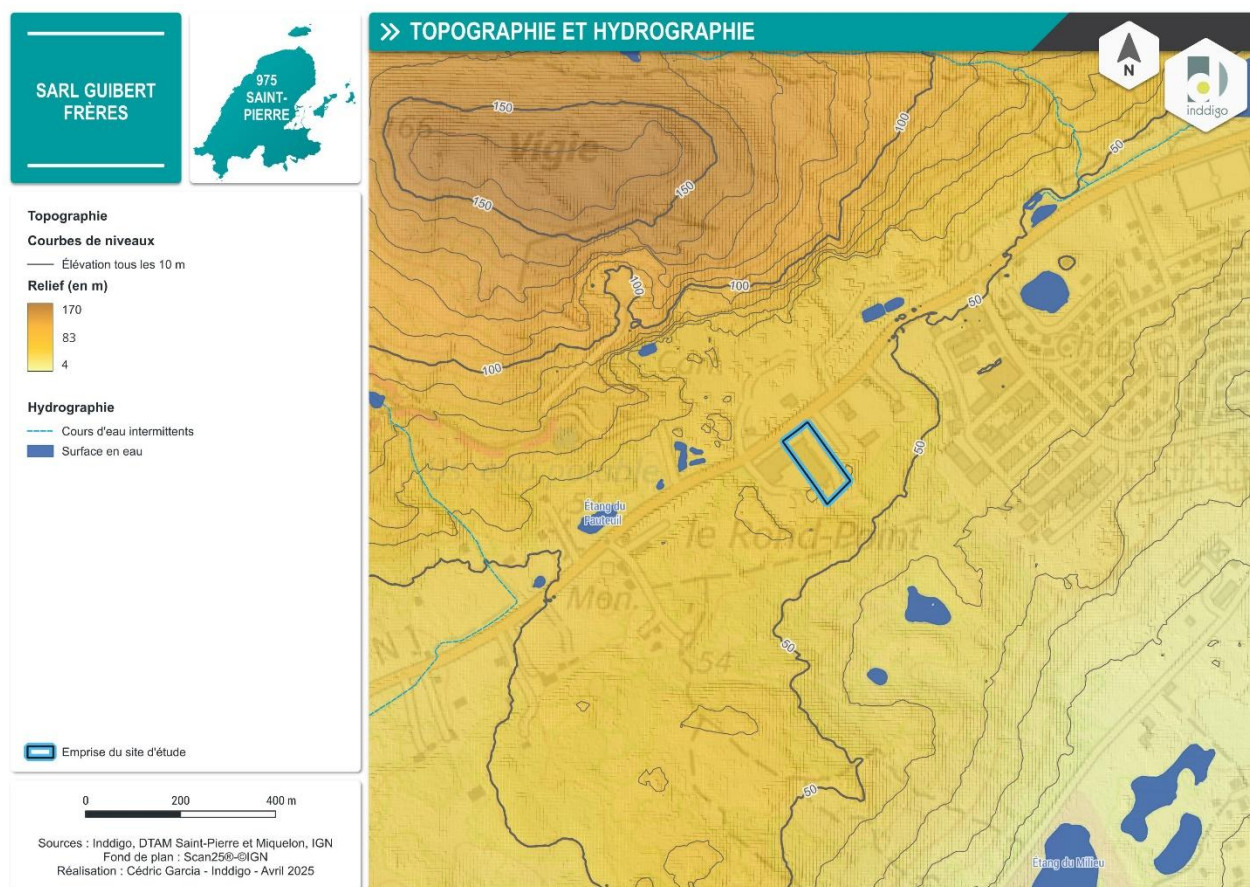
Carte 3 : Contexte géologique de la zone d'étude et de ses abords

Les terrains étudiés reposent sur des roches volcaniques rhyolites, brèches et tufs rhyolitiques. L'enjeu est jugé faible.

1.1.2 TOPOGRAPHIE

La topographie de l'île de Saint-Pierre indique que l'entreprise SARL GUIBERT est située à une altitude inférieure à 60 m, en contrebas de la partie la plus haute de l'île, qui culmine jusqu'à 200 m.

Le site traverse une déclivité selon une pente descendante Nord-Ouest → Sud-Est, comme le montre la carte suivante.



Carte 4 : Topographie au niveau de la zone d'étude et de ses abords

Le site du projet est légèrement en pente vers le sud-est.

1.2 EAUX SUPERFICIELLES ET SOUTERRAINES

1.2.1 DOCUMENTS DE GESTION DES EAUX

Aucun plan de gestion de l'eau (SAGE ou SDAGE) n'est mis en place sur l'archipel.

1.2.2 LES EAUX DE SURFACE

Aucun cours d'eau n'est identifié à proximité du site du projet. Toutefois, des points d'eau sont identifiés en contrebas du site du projet, dans la ZNIEFF de type 2. De plus, le site d'étude est localisé à proximité de l'étang de la Vigie, au nord-ouest du site.

Le site du projet est situé à proximité de points d'eaux et de l'étang de la Vigie. L'enjeu est jugé faible.

1.3 METEOROLOGIE

Source : Météo France, MeteoBlue, CITEL.

Le climat de Saint-Pierre-et-Miquelon est de type maritime polaire. La température moyenne mensuelle varie de - 3,6 °C en février à 15,7 °C en août. Les précipitations sont fréquentes et importantes (1 300

mm par an). On observe fréquemment du vent fort, d'octobre à avril, et un risque de remontée de cyclones tropicaux d'août à octobre. En juin et juillet, le brouillard est fréquent.

1.3.1 INSOLATION

La figure suivante indique la durée moyenne mensuelle d'insolation en heures sur la station Météo France de Saint-Pierre (statistiques sur la période 1991-2020).

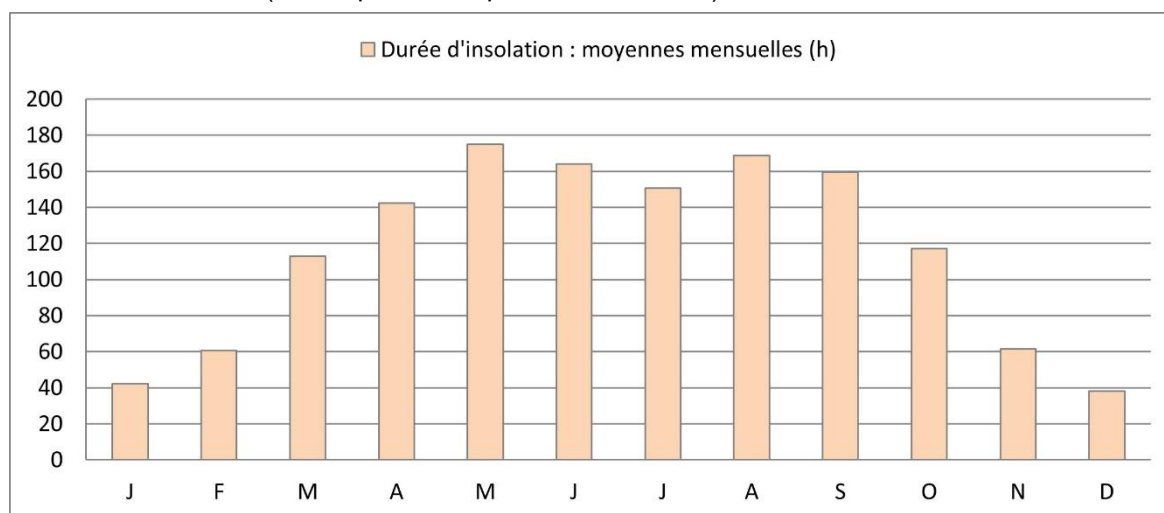


Illustration 1 : Durée d'insolation mensuelle moyenne dans le secteur du projet (station Météo France de Saint-Pierre)

La durée annuelle moyenne d'ensoleillement sur la station Météo France de Saint-Pierre est de 1 393 h.

1.3.2 TEMPERATURES ET PRECIPITATIONS

La figure suivante présente le diagramme ombrothermique¹ de la station Météo France de Saint-Pierre. Il permet d'apprécier les moyennes mensuelles des précipitations et des températures dans le secteur du projet (statistiques sur la période 1991-2020).

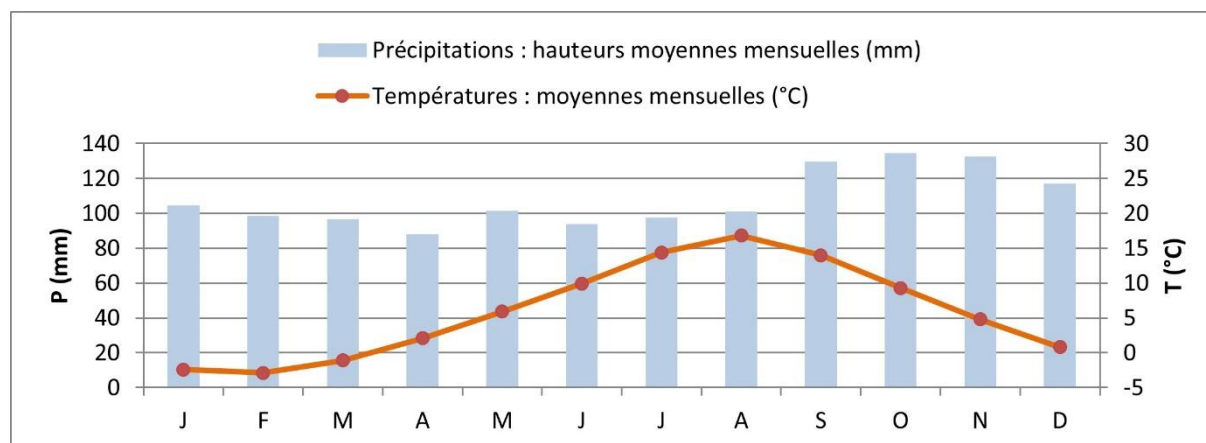


Illustration 2 : Diagramme ombrothermique du secteur du projet (station MétéoFrance de Saint-Pierre)

Ce profil ombrothermique témoigne d'un climat de type maritime polaire. Les précipitations annuelles atteignent un total de 1295.3 mm et se concentrent principalement de septembre à janvier, avec un maximum en octobre et un minimum en avril.

Les hivers sont relativement froids (températures négatives principalement entre décembre et mars) et les températures moyennes estivales atteignent au maximum 16,8°C en juillet. La température moyenne annuelle est de 6°C.

¹ Un diagramme ombrothermique est un type de diagramme climatique initialement conçu dans une approche botanique afin de mettre en évidence les périodes de sécheresse. Il permet de comparer efficacement les différents types de climats des régions tempérées.

1.3.3 DIRECTION ET VITESSE DES VENTS

Les roses des vents présentées ci-après illustrent la direction et la fréquence des vents mesurés par la station météorologique de Saint-Pierre (altitude de 30 m snm). Les vents dominants sont orientés nord-ouest, ouest et sud-ouest. La vitesse moyenne du vent est globalement comprise entre 10 et 50 km/h.

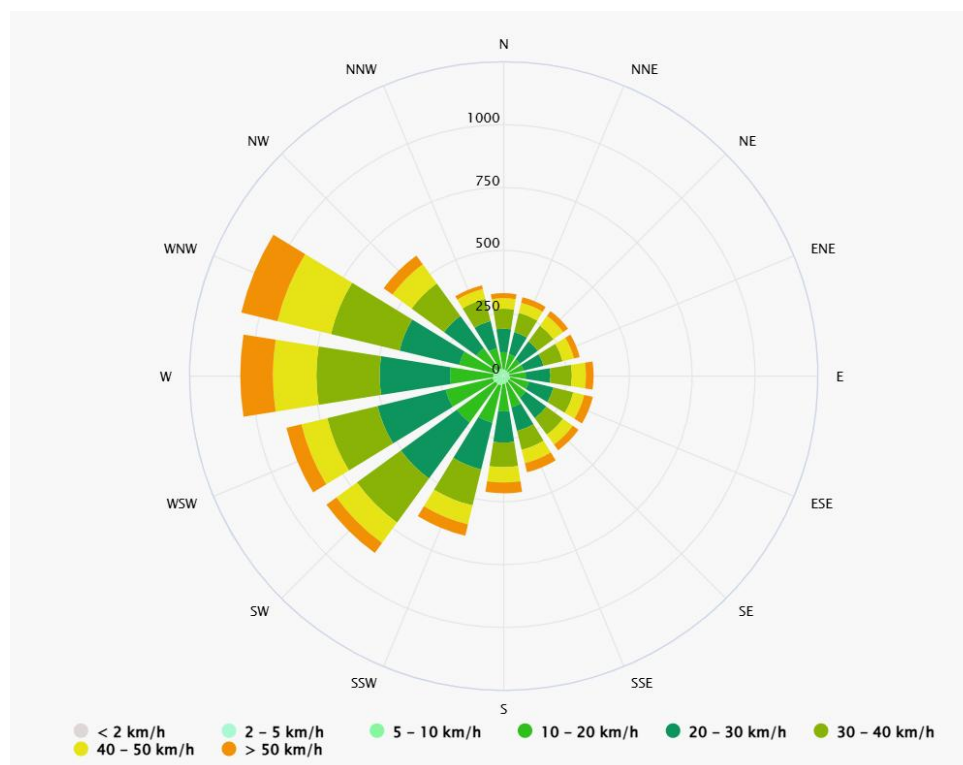


Figure 9 : Rose des vents (source : Meteoblue – station météo de Saint-Pierre)

Le tableau suivant reprend les informations relatives aux rafales sur la commune de Saint-Pierre :

Tableau 4 : Nombre moyen de jours avec des rafales sur la station de Saint-Pierre

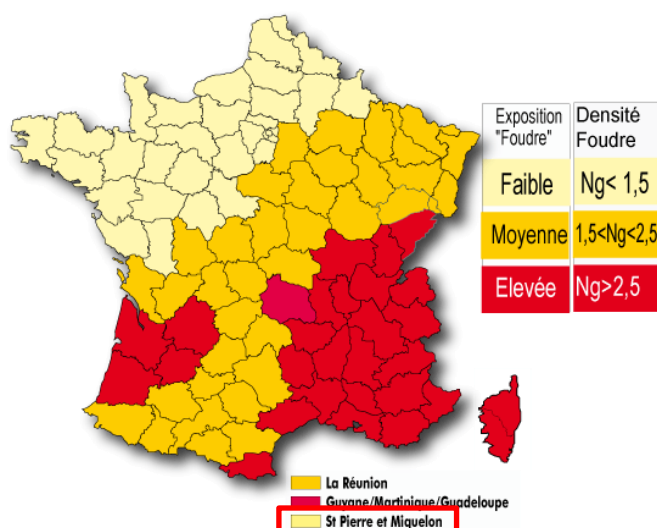
Mois	Janv.	Fev.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total sur l'année
Nombre moyen de jours avec :													
Rafales > 58 km/h	21,8	18,6	18	13	8,5	5,1	3,5	4,1	8,1	13,6	16,7	20,5	151.4
Rafales > 100 km/h	3,1	2,9	1,6	0,7	0,2	0	-	0,1	0,4	0,8	1,5	3,3	14.6

Sur l'année, les rafales de plus de 58 km/h sont nombreuses, en particulier sur la période comprise entre octobre et avril. Les rafales de plus de 100 km/h sont plus rares, elles sont principalement réparties de décembre à février avec environ 3 jours par mois.

1.3.4 ORAGES

Sur le seul territoire français, la foudre frappe entre un et deux millions de fois par an. La valeur moyenne du nombre de jours d'orage par an en France est de 11,54 mais toutes les zones géographiques ne sont pas pour autant concernées de façon uniforme.

Le territoire de Saint-Pierre et Miquelon se situe dans une zone dont l'exposition à la foudre est jugée faible, avec une densité de foudroiement (Ng) inférieure à 1,5 arcs/km²/an.



Carte 5 : Densité de foudroiement en France (source : citel.fr)

1.4 RISQUES NATURELS

Sources : Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Saint-Pierre et Miquelon ; saint-pierre-et-miquelon.gouv.fr

1.4.1 LES RISQUES MAJEURS

Le site internet <https://www.saint-pierre-et-miquelon.gouv.fr/> et le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Saint-Pierre-et-Miquelon, approuvé par arrêté préfectoral du 15 mars 2013, permettent d'identifier les risques majeurs présents sur l'île de Saint-Pierre.

Le présent chapitre traite des risques majeurs identifiés qui sont en lien avec les composants du milieu physique : séisme (géologie), inondation (cours d'eau), etc. Les risques technologiques et naturels majeurs inhérents aux composants du milieu humain (routes, industrie, etc.) sont, s'il en existe sur le territoire étudié, abordés dans le chapitre 3.5 de la présente étude.

6 risques majeurs inhérents aux composantes du milieu physique sont répertoriés sur le territoire de Saint-Pierre il s'agit des risques :

- Inondation ;
- Tsunami ;
- Phénomènes météorologiques exceptionnels ;
- Avalanche ;
- Risque du littoral ;
- Feux de forêt.

1.4.1.1 LE RISQUE INONDATION

L'inondation est une submersion, rapide ou lente, d'une zone habituellement hors de l'eau. Elle peut être liée à un phénomène de débordement de cours d'eau, de ruissellement, de remontées de nappes d'eau souterraines ou de submersion marine.

D'après le DDRM de Saint-Pierre et Miquelon, le département est exposé à des inondations liées à des ruptures d'ouvrage de protection (barrages), à la stagnation des eaux pluviales et au ruissellement.

Compte tenu de la présence d'un barrage à environ 800m du site du projet et de la topographie du site, la zone d'étude est susceptible d'être concerné par le risque inondation. L'enjeu peut donc être qualifié de modéré.

1.4.1.2 LE RISQUE TSUNAMI

Le tsunami (ou raz de marée) est une onde océanique superficielle engendrée par un séisme, une éruption sous-marine, ou un glissement de terrain.

D'après le DDRM, la carte des événements sismiques du Canada montre l'existence d'une zone sismique au sud de Saint-Pierre. C'est un séisme dont l'épicentre était dans cette zone qui a provoqué les inondations de 1929. Le principal risque viendrait du sud. L'Archipel est exposé au risque depuis l'Est essentiellement avec la fosse Atlantique et depuis l'Ouest avec le golfe du Saint-Laurent.

Compte tenu de l'éloignement du site vis-à-vis de la côte, le risque d'être exposé à un tsunami est jugé faible.

1.4.1.3 LES RISQUES LIES AUX PHENOMENES METEOROLOGIQUES EXCEPTIONNELS

Les phénomènes météorologiques exceptionnels peuvent entraîner des dangers pour la population. Ils peuvent se matérialiser par des vents violents, de fortes précipitations (pluie, neige, verglas), de fortes houles, des orages, des températures exceptionnelles. Ces manifestations peuvent également se combiner.

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est uniquement concerné par le risque de vents violents (plus de 100 km/h).

Des phénomènes climatiques principalement liés aux vents violents peuvent survenir au niveau de la zone d'étude du projet. Le risque est donc modéré.

1.4.1.4 LE RISQUE AVALANCHE

Le risque avalanche correspond à une rupture du manteau neigeux et correspond à un déplacement rapide d'une masse de neige parcourant une dénivelée significative.

Le DDRM indique que les accidents d'avalanches sont rares sur l'archipel.

Le risque avalanches est qualifié de faible au droit du projet.

1.4.1.5 LES RISQUES LITTORAUX

L'action de la mer (érosion marine) peut entraîner la perte de matériaux des côtes sablonneuses et rocheuses (effondrement, érosion de dunes ou de côtes meubles par exemple). Elle se traduit par une perte de terrains continentaux et des dommages aux biens.

D'après le DDRM, les phénomènes littoraux sont liés à l'érosion marine, ou à l'érosion générée ou accélérée par l'homme. Sur l'archipel, l'érosion concerne principalement les côtes de Miquelon et de Langlade, constituées exclusivement de galets et de sable ainsi que l'isthme sablonneux.

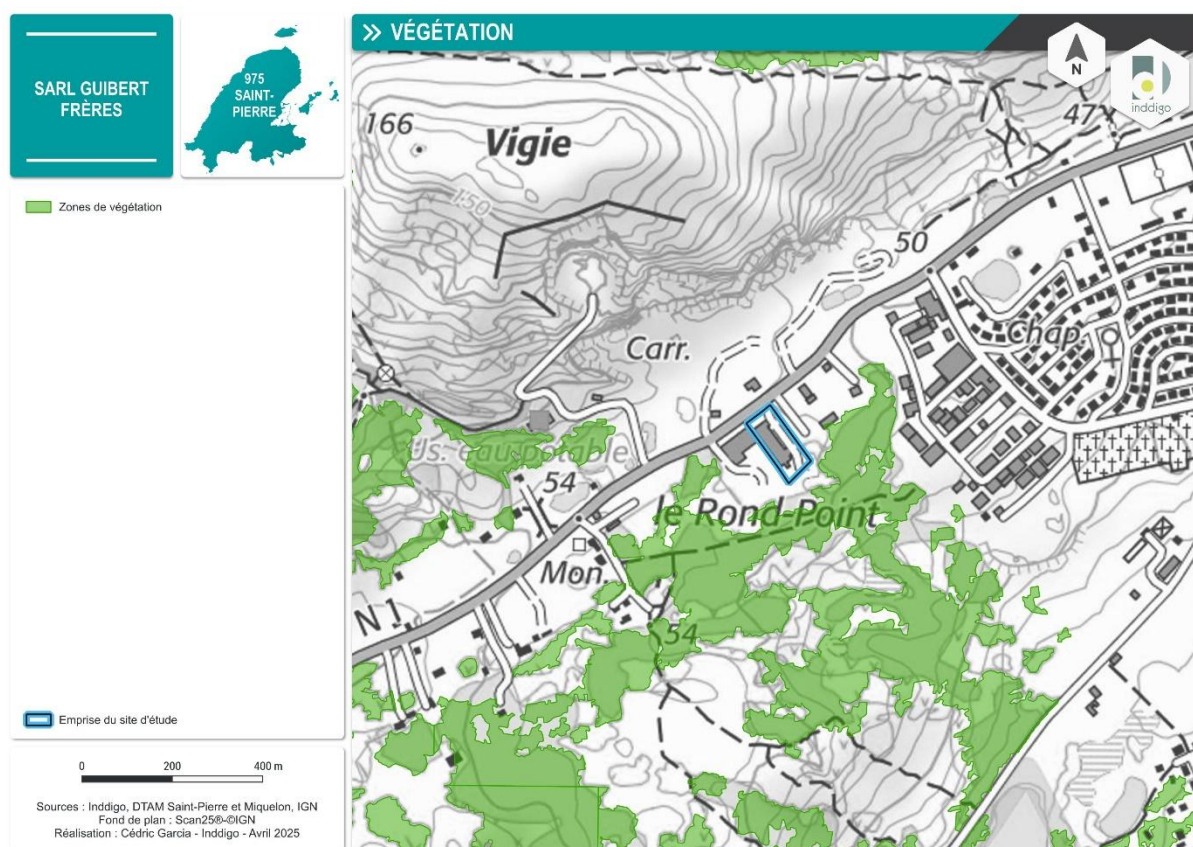
Le risque lié à l'érosion concernant principalement les côtes de Miquelon et Langlade, le risque d'être exposé aux risques littoraux au niveau du site du projet est jugé nul.

1.4.1.6 LE RISQUE FEUX DE FORET

Le DDRM définit le feu de forêt comme un incendie qui a atteint une formation forestière ou sub-forestière (garrigues, friches et maquis) dont la surface, d'un seul tenant, est supérieure à 1 hectare.

Sur l'archipel, le risque des feux de forêt est plus important sur le site de Langlade (commune de Miquelon- Langlade) qu'à Saint-Pierre. Toutefois, le risque ne peut pas être écarté compte tenu de la présence de nombreux secteurs boisés, notamment au sud du site d'étude.

Le DDRM indique que l'impact sur l'environnement d'un feu est également considérable en termes de biodiversité (faune et flore habituelles des zones boisées). Aux conséquences immédiates, telles que les disparitions et les modifications de paysage, viennent s'ajouter des conséquences à plus long terme, notamment concernant la reconstitution des biotopes, et le risque important d'érosion, consécutif à l'augmentation du ruissellement sur un sol dénudé.



Carte 6 : Localisation de la végétation au droit du site

Le risque lié aux feux de forêt au niveau du site du projet est jugé faible à modéré compte tenu de la présence de végétation au sud de la zone d'étude.

1.4.3 AUTRES RISQUES

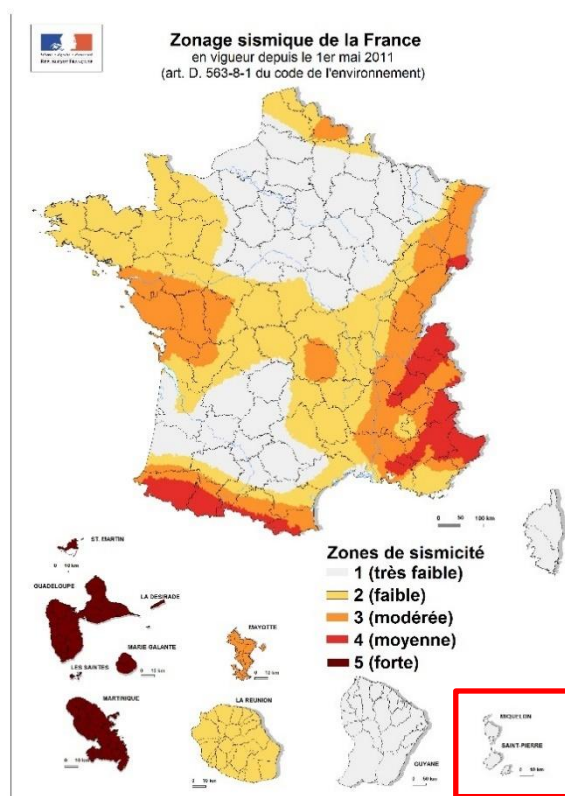
1.4.3.1 LE RISQUE SISMIQUE

La France dispose d'un zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R.563-1 à R.563-8 du code de l'environnement modifiés par les décrets n°2010-1254 du 22 octobre 2010 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible) ;
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Le territoire de Saint-Pierre-et-Miquelon se situe en zone de sismicité très faible (zone 1). Il n'est pas soumis à un Plan de Prévention des Risques sismiques.

Le risque sismique est très faible au droit du projet.



Carte 7 : Zonage sismique de la France (Source : <http://www.planseisme.fr/>)

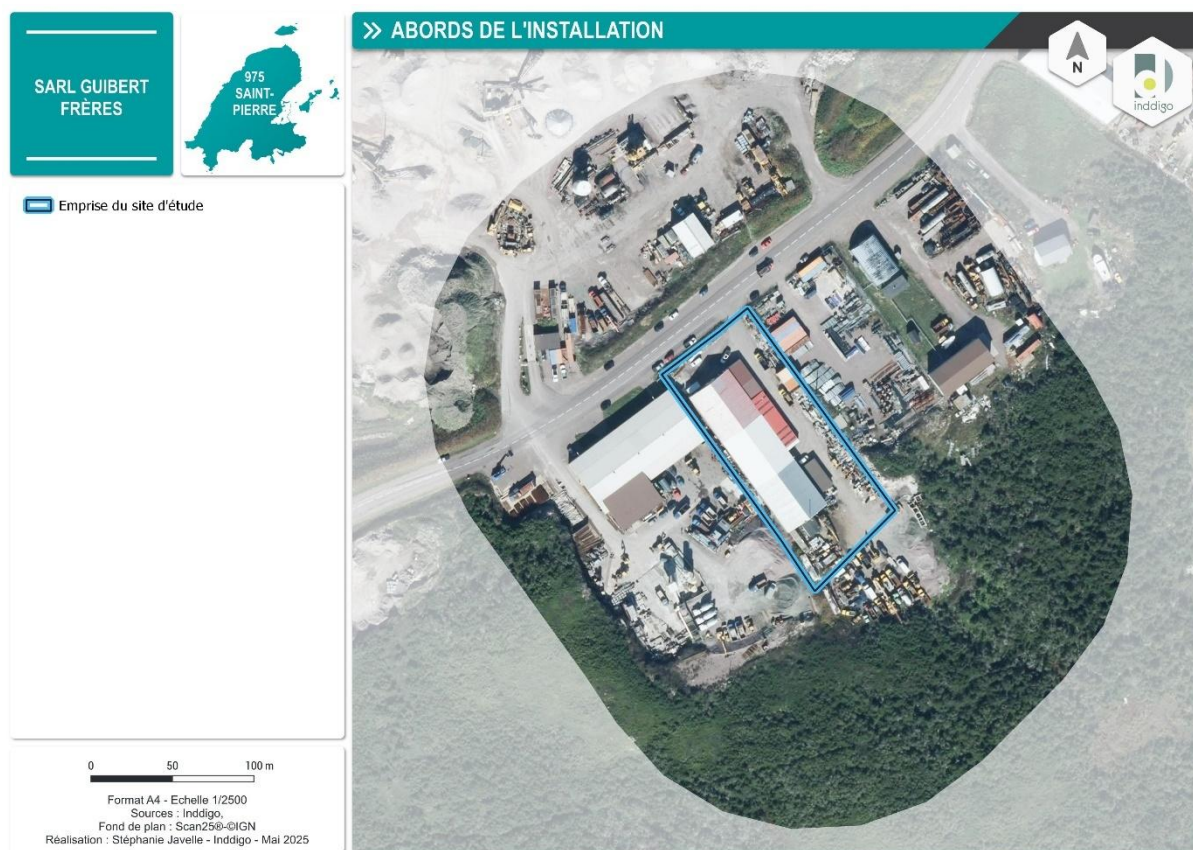
1.5 SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU MILIEU PHYSIQUE

Tableau 5 : Enjeux relatifs au milieu physique

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	CARACTERISTIQUES : CONTRAINTES ET ENJEUX	ENJEUX
Géologie	Les substrats identifiés au niveau du site du projet sont composés de roches volcaniques rhyolites, brèches et tufs rhyolitiques.	FAIBLE
Topographie	Le site du projet est légèrement en pente vers le sud-est.	NULLE
Eaux de surface	Aucun cours d'eau n'est identifié à proximité du site du projet. Des points d'eau sont identifiés en contrebas du site du projet, ainsi que l'étang de la Vigie au nord-ouest.	FAIBLE
Climat et Qualité de l'air	Le climat local est caractérisé par un climat de type maritime polaire. Au vu de son utilisation de type déchetterie et de sa situation, à l'interface entre une zone d'activités et une route très fréquentée, le site du projet est susceptible d'être concerné par différents types de polluants atmosphériques.	FAIBLE

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	CARACTERISTIQUES : CONTRAINTES ET ENJEUX	ENJEUX
Risques naturels	6 risques majeurs inhérents aux composantes du milieu physique sont répertoriés sur le territoire de Saint-Pierre. Les risques inondation et ceux liés aux phénomènes météorologiques exceptionnels (vents violents) sont qualifiés de modérés, tandis que les risques tsunامي, avalanches et littoraux sont faibles à nuls. Le risque lié aux feux de forêt est qualifié de faible à modéré compte tenu de la présence de végétation au sud du site d'étude. Le risque sismique est très faible.	NUL A MODERE

2 MILIEU NATUREL



Carte 8 : Site et ses abords

2.1 MILIEUX NATURELS PROTEGES ET/OU REMARQUABLES

2.1.1 ZONAGES NATURELS D'INTERET

Il existe en France différents types de « zonages naturels d'intérêt » ou « zonages écologiques ».

La désignation de ces périmètres, qui repose sur leurs caractéristiques écologiques remarquables (présence d'espèces ou d'habitats naturels protégés et/ou patrimoniaux, fonctionnalités écologiques majeures), a pour principal objectif d'assurer la meilleure prise en compte possible de la biodiversité dans les politiques d'aménagement du territoire.

Il s'agit d'une part de préserver le patrimoine naturel en présence, et d'autre part d'assurer la conservation d'espaces dont les fonctionnalités écologiques permettront de maintenir un équilibre écologique sur le long terme.

Ces zonages présentent différents statuts plus ou moins contraignants d'un point de vue réglementaire. Par soucis de lisibilité, nous distinguerons ainsi dans les pages suivantes les zonages de protection réglementaire et de gestion contractuelle et les zonages d'inventaire du patrimoine naturel.

Dans le cadre du présent projet, l'inventaire des zonages naturels d'intérêt a été réalisé sur une distance de 5 km de rayon autour de la zone d'étude projet à proprement parlé.

2.1.1.1 ZONAGES DE PROTECTION REGLEMENTAIRE ET DE GESTION CONCERTEE

Les zonages de protection réglementaire correspondent à des sites désignés au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes, mais aussi à des secteurs gérés en faveur de la biodiversité. Ce sont notamment les sites du réseau européen Natura 2000, les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB), les

réserves naturelles nationales et régionales ou encore les sites des Conservatoires des Espaces Naturels (CEN).

Aucun espace Natura 2000, aucune réserve de biosphère, aucune réserve naturelle régionale ou nationale, aucun parc national ou naturel régional ni aucun espace naturel sensible n'est recensé sur le territoire de Saint-Pierre et Miquelon.

➤ **La réserve de chasse et de faune sauvage Sud de Saint-Pierre**

Située dans l'océan Atlantique, entre les courants marins froids du Labrador et les courants chauds du Gulf Stream, l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon jouit d'un climat subarctique qui lui octroie une biodiversité et des écosystèmes uniques en France, dont de très importantes populations d'oiseaux marins et des eaux territoriales riches.

Pour enrayer les menaces diverses qui pèsent sur l'archipel, la réserve maritime de chasse et de faune sauvage (RCFS) située au sud de l'île de Saint-Pierre est instaurée en 1992 par un arrêté préfectoral. L'Office français de la biodiversité est co-gestionnaire de la réserve de chasse et de faune sauvage Sud de Saint-Pierre.

La réserve de chasse et de faune sauvage constitue une zone de quiétude pour les animaux. La pratique de la chasse y est réglementée et restreinte à un périmètre : elle ne peut s'exercer que depuis le littoral où elle est autorisée sur un secteur d'une largeur d'une centaine de mètres s'étendant sur le long de la côte. (Source : OFB)

L'arrêté préfectoral délimite la réserve de chasse de la manière suivante :

- Par la terre entre le Cap Noir et la Pointe de Savoyard
- En mer par une ligne partant de la Pointe Savoyard, passant par les bouées de Savoyard, de la Marne et rejoignant le Cap Noir.

La partie la plus proche du projet se situe à 1 km au sud de la zone de stockage.

➤ **Le Domaine protégé du Conservatoire du littoral**

L'Etat a créé en 1975 le Conservatoire du Littoral, un établissement public sans équivalent en Europe dont la mission est d'acquérir des parcelles du littoral, menacées par l'urbanisation ou dégradées pour en faire des sites restaurés, aménagés, accueillants dans le respect des équilibres naturels.

Le Conservatoire est propriétaire des sites qu'il acquiert mais il les confie ensuite en gestion aux régions, départements, communes et communautés de communes, syndicats mixtes ou associations.

D'après la base de données du Conservatoire du littoral, deux espaces protégés se situent à proximité du projet :

- **La Vallée du Milieu**, à 550 m au sud-est du projet, qui correspond à une bande qui relie le littoral à l'étang Boulot en passant par l'étang du Milieu.
- **L'Anse à Henry** située à 4,5 km au nord-est du projet et localisée à l'extrémité nord de l'île de Saint-Pierre, en face du Grand Colombier.

➤ **Les arrêtés de protection de la faune**

Deux arrêtés datant du 7 mars 2025 fixent respectivement la liste des mammifères et des oiseaux représentés dans la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon qui sont protégés sur l'ensemble du territoire national ainsi que les modalités de leur protection. Les arrêtés définissent la liste des actions interdites pouvant influencer les populations.

L'ensemble du territoire de Saint-Pierre et Miquelon est concerné par les arrêtés, y compris les zones de stockage du projet.

2.1.1.2 ZONAGES D'INVENTAIRE DU PATRIMOINE NATUREL

➤ **Les ZNIEFF**

Les zonages d'inventaire du patrimoine naturel sont des outils de la connaissance scientifique. Ils n'ont pas de portée réglementaire directe sur le territoire délimité et ne constituent pas une contrainte juridique susceptible d'interdire un aménagement en leur sein, mais ils permettent une meilleure prise en compte

de la richesse patrimoniale dans l'élaboration de projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel. Ce sont notamment les ZNIEFF, les inventaires des ENS, etc.

Le périmètre du projet se situe à proximité immédiate d'une ZNIEFF de type II et d'une ZNIEFF de type I.

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) repose sur la richesse des milieux naturels, ou la présence d'espèces floristiques ou faunistiques rares ou menacées. On distingue deux types de ZNIEFF :

- Les ZNIEFF de type I, d'une superficie en général limitée, correspondent à une ou plusieurs unités écologiques homogènes. Elles sont caractérisées par la présence d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional ou national. Ces zones sont particulièrement sensibles à des équipements ou à des transformations ;
- Les ZNIEFF de type II sont de grands ensembles naturels et peu modifiés (massifs forestiers, vallées, plateaux...), riches en espèces ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Dans ces zones, il importe de respecter les grands équilibres biologiques en tenant compte notamment du domaine vital de la faune sédentaire ou migratrice.

Les ZNIEFF sont un instrument d'appréciation et de sensibilisation destiné à éclairer les décisions au regard des dispositions législatives et réglementaires protectrices des espaces naturels, notamment en matière d'aménagement du territoire. L'inventaire des ZNIEFF n'a pas de portée réglementaire directe sur le territoire délimité, ni sur les activités humaines (agriculture, chasse, pêche...) qui peuvent continuer à s'y exercer sous réserve du respect de la législation sur les espèces protégées.

Le zonage en lui-même ne constitue donc pas une contrainte juridique susceptible d'interdire un aménagement en son sein, mais il témoigne d'une richesse ou d'une sensibilité notable qui doit être prise en compte dans tout plan, programme ou projet d'aménagement.

Le tableau suivant formule une analyse du lien écologique entre la zone d'étude et les douze zonages à statut localisés à proximité de celle-ci.

Tableau 6 : ZNIEFF présentes dans un rayon de 5 km autour de la ZIP naturaliste

Inventaire ZNIEFF	Distance au site	Superficie	Eléments déterminants	
			Habitats et flore	Faune
ZNIEFF de type II				
Ile de Saint-Pierre	Adjacente au sud est	1198,34 ha	x	x
ZNIEFF de type I				
Boisements et tourbières entre Ravenel et Savoyard	Adjacente au sud est	112,85 ha	x	x
Petit Havre et Pointe Blanche	1,9 km au sud-est	15,33 ha	x	
L'Etang de Savoyard et son ruisseau	600 m au sud-ouest	50,48 ha	x	x
Vallée du Milieu	600 m au sud-est	11,39 ha	x	x
Vallée des Sept Etangs Est	1,7 km au nord-est	75,12 ha	x	x
Vallée des Sept Etangs Ouest	2,3 km au nord	157,86 ha	x	x
Bouillées du Nord entre l'étang Savoyard et l'étang Goéland	500 m à l'ouest	152,50 ha	x	x
Les falaises du Cap à Brossard au Cap Rouge	2,5 km à l'ouest	36,21 ha	x	
Les Mornes de St Pierre	750 m au nord	512,21 ha	x	
Ile aux Pigeons, Ile aux Vainqueurs et Ile aux Marins	4 km au nord-est	18,50 ha		x
Colombier (Grand et Petit)	5,3 m au nord-est	48,13 ha	x	x

Le contexte insulaire de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon induit une richesse de la faune et de la flore. Plusieurs zonages réglementaires et d'intérêt écologique se situent à proximité des terrains étudiés. On retrouve notamment des ZNIEFF patrimoniales caractéristiques des zones humides, des terrains du Conservatoire du littoral et une réserve de chasse et de faune sauvage.

La carte suivante localise les ZNIEFF au voisinage du site.



Carte 9 : Localisation des ZNIEFF

2.2 ECOLOGIE DU SITE

2.2.1 ANTERIORITE DU SITE

Des photographies aériennes ont été utilisées et consultées. Elles proviennent et sont mises à disposition par l'Institut Géographique National (IGN) sur le site « *Remonter le temps* », couvrant la période de 2000 à 2023. Les images présentées ci-après ont été choisies pour leur bonne résolution et présentent les aspects changeants de la parcelle.



Figure 10 : Photographie aérienne du site d'étude pour la période 2000-2005 (Source : IGN Remonter le Temps)

Au début des années 2000, les plateformes de stockage de VHU et PMCB étaient déjà occupées par des matériaux divers.



Figure 11 : Photographie aérienne du site d'étude pour la période 2011-2015 (Source : IGN Remonter le Temps)

Sur cette image datant de la période 2011-2015, on constate que l'occupation des plateformes de stockage est similaire à la photographie précédente. Les activités de stockage sont inchangées.

Les images aériennes montrent que l'occupation des sols au niveau des plateformes de stockage reste sensiblement inchangée depuis le début des années 2000.

2.2.2 ESPACES VERTS DU SITE

La présence d'espaces verts dans le site est modérée. En effet, la grande majorité de la surface du site est assez pauvre en végétation. Les sols sont en grandes partie étanché (béton, enrobé et bâti). L'activité de stockage sur ces aires étanches n'est pas propice au développement d'une végétation comme le montre la photo ci-dessous.



Figure 12 : Photographie depuis l'intérieur de l'installation de stockage

Toutefois, les alentours de la ZIP sont couverts d'une végétation dense, ce qui explique la présence de zones d'intérêt écologiques. On remarque sur la photo l'émergence de végétation au-delà des plateformes de stockage.

On constate l'absence de développement de la végétation au niveau de des plateformes de stockage. Toutefois, de la végétation est présente aux alentours de l'installation.

2.2.3 CONTINUITES ECOLOGIQUES

2.2.3.1 GENERALITES SUR LA TRAME VERTE ET BLEUE (TVB)

« La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation et à la restauration des continuités écologiques entre les milieux naturels ».

La trame verte est constituée de tout ou partie des espaces protégés au titre du livre III du code de l'environnement (Conservatoire de l'espace littoral, Parcs nationaux, Réserves naturelles) et du titre Ier du livre IV, portant sur la protection de la faune et de la flore ainsi que les espaces naturels importants pour la préservation de la biodiversité. Il s'agit de corridors écologiques constitués par des espaces naturels ou semi-naturels ainsi que des formations végétales linéaires ou ponctuelles permettant de relier les espaces mentionnés plus haut.

La trame bleue est constituée de cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux figurant sur les listes établies en application de l'article L. 214-17 du code de l'environnement et de ceux importants pour la préservation de la biodiversité. Il peut s'agir également de tout ou partie de zones humides dont la préservation ou la remise en bon état contribue à la réalisation des objectifs visés au IV de l'article L.

212-1, et notamment les zones humides mentionnées à l'article L. 211-3, et celles jugées importantes pour la préservation de la biodiversité.

2.2.3.2 COMPOSANTES DE LA TVB A L'ECHELLE DU PROJET

Le Schéma territorial d'Aménagement et d'Urbanisme de la collectivité de Saint-Pierre et Miquelon décrit les dispositions relatives à la trame verte et bleue sur le territoire. Les deux dispositions suivantes s'appliquent à proximité du projet.

« Le long des lisières de la Vallée du Milieu, aucune nouvelle implantation de quelque nature ou destination que ce soit n'est autorisée. Aucun aménagement privatif utilisant des sources bitumées ou cimentées n'est autorisé. » Pour appel, la vallée du milieu est située à 600 m au sud-est du projet.

« Toute intervention portant sur les éléments du patrimoine naturel à protéger, les haies, ou arbres identifiés au plan de zonage, ainsi que tout aménagement, modification du sol ou construction à moins de 5m des éléments repérés sont soumis à déclaration préalable. Les travaux de coupes et d'entretien qui n'ont pas pour effet de modifier de façon permanente ou de supprimer un des éléments cités sont autorisés. » Les plateformes de stockage sont localisées sur des espaces bétonnées, espacées de plus de 5 mètres des éléments du patrimoine naturel à protéger.

Aucune connexion écologique majeure ne traverse la zone d'étude. Celle-ci ne constitue pas un élément fort dans le fonctionnement écologique du secteur, bien que les alentours soient peu urbanisés et donc favorable à l'accueil d'espèces migratrices.

2.3 SYNTHÈSE DES ENJEUX LIES AU MILIEU NATUREL

Tableau 7 : Enjeux relatifs au milieu naturel

Thématique Environnementale	Sous thème	Caractéristiques : contraintes et enjeux	Enjeu
Milieus naturels protégés et/ou remarquables	Zonages de protection réglementaire et de gestion concertée	Les zones de protection réglementaire les plus proches correspondent à la réserve de chasse et de faune sauvage Sud de Saint-Pierre et au Domaine protégé du Conservatoire du littoral, situées au plus proche à 550 m au sud-est du projet. A noter que certains mammifères et oiseaux sont protégés sur l'ensemble du territoire de la collectivité.	Modéré
	Zonages d'inventaire du patrimoine naturel	Une ZNIEFF de type II et deux ZNIEFF de type I sont présentes sur le territoire de l'île de Saint-Pierre. Le projet se situe à proximité immédiate de la ZNIEFF de type II de l'île de Saint-Pierre et de la ZNIEFF de type I des Boisements et tourbières entre Ravenel et Savoyard.	Modéré
Ecologie du site	Antériorité du site	Les images aériennes montrent que l'occupation des sols au niveau des plateformes de stockage reste semblablement inchangée depuis le début des années 2000.	Nul
	Espaces verts	On constate l'absence d'espaces verts à proximité des plateformes de stockage. Toutefois, de la végétation est présente aux alentours de l'installation.	Nul
	Trame verte et bleue	Aucune connexion écologique majeure ne traverse la zone d'étude. Celle-ci ne constitue pas un élément fort dans le fonctionnement écologique du secteur, bien que les alentours soient peu urbanisés et donc favorable à l'accueil d'espèces migratrices.	Faible

3 MILIEU HUMAIN

3.1 CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE ET SOCIO-ECONOMIQUE

Sources : Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) ; Institut démission des départements d'Outre-Mer (Banque de France)

3.1.1 POPULATION

La population de l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est estimée en 2020 à 5 925 habitants, dont 5 340 à Saint-Pierre et 585 à Miquelon-Langlade. Entre 1945 et 1999, la population n'a cessé de croître (+0,7 % en moyenne par an). Depuis cette date, elle a amorcé une lente diminution (-0,3 % en moyenne par an). Cette baisse du nombre d'habitants s'explique pour partie par un taux d'accroissement naturel négatif depuis 2016 en lien avec une fécondité faible et une population vieillissante. Le taux d'accroissement naturel était de -1,0 % en 2020 contre 5,1 % en 1999.

3.1.2 EMPLOI ET SECTEURS D'ACTIVITES

Le taux d'activité sur le territoire de Saint-Pierre et Miquelon était élevé en 2020 (81,6 %) contre 71,9 % sur la France entière. Cela se traduit par un faible taux de chômage (3,3 % en 2022) contre 7,3 % en France, ainsi qu'une faible part d'emplois précaires (0,3 % contre 3,8 % en France en 2020).

Le marché du travail se caractérise par une forte saisonnalité liée au climat avec une baisse de l'activité en période hivernale. Ainsi, le nombre de demandeurs d'emploi augmente entre novembre et avril.

Le tableau suivant présente la répartition des établissements actifs sur le territoire de Saint-Pierre et Miquelon selon le secteur d'activité au 1^{er} janvier 2020.

Tableau 8 : Répartition des établissements actifs au 1^{er} janvier 2020 (Source : INSEE, RP 2020)

Année considérée	Population		
	Secteur primaire (agriculture, sylviculture et pêche)	Secteur secondaire (industrie et construction)	Secteur tertiaire (services)
1999	76	455	2 259
2010	55	360	2 506
2020	42	361	2 619
Part en 2020	1,4 %	12 %	86,7 %

On constate que le territoire de Saint-Pierre et Miquelon s'inscrit sur un territoire nettement dominé par les activités de service.

Les caractéristiques démographiques et socio-économiques de Saint-Pierre et Miquelon témoignent d'une certaine dynamique du territoire en termes de démographie et d'emploi, malgré une lente baisse de la population depuis la fin des années 1990. L'enjeu relatif au contexte démographique et socio-économique est modéré.

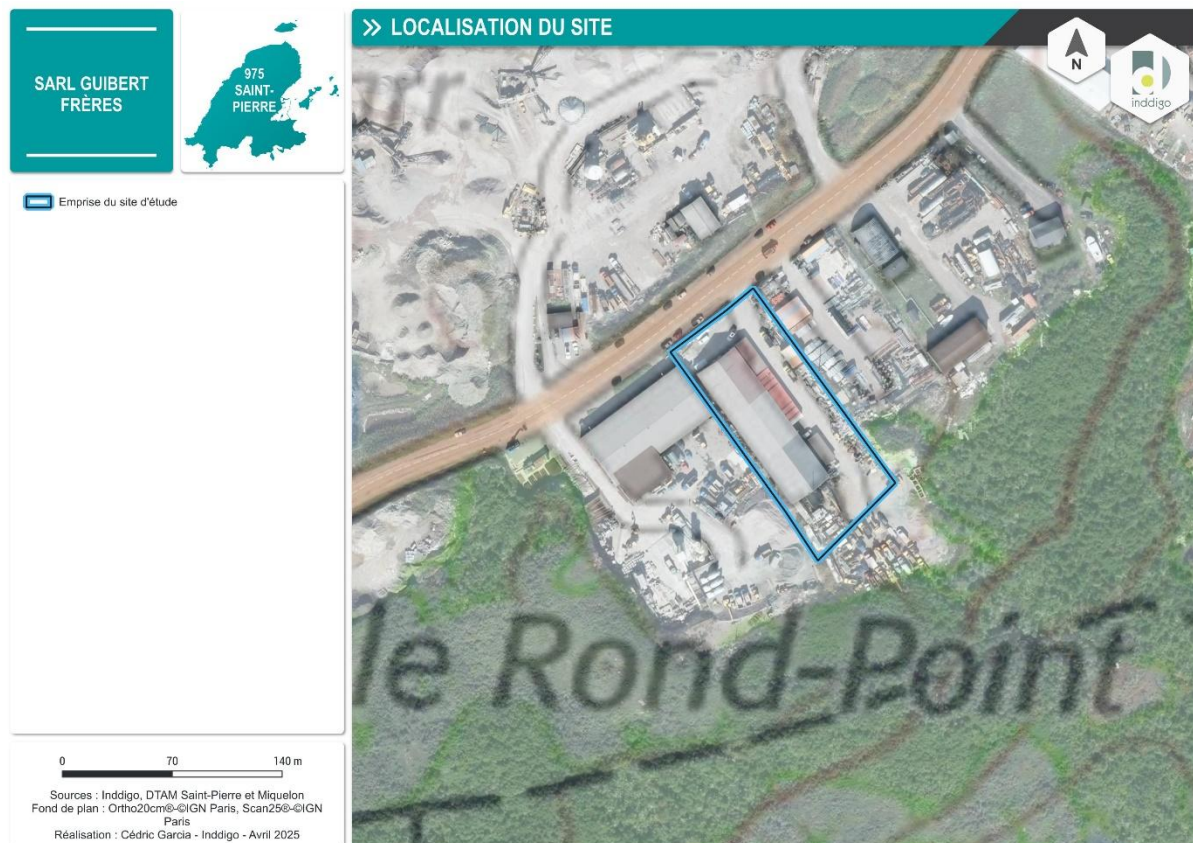
3.2 USAGES ET ACTIVITES ECONOMIQUES

Sources : Géoportail de Saint-Pierre et Miquelon ;

3.2.1 OCCUPATION DES SOLS

La vue aérienne du site permet d'appréhender le contexte du territoire dans lequel s'inscrit le projet.

Le site d'étude est marqué par la proximité immédiate de la Route Iphigénie qui dessert le site du projet au nord. Les terrains alentours sont occupés par une carrière au nord, et différentes entreprises de part et d'autre du site d'étude.



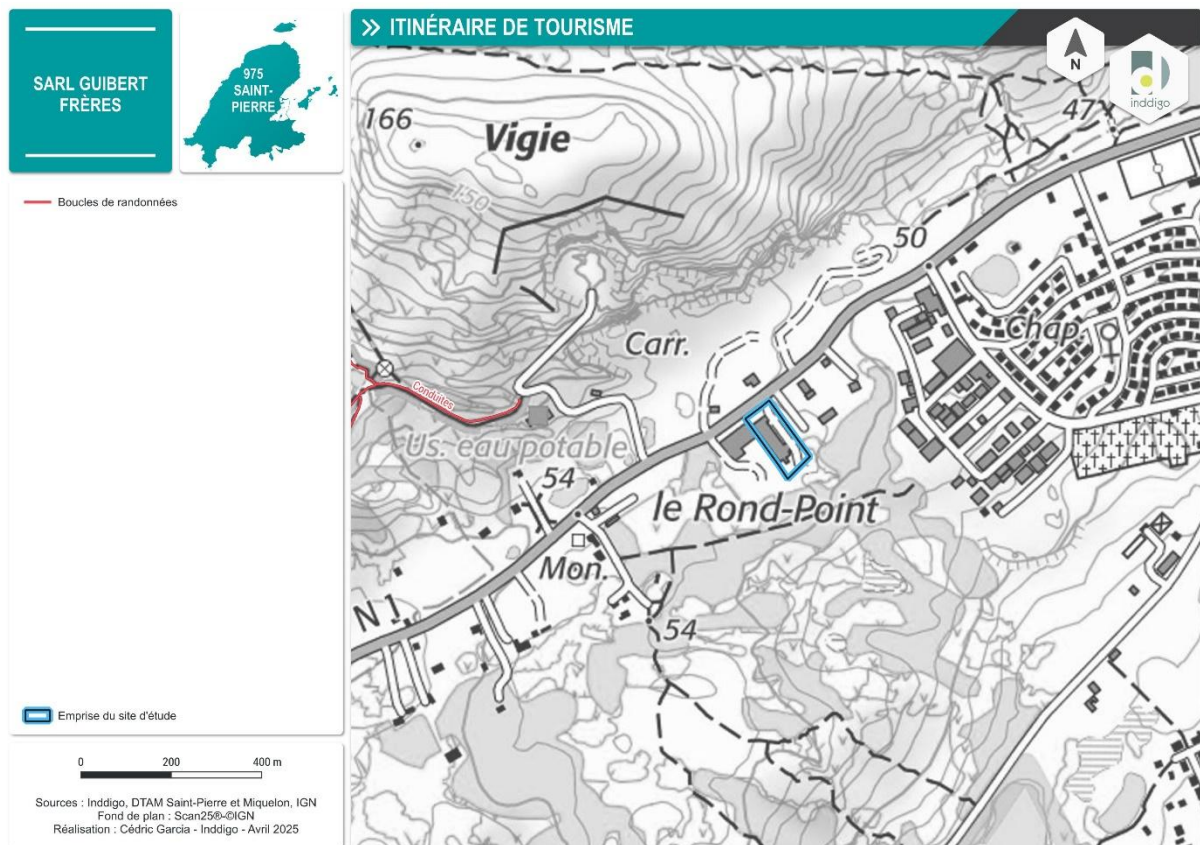
Carte 10 : vue aérienne du site d'étude et ses abords

3.2.2 ACTIVITES ECONOMIQUES

Le site se trouve au sein d'une zone dédiée aux activités industrielles et commerciales.

Aucune activité touristique majeure n'est recensée au sein du secteur d'étude. Ce dernier est localisé dans une zone d'activités (carrière et entreprises diverses).

Un chemin de randonnée est identifié à environ 600m à l'est du site, comme le montre la carte suivante.



Carte 11 : Localisation des chemins de randonnée

L'aire d'étude est située dans une zone d'activités (industrielles et commerciales). Le tourisme n'est pas particulièrement développé dans le secteur et aucune structure ni aucun itinéraire n'est situé à proximité des terrains étudiés. L'enjeu est donc faible.

3.3 VOISINAGE ET ACCESSIBILITE

Sources : Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer; Géoportail ;

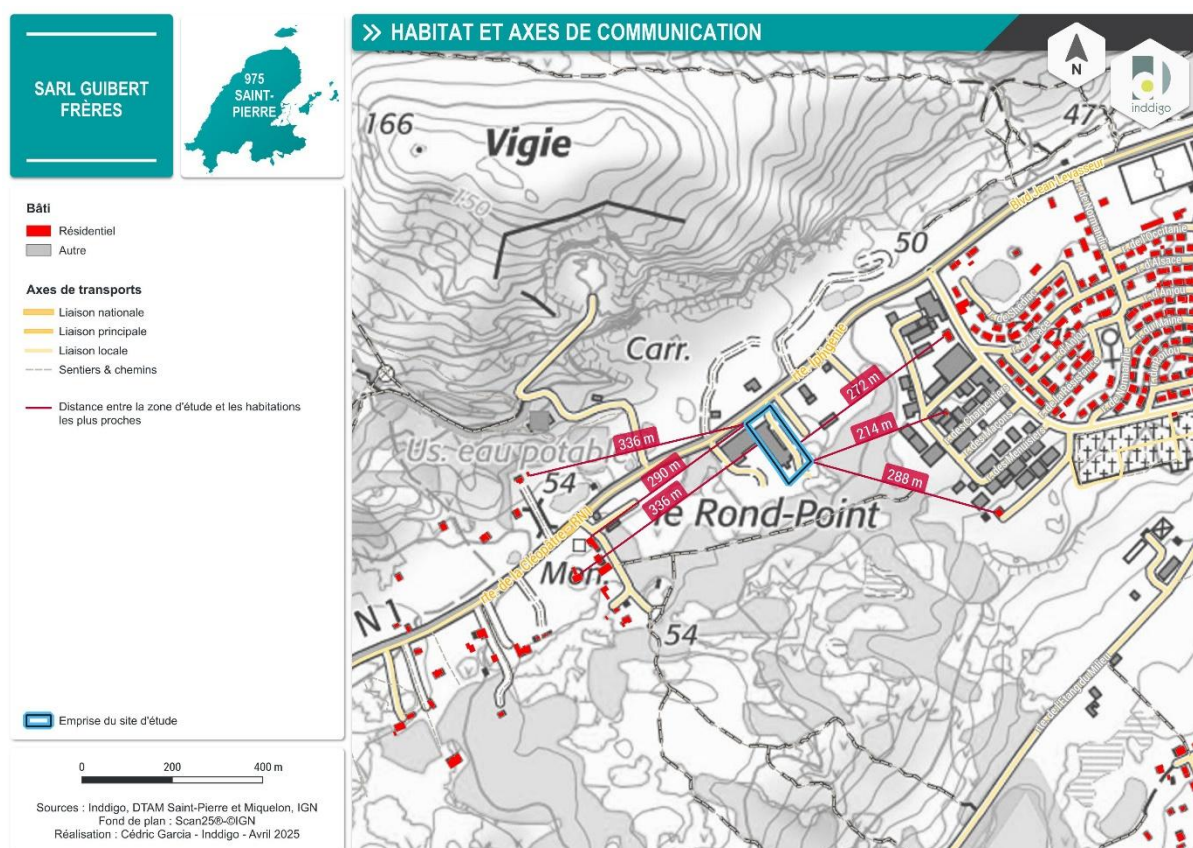
3.3.1 HABITATIONS

Il n'existe aucune habitation dans à proximité immédiate du projet. Les premières habitations se situent à plus de 250 m à l'est du site. Quelques habitations sont également présentes à l'ouest du site, le long de la route de la Cléopâtre.

L'habitation la plus proche se situe à plus de 250 m à l'ouest du site.

3.3.2 VOIES DE COMMUNICATION ET NUISANCES SONORES

Le secteur d'étude est principalement relié par la route Iphigénie, comme le montre la carte ci-après :



Carte 12 : Habitats et axes de communication autour de la zone d'étude

De plus, l'île de Saint-Pierre et Miquelon dispose d'un aéroport international situé à 1 800 m au sud-est du projet.

Par ailleurs, le secteur présente un contexte sonore potentiellement bruyant, influencé par la circulation routière et aérienne ainsi que par la proximité d'une carrière. En effet, la route Iphigénie, relie la RN1 de la Cléopâtre et constitue l'une des seules voies routières permettant de relier la partie sud de l'île, d'ouest en est.

Le trafic moyen journalier hebdomadaire sur cette portion de route est compris entre 2 000 et 2 500 véhicules (source : comptage DTAM de mars 2021).

Les éléments suivants sont donc susceptibles de produire des nuisances sonores :

- le bruit de la circulation routière sur la route Iphigénie ;
- la circulation liée à la zone d'activités dans laquelle s'insère le site du projet ;
- les bruits de circulation aérienne liés à la proximité de l'aéroport international de Saint-Pierre et Miquelon.

La zone d'étude est bien desservie par les axes routiers locaux. La distance aux premières habitations engendre un enjeu faible.

3.4 URBANISME, CONTRAINTES ET SERVITUDES

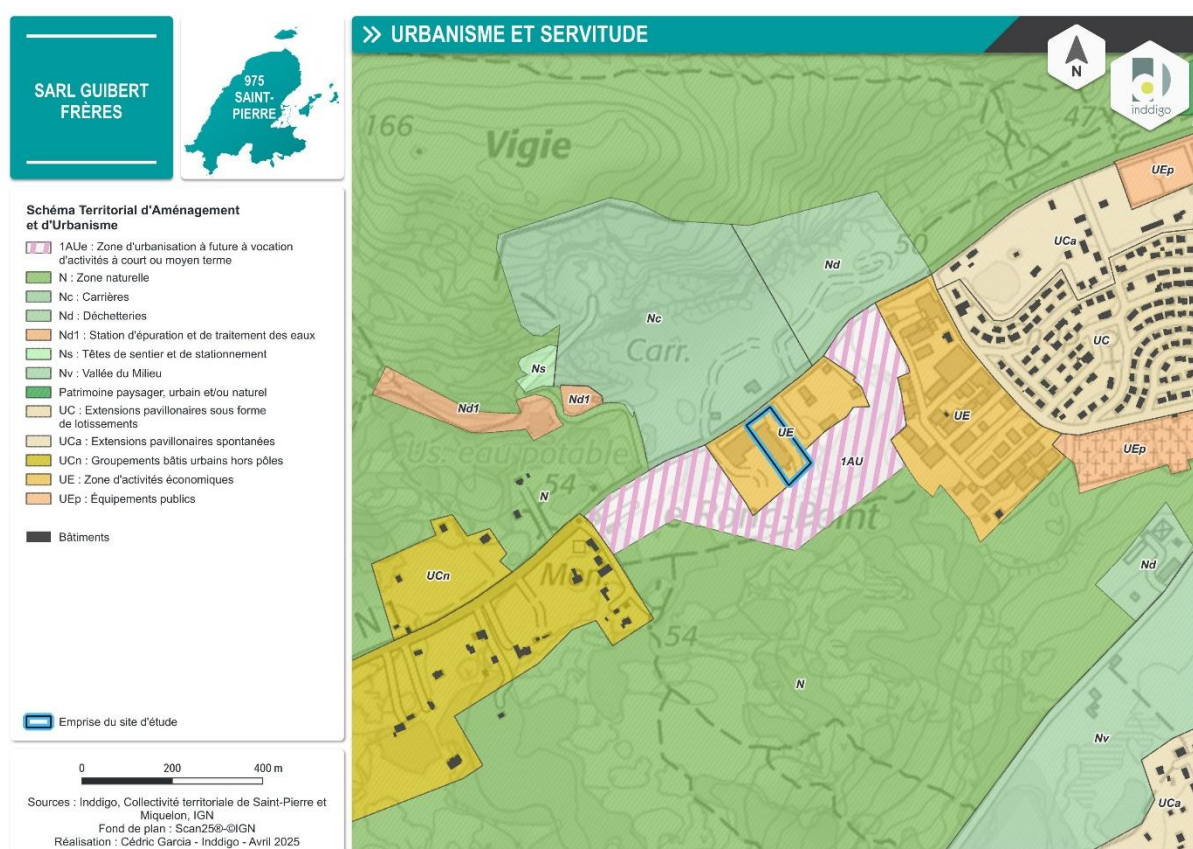
Sources : Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer

3.4.1 DOCUMENTS ET REGLES D'URBANISME

3.4.1.1 A L'ECHELLE COMMUNALE

Compte tenu de son statut de collectivité territoriale d'Outre-Mer, l'île de Saint-Pierre et Miquelon est dotée, depuis le 8 janvier 2022, d'un code local de l'urbanisme (CLU) ainsi que d'un Schéma Territorial d'Aménagement et d'Urbanisme (STAU). Ces deux documents viennent fixer les règles applicables en matière d'urbanisme sur le territoire de l'île.

Dans son document présentant les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), le STAU classe la zone concernée par le projet en **zone UE**, correspondant aux zones à vocation artisanales, industrielles et commerciales de Saint-Pierre et Miquelon. Dans cette zone, les projets relatifs à l'industrie et aux entrepôts sont explicitement autorisés par le règlement de zonage du STAU.



Carte 13 : Localisation du projet au regard des documents d'urbanisme

On constate que la zone du projet est entourée d'une zone N, correspondant à une zone naturelle stricte à protéger, dans laquelle aucune activité de stockage de déchets n'est prévue.

3.4.1.2 À L'ECHELLE INTERCOMMUNALE

Le territoire de Saint-Pierre et Miquelon n'est couvert par aucun Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

3.4.3 SERVITUDES ET RESEAUX DIVERS

3.4.3.1 ALIMENTATION EN EAU

Le site et la zone d'implantation est alimentée en eau par un réseau d'adduction.

3.4.3.2 SERVITUDES DE PROTECTION DES MONUMENTS HISTORIQUES

Aucun monument historique n'est présent dans le secteur d'étude, les plus proches étant situés à plus de 1 km, à l'est du site sur le port de Saint-Pierre. Aucune servitude de ce type ne concerne donc les terrains étudiés.

3.4.3.3 SERVITUDES RADIOELECTRIQUES

L'aéroport international est situé au sud-est du site mais aucune servitude aéronautique ne s'applique au site.

Par ailleurs, un recensement des équipements de radiocommunication et faisceaux hertziens montre que la zone d'implantation du projet en est dépourvue.

3.4.3.4 RESEAU ELECTRIQUE ET GAZ

Le site est alimenté en électricité via le réseau public.

Le site n'est pas desservi par un réseau de gaz.

3.4.4 GESTION DES DECHETS

La gestion des déchets au niveau du secteur d'étude est assurée par la ville de Saint-Pierre qui a notamment pour mission :

- la collecte des déchets ménagers et assimilés et des biodéchets ;
- le tri des emballages ménagers ;
- la gestion des déchèteries ;
- le compostage des biodéchets.

3.5 RISQUES TECHNOLOGIQUES ET SITES POLLUES

Sources : Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Saint-Pierre et Miquelon ; www.georisques.gouv.fr ; Bases de données BASOL et CASIAS

3.5.1 LES RISQUES MAJEURS

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est concerné par trois risques majeurs inhérents aux composantes du milieu humain répertoriés dans le DDRM du territoire :

- Risques industriels ;
- Transport de Matières Dangereuses (TMD) ;
- Rupture de barrage.

3.5.1.1 LE RISQUE INDUSTRIEL

Un risque industriel majeur est un événement accidentel qui se produit sur un site industriel et qui peut potentiellement engendrer de graves conséquences pour les personnes, les biens et l'environnement.

L'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon ne compte aucun établissement ou site de type «SEVESO». Cependant certains établissements sont des installations classées, soumises à la réglementation sur les ICPE.

Les établissements identifiés dans le DDRM comme étant à l'origine de risques industriels est suffisamment éloigné pour avoir des effets sur le site d'étude.

3.5.1.2 LE RISQUE RUPTURE DE BARRAGE

Un barrage est un ouvrage artificiel ou naturel (résultant de l'accumulation de matériaux à la suite de mouvements de terrain), établi le plus souvent en travers du lit d'un cours d'eau, retenant ou pouvant retenir de l'eau. Le phénomène de rupture de barrage correspond à une destruction partielle ou totale d'un barrage.

L'archipel de Saint-Pierre et Miquelon est concernée par l'onde de submersion de 6 barrages, dont les 5 suivants sont situés sur l'île de Saint-Pierre :

- le barrage de la Vigie, situé à 500 m au nord-ouest du site ;
- le barrage du Goéland (ancien barrage de la Vigie) ;
- le barrage de l'étang du Pain de sucre, situé à 800m à l'est du site ;
- le barrage de l'étang Thélot, situé plus de 2 km à l'est du site,
- le barrage de l'étang du pied de la montagne, situé à plus de 2 km à l'est du site.

Le DDRM précise cependant que les réservoirs de l'archipel ne sont pas soumis à un plan particulier d'intervention (PPI).

Par ailleurs, la topographie au voisinage du site semble écarter le risque lié à une rupture de barrage sur le périmètre des installations de la SARL GUIBERT FRERES.

3.5.1.3 LE RISQUE LIE AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES (TMD)

Selon le DDRM, Saint-Pierre et Miquelon est concernée par le risque TMD :

- par route : l'archipel dispose de près de 110 km de réseau routier. Tous les axes routiers sont potentiellement concernés par le risque de transport de matières dangereuses. Cependant, les axes à circulation importante sont plus particulièrement exposés.
- par canalisation de transport : à Saint-Pierre, les canalisations s'étendent sur 2 km.
- par voie maritime : la majeure partie du ravitaillement s'effectue par voie maritime avec le Canada.

Le site du projet est particulièrement concerné par le risque TMD vis-à-vis de la route nationale qui longe la SARL GUIBERT et permet d'y accéder. Toutefois, ce risque n'est pas incompatible avec le développement du projet.

Le risque technologique majeur présent au sein du secteur d'étude est le risque de transport de matières dangereuses par route, lié à la proximité de la route Iphigénie.

3.5.2 SITES ET SOLS POLLUES

3.5.2.1 LES ICPE

L'entreprise SARL GUIBERT est elle-même une ICPE pour ses activités de travaux publics et de gestion de déchets.

La société d'exploitation des carrières localisée en face du site du projet est également une ICPE.

3.5.2.2 LES SITES POLLUES ET SITES EN ACTIVITE

Aucun site pollué n'est recensé au voisinage du site.

3.6 SYNTHÈSE DES ENJEUX LIÉS AU MILIEU HUMAIN

Tableau 9 : Enjeux relatifs à l'environnement humain

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	CARACTERISTIQUES : CONTRAINTES ET ENJEUX	ENJEU
Contexte démographique et socio-économique	Les caractéristiques démographiques et socio-économiques de Saint-Pierre et Miquelon témoignent d'une certaine dynamique du territoire en termes de démographie et d'emploi, malgré une lente baisse de la population depuis la fin des années 1990	MODERE
Usages et activités économiques	L'aire d'étude est située dans une zone d'activités (industrielles et commerciales). Le tourisme n'est pas particulièrement développé dans le secteur et aucune structure ni aucun itinéraire n'est situé à proximité des terrains étudiés.	FAIBLE
Voisinage et accessibilité	L'habitation la plus proche est isolée et se situe à une distance de 250 m à l'ouest. La zone d'étude est bien desservie par les axes routiers locaux (route Iphigénie).	FAIBLE
Urbanisme, contraintes et servitudes	L'île de Saint-Pierre et Miquelon est dotée d'un code local de l'urbanisme (CLU) ainsi que d'un Schéma Territorial d'Aménagement et d'Urbanisme (STAU). L'aire d'étude du projet se situe en zone UE correspondant aux zones à vocation artisanales, industrielles et commerciales.	FAIBLE
Risques technologiques et sites pollués	Le risque technologique majeur présent au sein du secteur d'étude est le risque de transport de matières dangereuses par route, lié à la proximité de la route Iphigénie.	FAIBLE

4 PAYSAGE ET PATRIMOINE

4.1 MONUMENTS ET PATRIMOINE HISTORIQUE

4.1.1 SITES INSCRITS ET CLASSES

Un site classé est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave. Le classement concerne des espaces naturels ou bâtis, quelle que soit leur étendue. Cette procédure est souvent utilisée dans le cadre de la protection d'un paysage considéré comme remarquable ou exceptionnel.

Aucun site inscrit ou classé ne situe à proximité du projet.

4.1.2 MONUMENTS HISTORIQUES

Un monument historique est un immeuble, bâti ou non bâti, ou un objet immobilier recevant un statut juridique particulier destiné à le protéger pour son intérêt historique, artistique, architectural mais aussi technique ou scientifique, afin qu'il soit conservé, restaurer ou mis en valeur.

16 monuments historiques sont recensés sur l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon : 8 sur l'île aux Marins, 5 à Saint-Pierre et 3 à Miquelon. Le tableau suivant indique la distance entre les Monuments Historiques de Saint-Pierre et les plateformes de stockage.

Tableau 10 : Liste des monuments historiques sur l'île de Saint-Pierre

Nom site	Localisation	Distance au projet
Magasin à sel localement appelé hangar à sel	Saint-Pierre	1,3 km à l'est
Maison Girardin	Saint-Pierre	2,1 km à l'est
Forge Lebailly	Saint-Pierre	1,3 km au nord-est
Cathédrale de Saint-Pierre	Saint-Pierre	1,6 km au nord-est
Site archéologique de l'Anse-à-Henry	Saint-Pierre	4,9 km au nord-est

Cinq monuments historiques se situent sur l'île de Saint-Pierre. Les plus proches, le hangar à sel et la Forge Lebailly, sont distants du projet de 1,3 km. L'enjeu est nul.

4.1.3 SITES PATRIMONIAUX REMARQUABLES

Les sites patrimoniaux remarquables sont « les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public ». Ces sites ont été créés en 2016 dans le but de clarifier la protection en faveur du patrimoine urbain et paysager.

Aucun site patrimonial remarquable ne se situe à proximité du projet.

4.1.4 ZONE DE PRESOMPTION DE PRESCRIPTION ARCHEOLOGIQUE

D'après l'Atlas des patrimoines mis à disposition par le ministère de la Culture, aucune zone de présomption de prescription archéologique ne se situe à proximité du projet.

Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'interfère avec les plateformes de stockage.

4.2 TOURISME

Le tourisme est principalement tourné vers la nature spectaculaire qu'offre les paysages de l'île. En dehors du bourg de Saint-Pierre, les chemins de randonnée et de treks sont les principales attractions touristiques du territoire. Aucune de ces voies ne passent à proximité immédiate de l'installation.

■ L'enjeu lié au tourisme est nul.

4.3 CONTEXTE PAYSAGER

4.3.1 LE PAYSAGE A SAINT-PIERRE ET MIQUELON

Le territoire de Saint-Pierre et Miquelon n'est pas couvert par un Atlas des Paysages décrivant les principales composantes et dynamiques paysagères de l'archipel.

Situé à l'entrée du golfe du Saint-Laurent, à 25 km de Terre-Neuve, l'archipel comprend plusieurs îles : Saint-Pierre (6000 habitants), Miquelon-Langlade (600 habitants), ainsi que l'Île aux Marins et plusieurs îlots inhabités. La ville de Saint-Pierre s'est développée autour d'une anse protégée par plusieurs îles. Dès le 16^e siècle, ce port naturel attira les grands navires de pêche et de commerce, ainsi que la plupart des nouveaux arrivants. Le territoire est marqué de l'Histoire de la pêche.

Les bâtiments sur l'île de Saint-Pierre sont concentrés autour du bourg, préservant ainsi le caractère sauvage d'une grande partie de l'archipel. De grands espaces remarquables ouverts permettent d'observer une flore typique d'Amérique du Nord. Le territoire est tourné vers la mer, visible depuis une grande partie de l'île.

4.3.2 COMPOSANTES PAYSAGERE DU SITE D'ETUDE

Le site étudié se trouve dans une zone urbanisée, à proximité de la route reliant le bourg de Saint-Pierre au Cap à Brossard.

Le sud de l'installation est marqué par la présence de terrains forestier plats séparant le site d'étude de l'étang du milieu. Au nord, un secteur semi-boisé/ouvert surplombe l'installation et la carrière située de l'autre côté de la route.

Le centre de stockage de déchets se situe dans une zone semi-industrielle, à proximité immédiate d'habitations. Des bâtiments et des éléments de stockage occupent les sols à l'ouest et à l'est des plateformes de stockage.

4.3.3 ENJEUX VISUELS

Le secteur boisé au sud de l'installation, associé à la topographie, empêche toutes vues vers les plateformes de stockage depuis la partie sud de Saint-Pierre. Depuis la route principale, les éléments de la plateforme de stockage de PMCB sont visibles mais s'insèrent dans l'environnement à caractère industriel du secteur.

Les reliefs du nord offrent potentiellement des vues sur les plateformes de stockage, en particulier depuis le chemin de randonnée des étangs qui relie l'étang de la Vigie à saint-Pierre. Toutefois, l'irrégularité des reliefs et la végétation masquent les vues sur la majeure partie du sentier.

■ Les enjeux visuels en lien avec les plateformes de stockages sont très faibles.

Synthèse des enjeux paysagers-patrimoniaux

Tableau 11 : Enjeux relatifs au patrimoine et au paysage

Type de milieu	Sous-type	Vulnérabilité du site	Enjeux
Monuments et patrimoines historiques	Sites inscrits et sites classés	Aucun site inscrit ou classé ne situe à proximité du projet.	Nul
	Monuments historiques	Cinq monuments historiques se situent sur l'île de Saint-Pierre. Les plus proches, le hangar à sel et la Forge Lebailly, sont distants du projet de 1,3 km.	Nul
	Site patrimonial remarquable	Aucun site patrimonial remarquable ne se situe à proximité du projet.	Nul
	Archéologie	Aucune zone de présomption de prescription archéologique n'interfère avec les plateformes de stockage.	Nul
Tourisme	Éléments touristiques	En dehors du bourg de Saint-Pierre, les chemins de randonnée et de treks sont les principales attractions touristiques du territoire.	Nul
Contexte paysager	Le paysage à Saint-Pierre et Miquelon	La zone d'étude se trouve dans un paysage remarquable et dans un contexte insulaire particulier.	Faible
	Composante paysagère du site	Le site d'étude est délimité au sud par un espace forestier, à l'est et à l'ouest par des infrastructures professionnelles et au nord par un massif semi-boisés/ouvert.	Nul
	Enjeux visuels	Les vues sur les plateformes de stockage sont globalement très limitées.	Très faible

5 MILIEU AMBIANT

5.1 QUALITE DE L'AIR

5.1.1 GENERALITES

Les polluants de l'air sont très nombreux. Ils se présentent dans la plupart des cas sous forme gazeuse ou solide (particules de matières) et peuvent être d'origine naturelle (végétation, océans, volcans, etc.) ou produits par les activités humaines (trafic routier, chauffage, industries, travaux agricoles, activités domestiques, etc.).

Les principaux polluants de l'air sont les suivants :

Tableau 12 : Les principaux polluants de l'air (Source : Centre Interprofessionnels Technique d'Étude de la Pollution Atmosphérique (CITEPA))

Les gaz à effet de serre	Dioxyde de carbone (CO ₂), Méthane (CH ₄), Protoxyde d'azote (N ₂ O), Hydrofluorocarbures (HFC), Perfluorocarbures (PFC), Hexafluorure de soufre (SF ₆), Trifluorure d'azote (NF ₃)
Les acidifiants, eutrophisants, et polluants photochimiques	Dioxyde de soufre (SO ₂), Oxydes d'azote (NO _x), Ammoniac (NH ₃), Composés Organiques Volatiles Non Méthaniques (COVNM), Monoxyde de carbone (CO), Ozone (O ₃)
Les métaux lourds	Arsenic (As), Cadmium (Cd), Chrome (Cr), Cuivre (Cu), Mercure (Hg), Nickel (Ni), Plomb (Pb), Sélénium (Se), Zinc (Zn)
Les Polluants Organiques Persistants (POP)	Dioxines/furannes (PCDD-F), Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP), PCB (Polychlorobiphényles), HCB (Hexachlorobenzène)
Les particules en suspension	Particules totales en suspension (TSP), Particules de diamètre inférieur à 10 µm (PM ₁₀), Particules de diamètre inférieur à 2,5 µm (PM _{2,5}), Particules de diamètre inférieur à 1 µm (PM _{1,0}), Carbone suie

Ces différents composés se retrouvent dans l'atmosphère à des concentrations variables dépendantes du lieu (zone rurale, ville, zone industrielle, cuvette, altitude, etc.) et de la saison.

Parmi les principaux polluants réglementés en France :

- l'ozone (O₃) est un polluant secondaire fabriqué sous l'effet du soleil par réaction entre les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils principalement émis par les véhicules ;
- les oxydes d'azote (NO_x) sont principalement émis lors de combustion à haute température. Parmi les principaux secteurs émetteurs de NO_x, le secteur routier est prépondérant, suivi par l'industrie manufacturière puis par l'agriculture et le secteur résidentiel/tertiaire ;
- les particules en suspensions (TSP) ont comme principales sources humaines le chauffage résidentiel, l'industrie manufacturière, l'exploitation des carrières, les chantiers et BTP ainsi que les labours. Le secteur routier est également une source non négligeable de particules fines (PM_{2,5}), particulièrement du fait de l'utilisation du diesel comme combustible.

Selon le Ministère de la Transition écologique et solidaire², les principaux secteurs émetteurs de polluants atmosphériques en France sont :

- les transports : 64 % des émissions de NOx, 11 % de COVM, 14 % des PM₁₀ et 17 % des PM_{2,5} ;
- les activités du bâtiment (résidentiel et tertiaire) : c'est le secteur le plus émetteur de particules PM₁₀ (33 %) et PM_{2,5} (50 %) ainsi que de COVM (46 %) ;
- l'agriculture : à l'origine de la quasi-totalité des émissions d'ammoniac (94 %) et de 21 % des émissions primaires de PM₁₀ ;
- l'industrie : à l'origine de 76 % des émissions de dioxyde de soufre, 41 % des COVM, 32 % de PM₁₀ et 24 % de PM_{2,5}.

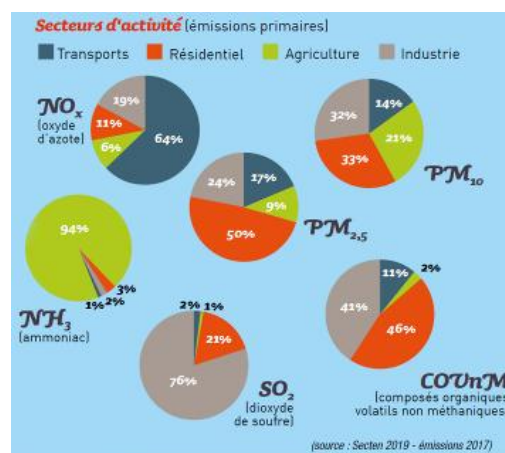


Figure 13 : Sources d'émission des principaux polluants primaires en France en 2017 (Source : Secten)

5.1.2 QUALITE DE L'AIR A L'ECHELLE DU PROJET

Aucune donnée n'est disponible concernant la qualité de l'air sur l'île de Saint-Pierre et Miquelon.

Toutefois, l'archipel est exposé à des vents importants, favorisant la dilution et le renouvellement d'air, principalement entre les mois de mars et avril (cf. Chapitre 1. Etat initial milieu physique - §1.3.3). Il s'agit donc d'un milieu extrêmement ouvert, avec peu de sources d'émissions de polluants atmosphériques et peu dense en habitats.

Par conséquent, malgré l'absence de données, rien ne laisse penser que la qualité de l'air sera dégradée à l'échelle du projet.

5.2 AMBIANCE SONORE

5.2.1 SOURCES DE BRUIT DANS LE VOISINAGE

Les sources de bruits au voisinage de la zone d'étude sont majoritairement liées aux infrastructures routières (route Iphigénie) et à la zone d'activités dans laquelle s'insère le site, en particulier la carrière située en face de la SARL GUIBERT FRERES.

5.2.2 NIVEAU SONORE DU SITE

Aucune campagne de mesures sonores n'a été réalisée dans le cadre de la présente étude.

Le site d'implantation du projet est impacté par le bruit de la route Iphigénie et la présence de la zone d'activités. L'enjeu est jugé faible.

5.3 ODEURS

Le site n'est pas concerné par des odeurs dans le voisinage.

5.4 VIBRATIONS

Aucun élément notable n'est à signaler en lien avec les nuisances vibratoires sur le site du projet.

Le site ne semble pas associé à une source de vibration.

² Publication « Mieux respirer, c'est ça l'idée ! », Ministère de la Transition écologique et solidaire, Juillet 2019

5.5 EMISSIONS LUMINEUSES

Le site d'implantation du projet est très peu concerné par les émissions lumineuses artificielles puisque la voirie de desserte locale constituée exclusivement de la route Iphigénie dispose de peu d'éclairage public.

Rappelons que les premières habitations se situent à plus de 200m à l'est du site, et aucune installation industrielle localisée à proximité du site n'est éclairée en permanence la nuit.

Le site du projet n'est pas concerné par des nuisances lumineuses puisque la desserte locale dispose de peu d'éclairage public et les installations industrielles les plus proches ne disposent pas d'éclairage nocturne.

5.6 SYNTHÈSE DES DONNÉES LIÉES AU MILIEU AMBIANT

Tableau 13 : Enjeux relatifs au milieu ambiant

THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	CARACTERISTIQUES : CONTRAINTES ET ENJEUX	ENJEU
Qualité de l'air	Malgré l'absence de données concernant la qualité de l'air sur l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, rien ne laisse penser que celle-ci sera dégradée par le projet, compte tenu de la présence de vents forts et d'un milieu extrêmement ouvert.	NEGLIGEABLE
Ambiance sonore	Le site d'implantation du projet est impacté par le bruit de la route Iphigénie et la présence de la zone d'activités	FAIBLE
Odeurs	Le site n'est pas concerné par une quelconque nuisance olfactive présente dans le voisinage.	NUL
Vibrations	Le site ne semble pas associé à une source de vibration. L'enjeu est jugé nul.	NUL
Emissions lumineuses	Le site du projet n'est pas concerné par des nuisances lumineuses puisque la desserte locale dispose de peu d'éclairage public et les installations industrielles les plus proches ne disposent pas d'éclairage nocturne permanent.	NUL

EFFETS ET MESURES SUR L'ENVIRONNEMENT

1 IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

1.1 EFFETS DU PROJET SUR LA GEOLOGIE

1.1.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LA GEOLOGIE

Les principaux travaux associés au projet correspondent à du terrassement, de la voirie et de la création de réseau.

Le projet de stockage de déchets et de gestion de véhicules hors d'usage ne nécessite pas de travaux dont les fondations seraient susceptibles d'affecter la géologie du site.

■ Aucun impact du projet sur la géologie du site n'est attendu.

1.1.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur la géologie, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

1.2 EFFETS DU PROJET SUR LE SOL, LE SOUS-SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES

1.2.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE SOL, LE SOUS-SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES

Source : Groupe de Recherche Rhône Alpes sur les Infrastructures et l'Eau (GRAIE).

Le risque de pollution de sol est très limité. En effet, toutes les voiries et les aires de circulation du site sont déjà existantes.

Le site est équipé d'un système de collecte des eaux pluviales permettant de collecter les eaux potentiellement souillées, sur la plateforme de gestion des VHU. Ces eaux seront traitées par un débouleur séparateur d'hydrocarbure avant restitution au milieu naturel, au Sud-Est du site.

Par ailleurs, les eaux de ruissellements non polluées n'ont pas d'impact sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines.

Selon un groupe de recherche sur les infrastructures et l'eau (GRAIE), les voiries peu circulées ou les parkings présentent des concentrations en hydrocarbures totaux généralement inférieures à 1 mg/L. La quantité de polluants réellement mobilisable est globalement assez faible, compte-tenu du fait que :

- Les hydrocarbures lourds, les plus visibles (tâches d'huiles sur le sol), sont fixés de façon très forte au revêtement de surface et sont peu entraînés par l'écoulement. Il en va de même des fuites éventuelles de carburants qui se fixent très vite sur les particules ;
- Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont, eux, extrêmement volatiles et mobiles. Leur concentration dans les eaux de ruissellement est assez homogène quel que soit le lieu de prélèvement (excepté à proximité immédiate de voiries très circulées : boulevards urbains, autoroutes) ;
- Les particules issues de l'usure correspondent par définition à une pollution particulière entraînée par les eaux de ruissellement et stockée dans les matériaux de surface de l'ouvrage d'infiltration ;
- En pratique, la concentration en métaux potentiellement toxiques (Plomb, Cadmium, Cuivre, Zinc) des eaux qui ont ruisselé sur un parking ou une voirie peu circulée, est le plus souvent inférieure, voire très inférieure, à celle des eaux provenant des toitures ;
- La pollution organique (azote, pesticides, désherbants, etc.) des eaux de parking et également inférieure à celle qui s'infiltrent à travers les pelouses. Ces concentrations sont souvent inférieures aux valeurs de norme de qualité « eau de baignade ».

Les concentrations en polluants, déjà faibles en surface vont donc diminuer très vite lorsque l'eau va gagner de la profondeur. De nombreuses études montrent ainsi que pour la plupart des indicateurs, il

n'existe aucun risque de pollution des sols en profondeur. Des concentrations proches du fond géochimique sont retrouvées, au plus, à 1 m de profondeur, après plusieurs dizaines d'années d'utilisation. Aucune pollution des nappes n'est attendue au droit du projet, la plupart des polluants étant fixés aux particules.

■ L'impact sur le sol, le sous-sol et les eaux souterraines est très faible.

1.2.2 MESURES ERC

La prévention des risques de pollution des sols et des eaux souterraines a été prise en compte au stade de conception du projet :

- Les déchets réceptionnés (hors VHU) sont non dangereux ;
- Tous les produits polluants nécessaires à l'entretien des équipements (huile de maintenance) sont stockés sur des surfaces étanches ou sur des bacs de rétention, que ce soit en phase travaux et en phase exploitation ;
- Au sein de la plateforme VHU, les eaux de ruissèlement sont collectées, canalisées puis dirigées vers un débourbeur / séparateurs à hydrocarbures avant restitution au milieu naturel. Le séparateur à hydrocarbures sera régulièrement inspecté mensuellement puis, si nécessaire, vidangé et curé par un prestataire spécialisé qui évacuera les polluants à traiter vers une filière spécialisée.

Le site dispose également d'un kit de gestion des pollution par déversement en cas de besoin.

1.3 EFFETS DU PROJET SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

1.3.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LES EAUX SUPERFICIELLES

Les impacts potentiels du projet concernent les points suivants.

1.3.1.1 EAU POTABLE

Le processus de stockage de déchets ou de gestion des VHU ne nécessite pas d'eau. Aucun effet sur l'eau potable n'est attendu.

1.3.1.2 EAUX USEES

Le processus de stockage de déchets ou de gestion des VHU ne nécessite pas d'eau. Aucun effet sur la gestion des eaux usées n'est attendu.

1.3.1.3 EAUX PLUVIALES

Les eaux de ruissèlement de toiture et de voirie, hors plateforme VHU, suivent l'écoulement naturel du terrain et rejoignent le milieu naturel.

Les eaux de ruissèlement de la plateforme VHU sont collectées via un réseau dédié et pris en charge par un module DSH (débourbeur séparateur d'hydrocarbure) avant restitution au milieu naturel, au Sud-Est du site. Une mesure des rejets en sorte d'équipement sera réalisée une fois par an.

De la même manière qu'explicité ci avant au chapitre « 1.2.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE SOL, LE SOUS-SOL ET LES EAUX SOUTERRAINES », la gestion des eaux pluviale du site aura un effet négligeable sur les eaux de surface.

■ L'impact sur les eaux superficielles peut-être qualifié de négligeable au vu des aménagements liés à la gestion des eaux de ruissèlement qui seront mis en place.

1.3.2 MESURES ERC

L'activité de stockage de déchets aura un impact négligeable sur la ressource en eau de surface. Toutefois, des mesures de prévention et de sensibilisation seront mises en œuvre :

- Collecte des eaux de ruissèlement de la plateforme VHU
- Traitement par un débourbeur / séparateur d'hydrocarbure

- Inspection visuelle et entretien régulier des débourbeur / séparateurs à hydrocarbures.

1.4 EFFETS DU PROJET SUR LES RISQUES NATURELS

1.4.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LES RISQUES NATURELS

Le site est potentiellement exposé au risque feu de forêt, le site étant localisé à proximité d'une zone de végétation dense.

Le projet n'est pas de nature à aggraver les autres risques identifiés précédemment (tsunami, vents violents, avalanches, risques littoraux, séisme).

■ L'activité ne sera pas source d'aggravation des phénomènes de risques naturels.

1.4.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur les risques naturels, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

A noter que le site est raccordé à la voie publique et est donc accessible aux secours.

1.5 EFFETS DU PROJET SUR LE CLIMAT

1.5.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE CLIMAT

L'impact sur le climat comporte deux aspects :

- Les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre émis par les trafics générés (véhicules d'apports des flux entrants et d'évacuation des flux sortants) ;
- Les consommations énergétiques et les gaz à effet de serre émis par les activités elles-mêmes, notamment la manutention des déchets.

Les activités concernées par le présent dossier relèvent du stockage. Les émissions de gaz à effet de serre seront ainsi principalement liées aux véhicules et engins de l'exploitation.

Les procédés mis en œuvre pour le stockage de déchet et la gestion des VHU sera toutefois limité ; la consommation énergétique et l'impact climatique associé seront négligeables.

■ La mise en service du projet de stockage de déchets va induire localement une augmentation particulièrement faible des consommations énergétiques et des gaz à effet de serre.

1.5.2 MESURES ERC

Les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités du projet seront minimales. Des mesures de précaution faciles à mettre en œuvre seront favorisées. Elles concernent une consommation raisonnée de l'électricité, une optimisation des déplacements routiers afin d'éviter tout déplacement inutile et une sensibilisation du personnel sur les économies d'énergie.

1.6 SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE MILIEU PHYSIQUE

Tableau 14 : Impacts de l'installation sur le milieu physique

Aspect environnemental	Caractéristiques des effets	Effets Temporaires / Permanents*	Effets Directs / Indirects**	Impact
Géologie	Aucune modification de la géologie.	P	D	NUL
Sol, sous-sol et eaux souterraines	Toutes les précautions au stade conception sont prises pour éviter le risque de pollution. L'imperméabilisation de la plateforme VHU permet de limiter ce risque.	T	D / I	NEGLIGEABLE
Eaux superficielles	Les eaux de ruissellement de la plateforme VHU sont collectées via un réseau dédié et pris en charge par un module DSH avant restitution au milieu naturel.	P	D / I	NEGLIGEABLE
Risques naturels	L'activité ne sera pas source d'aggravation des phénomènes de risques naturels.	P	I	NUL
Climat	Augmentation particulièrement faible des consommations énergétiques et des gaz à effet de serre à l'échelle locale.	P	I	NEGLIGEABLE

* T = Temporaire, P = Permanent

** D = Direct, I = Indirect

2 IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL ET LE PAYSAGE

2.1 EFFETS DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL

2.1.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE MILIEU NATUREL

2.1.1.1 EVALUATION DES INCIDENCES SUR LE RESEAU NATURA 2000

Conformément aux articles 6.3 et 6.4 de la directive « Habitats » (92/43/CEE) et à l'article L414.4 du Code de l'Environnement, ce paragraphe fait office d'évaluation d'incidences, dont l'objectif est de déterminer si le présent projet aura ou non des effets dommageables significatifs sur la conservation des habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 alentour.

Le projet n'est pas concerné par la présence de périmètre Natura 2000. Par conséquent, la réalisation du projet n'impliquera aucune destruction ou dégradation directe des habitats et espèces présents au sein de périmètres Natura 2000.

Au vu de l'absence de périmètre Natura 2000 sur l'archipel de Saint-Pierre et Miquelon, les impacts sur le réseau Natura 2000 sont **nuls**.

2.1.1.2 EFFETS DU PROJET SUR LES AUTRES ZONAGES NATURELS D'INTERET

La zone d'implantation du projet se trouve à proximité d'une réserve de chasse et de faune sauvage, du domaine protégé du Conservatoire du littoral et de ZNIEFF de type I. Elle appartient également au périmètre de la ZNIEFF de type II de l'île de Saint-Pierre. L'absence d'obstacles avec la zone du projet facilite l'accès au site pour différentes espèces.

Cependant, l'installation n'attirera pas, du fait de sa gestion et de la nature des déchets, d'espèces spécifiques qui pourraient s'accommoder de ce type de lieux de manière permanente.

Le projet de stockage a un impact direct ou indirect **négligeable** sur les zonages naturels d'intérêt du territoire.

2.1.1.3 EFFETS DU PROJET SUR LES CONTINUITES ECOLOGIQUES

Aucune connexion écologique majeure ne traverse la zone d'étude. Celle-ci ne constitue pas un élément fort dans le fonctionnement écologique du secteur, bien que les alentours soient peu urbanisés et donc favorable à l'accueil d'espèces migratrices.

A la vue du contexte et des activités qui seront réalisées sur site, l'impact sur les continuités écologiques est jugé **négligeable**.

2.1.2 MESURES ERC

Une mesure de réduction liée à la gestion d'éclairage permettra de réduire les impacts sur la faune nocturne.

La conception de l'éclairage du site respectera les exigences de l'arrêté du 27 décembre 2018 « relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses » ainsi que les exigences de la norme EN ISO 13201. Ainsi, lors des périodes d'éclairage, le site et les équipements seront adaptés pour limiter la pollution lumineuse.

Pour limiter les nuisances lumineuses, la conception de l'éclairage intègre que les luminaires soient conçus de manière à émettre le flux lumineux vers le bas. Par conséquent, la lumière perdue sera faible. Deux paramètres permettent de le confirmer, il s'agit de :

- L'ULR (Upward Light Ratio), grandeur représentant le rapport du flux de lumière sortant des luminaires émis dans l'hémisphère supérieur par rapport au flux total sortant des luminaires, lesquels sont dans leur position d'installation. Plus l'ULR est faible, moins il y a de nuisances lumineuses.
- L'ULOR (Upward Light Output Ratio), grandeur représentant la proportion de flux des lampes de tous les luminaires émis au-dessus du plan horizontal. Plus l'ULOR est faible, moins il y a des lumières indésirables émises.

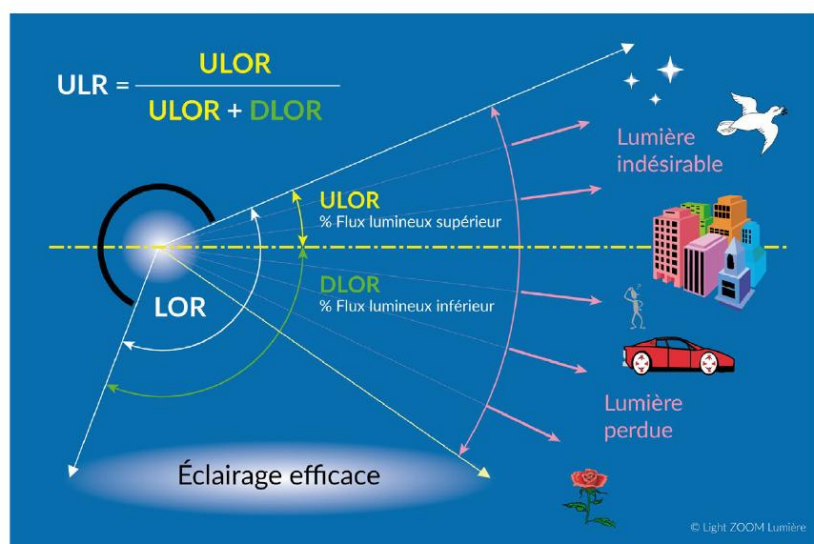


Figure 14 : Les différents flux lumineux d'un luminaire (Source : Light Zoom Lumière)

La notice d'éclairage du projet indique que l'ULR est de 0% et l'ULOR est de 0%. Ainsi pour le projet, il n'y aura pas de lumière indésirable ou perdue et de nuisances lumineuses.

Par ailleurs, le seuil de température de couleurs des ampoules ne dépassera pas 3 000 K. L'objectif étant de limiter les couleurs froides, comme le montre la figure ci-dessous, afin de limiter les perturbations sur la biodiversité et la santé humaine. Les niveaux d'éclairage sur l'ensemble du projet seront entre 40 et 50 lux.



Figure 15 : Température des couleurs (Source : territoire d'énergie Isère)

Enfin, les candélabres auront des mats de faible hauteur (inférieur à 6 mètres) pour respecter les hauteurs de vol des oiseaux et des chiroptères au-dessus du site et ils seront installés sur des surfaces non ou peu réfléchissantes.

2.2 EFFETS DU PROJET SUR PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

2.2.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE PATRIMOINE

Rappelons qu'aucun site classé ou inscrit, aucun site patrimonial remarquable et aucune zone de présomption archéologique ne sont recensés à proximité du projet. Les cinq Monuments Historiques présents sur l'île de Saint-Pierre sont tous éloignés de plus de 1,3 km de la zone du projet. Il n'existe aucune co-visibilité entre les plateformes de stockage et les Monuments Historiques.

Le projet n'a pas d'effet direct ou indirect sur les sites archéologiques ou les Monuments Historiques relevant du patrimoine local.

2.2.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur le patrimoine, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

2.2.3 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LA PAYSAGE LOCAL

Aucune construction supplémentaire n'est prévue dans ce projet. Le stockage des PMCB peut avoir une incidence sur la visibilité de l'installation depuis la route, à une distance proche ainsi que depuis les hauteurs au nord de l'installation. Le stockage des VHU est confiné à l'arrière du bâtiment, les vues sont masquées.

Les plateformes de stockage ne modifient pas l'aspect actuel du site. L'enjeu est **négligeable**.

2.2.4 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur le paysage local, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

2.2.5 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE TOURISME

Les sentiers de randonnée et de trek, qui représentent l'attraction touristique majeure de l'île, sont éloignés de la zone du projet. Les plateformes de stockage n'ont pas d'incidences sur les éléments touristiques environnants.

Le projet a un impact **négligeable** sur le tourisme.

2.2.6 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur le tourisme, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

2.3 SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL, LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

Tableau 15 : Impacts de l'installation les milieux naturels, le paysage et le patrimoine

Aspect environnemental	Caractéristiques des effets	Effets Temporaires / Permanents*	Effets Directs / Indirects**	Impact
Milieu naturel	Le projet se situe dans une ZNIEFF de type II, à proximité de plusieurs espaces d'intérêt, dans un contexte naturel qui semble favorable aux continuités écologiques.	T / P	D / I	NEGLIGEABLE
Paysage local	Aucune modifications sur le paysage local	P	D / I	NUL
Patrimoine	Aucun effet	T / P	D / I	NUL

* T : Temporaire, P : Permanent

** D : Direct ; I : Indirect

3 IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

3.1 EFFETS DU PROJET SUR LE VOISINAGE

3.1.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE VOISINAGE

Le voisinage direct du site d'étude est constitué d'une carrière et de bâtiments d'activités.

En termes de lieux de vie, l'habitation la plus proche est située à plus de 200 m.

Le projet pourra induire certaines nuisances temporaires liées à son activité telles que mise en suspension de poussières et émission de nuisances sonores lors des apports des déchets. Au regard de la distance avec les habitations, cela ne sera pas de nature à engendrer des nuisances non négligeables.

Aucune phase de travaux d'ampleur ne sera nécessaire, les containers de stockage étant déjà sur place. Seul l'aménagement de la plateforme VHU nécessitera des travaux.

Le projet aura un impact permanent négligeable en phase exploitation du fait de l'éloignement des premières habitations.

3.1.2 MESURES ERC

Aucune mesure ne sera mise en place dans la mesure où les impacts attendus sont négligeables.

3.2 EFFETS DU PROJET SUR L'EMPLOI

3.2.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR L'EMPLOI

Le projet sera susceptible de créer de l'emploi direct et indirect selon le niveau d'activité atteint à l'avenir sur ces opérations de gestion de déchet. Même si le niveau d'emploi potentiellement créé par cette activité reste négligeable au regard de la population de l'archipel, un développement d'activité reste un aspect positif important à souligner.

Le projet aura un impact positif négligeable sur l'emploi.

3.2.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact négatif, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

3.3 EFFETS DU PROJET SUR LE TRAFIC ROUTIER

3.3.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE TRAFIC ROUTIER

Les infrastructures routières de la zone d'activité sont adaptées et dimensionnées pour supporter le trafic engendré par l'exploitation de ces nouvelles activités de stockage. Le trafic engendré par l'activité sera négligeable au regard des capacités de stockage présentes sur l'établissement.

Le projet aura un impact négligeable sur le trafic routier et les infrastructures de transport au voisinage du site puisque ceux-ci sont déjà utilisés notamment dans le cadre de l'activité de la SARL Guibert Frères.

3.3.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur le trafic routier, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

3.4 EFFETS SUR LES RESEAUX EXISTANTS

3.4.1 IMPACT POTENTIEL SUR LES RESEAUX EXISTANTS

Le site est déjà raccordé aux réseaux d'eau et de distribution d'électricité.

Aucun nouveau raccordement ne sera effectué. Les activités de stockage de déchets et de prise en charge des VHU n'induisent pas une consommation d'eau significative.

Le site ne sera pas équipé d'antenne faisant interférence avec les émissions et les réceptions de télécommunications ; elle ne sera pas non plus émettrice d'ondes électromagnétiques.

Le projet n'aura pas d'impact sur les réseaux existants.

3.4.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur les réseaux existants, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

3.5 EFFETS DU PROJET SUR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

3.5.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

3.5.1.1 LE RISQUE INDUSTRIEL

Le risque industriel identifié dans le DDRM de Saint-Pierre et Miquelon est associé à la présence d'établissements classés ICPE. Le site de Guibert Frères étant lui-même une ICPE, les activités de stockage de déchets ne sont pas de nature à aggraver ce risque.

3.5.1.2 LE RISQUE RUPTURE DE BARRAGE

En marche normale, le projet de stockage de déchets non dangereux et de VHU et de verre n'a aucun effet sur le risque inondation du fait de la présence d'un barrage en amont du site, à 500 m au nord-ouest.

3.5.1.3 LE RISQUE LIE AU TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

En marche normale, le projet de stockage de déchets de bois n'a aucun effet sur le risque de transport de matières dangereuses par route, lié à la proximité de la route Iphigénie.

Le projet n'aura pas d'impact sur les risques technologiques répertoriés sur le territoire de Saint-Pierre et Miquelon.

3.5.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact significatif sur les risques technologiques, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

3.6 EFFETS DU PROJET SUR LA GESTION DES DECHETS

3.6.1 IMPACT POTENTIEL SUR LA GESTION DES DECHETS

3.6.1.1 DECHETS ENTRANTS

Un contrôle visuel des déchets entrants sur le site sera effectué à l'entrée du site, où la conformité sera vérifiée par rapport à la liste des déchets admis.

Si un lot de déchets s'avérait suspect, il serait soit refusé à l'entrée du site et avant déchargement, soit isolé puis évacué vers une filière spécialisée après déchargement.

Un registre permettra de consigner :

- Les déchets entrants, leur origine, les quantités, le producteur, l'immatriculation du véhicule ;
- Les déchets potentiellement refusés et consignés (origine, quantités, producteur, immatriculation du véhicule) ;
- Les filières de valorisation et traitement avec les quantités évacuées et les dates.

3.6.1.2 DECHETS SORTANTS

La SARL GUIBERT FRERES a conclu des partenariats reconductibles avec les éco-organismes suivants pour le recyclage des déchets concernés par le présent dossier :

- Valdelia (VHU/PMCB/DEA) ;
- CITEO (verre).

Le projet d'extension de la prise en charge de déchets non dangereux et de VHU aura un impact positif sur la gestion des déchets au sein de l'archipel car il proposera une filière supplémentaire.

La production de déchets provenant de l'activité de la SARL GUIBERT FRERES sera faible. Le projet ne sera pas de nature à modifier les quantités de déchets produites sur l'archipel.

D'un point de vue quantitatif, l'impact sera négligeable puisque sans influence que la production des déchets par le producteur initial. D'un point de vue qualitatif, le projet amène une offre supplémentaire de prise en charge de déchets non dangereux et VHU sur l'archipel, ce qui est considéré comme un impact positif.

3.6.2 MESURES ERC

Etant donné l'absence d'impact négatif significatif lié aux déchets, le projet ne prévoit pas de mesures ERC.

3.7 SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN

Tableau 16 : Impacts de l'installation sur le milieu humain

Aspect environnemental	Caractéristiques des effets	Effets Temporaires / Permanents*	Effets Directs / Indirects**	Evaluation de l'impact
Voisinage	Mise en suspension possible de poussières et potentielles émissions e bruit. Eloignement important des habitations.	T / P	D / I	NEGLIGEABLE
Emploi	Impact positif attendu avec une augmentation de l'activité	P	D / I	NUL
Transport routier	Infrastructures de transport locales déjà habilitées.	T / P	D / I	NUL
Trafic routier	Légère augmentation du trafic sur les axes de desserte locale de l'installation.	T / P	D	NEGLIGEABLE
Réseaux	Réutilisation des réseaux existants. Aucun nouveau raccordement.	P	D	NUL
Risques industriels et technologiques	Sans impact en marche normale.	T / P	D / I	NUL
Déchets	Faible production de déchets sur place par l'activité. Aucune incidence sur la production des déchets de l'archipel. Offre de prise en charge supplémentaire sur l'archipel	T / P	D	NEGLIGEABLE

* T : Temporaire, P : Permanent

** D : Direct ; I : Indirect

4 IMPACTS SUR LE MILIEU AMBIANT

4.1 EFFETS DU PROJET SUR LA QUALITE DE L'AIR, LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

4.1.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LA QUALITE DE L'AIR

L'exploitation du stockage des déchets du bâtiment, d'ameublement, de véhicules hors d'usage et de verre ne sera pas émettrice de gaz ou de fumées.

La mise en service des plateformes de stockage se traduit par des apports de déchets et des évacuations de produits sortants, entraînant une fréquentation du site par des véhicules externes. Ce trafic routier produira des émissions atmosphériques de manière négligeable.

Toutefois, ce trafic supplémentaire est à relativiser au regard du trafic global sur la route Iphigénie.

■ L'activité de l'installation a un impact négligeable sur la qualité de l'air.

4.1.2 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LE BRUIT ET LES VIBRATIONS

4.1.2.1 BRUIT

Au quotidien, le bruit sera généré par la circulation des véhicules et la manutention des déchets.

Par ailleurs, l'impact sonore lié à l'activité du stockage de déchets et à la prise en charge de VHU restera sans incidences sur les habitants les plus proches (> 200 m).

Par ailleurs, l'établissement sera soumis au respect de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif au bruit.

L'exploitation des installations se fera dans la continuité des activités actuelles, pour lesquelles le bruit ne semble pas poser de problème.

■ En comparaison avec les bruits déjà existants liés au trafic de la route Iphigénie et aux activités de la zone, l'impact sonore du projet est jugé négligeable pour les habitations les plus proches..

4.1.2.2 VIBRATIONS

La prise en charge de déchets non dangereux et de VHU n'amèneront pas de vibration non négligeables.

■ L'impact des vibrations de l'activité est négligeable.

4.1.3 MESURES ERC

Compte tenu de la mise en place de l'activité de stockage de déchets sur un site existant où s'exerce déjà une activité industrielle ; l'impact sonore ne sera pas aggravé.

De plus, l'impact sonore sera limité compte-tenu des mesures d'atténuation appliquées concernant la circulation sur le site :

- Utilisation de véhicules conformes à la législation pour la manutention et l'évacuation des bennes,
- Respect des limites de vitesse de circulation sur le site.
- Activités uniquement réalisées en journée
- Respect des exigences réglementaires en termes d'urgence et de niveaux de bruit en limite de site

4.2 EFFETS DU PROJET SUR LES ODEURS, LES ENVOLS ET LES POUSSIÈRES

4.2.1 IMPACT POTENTIEL DU PROJET SUR LES ODEURS, LES ENVOLS ET LES POUSSIÈRES

Au regard du type de déchet qui sera pris en charge sur le site, il n'est pas attendu d'émissions d'odeur, d'envol de déchets ou d'émissions de déchets pulvérulents.

L'exploitation de l'installation aura un impact nul en termes d'émissions d'odeur, d'envol de déchets ou d'émissions de déchets pulvérulents

4.2.2 MESURES ERC

Dans la mesure où aucun effet n'est attendu, il ne sera pas mis en place de mesures correctrices.

4.3 EFFETS DU PROJET SUR LES EMISSIONS LUMINEUSES

4.3.1 IMPACT POTENTIEL SUR LES EMISSIONS LUMINEUSES

L'activité sera potentiellement source d'émissions lumineuses en période crépusculaire l'hiver du fait des phares des véhicules et de l'éclairage du site.

Les nuisances lumineuses seront limitées aux périodes hivernales et crépusculaires. L'impact est jugé négligeable.

4.3.2 MESURES ERC

L'éclairage sera éteint la nuit, en dehors des périodes d'exploitation du site.

4.4 SYNTHÈSE DES IMPACTS SUR LE MILIEU AMBIANT

Tableau 17 : Impacts de l'installation sur le milieu ambiant

Aspect environnemental	Caractéristiques des effets	Effets Temporaires / Permanents*	Effets Directs / Indirects**	Evaluation de l'impact
Qualité de l'air	Quelques émissions de gaz à effet de serre supplémentaires liées au trafic sur l'installation, mais limitées au regard du trafic sur la route Iphigénie.	P	D	NEGLIGEABLE
Bruit et vibrations	Nuisances très faibles au regard des activités présentes sur la zone et de l'éloignement des habitations.	P	D	NEGLIGEABLE
Odeurs, poussières, envols	Les déchets pris en charge ne seront ni odorants, ni pulvérulent, ni susceptibles d'être emportés par les vents.	T / P	D / I	NEGLIGEABLE
Emissions lumineuses	Peu d'éclairage extérieur sur le site. Emissions limitées aux périodes hivernales et crépusculaires.	T	D / I	NEGLIGEABLE

* T : Temporaire, P : Permanent

** D : Direct ; I : Indirect

5 GESTION DU RISQUE ACCIDENTEL

5.1 IDENTIFICATION DU RISQUE

Le risque principal lié au fonctionnement de cette installation de stockage de déchets concerne le risque incendie au travers des stockage de combustibles tels que les déchets de bois et les DEA ainsi que les VHU. Ce risque, systématiquement rencontré dans ce type d'installation, est principalement dû à la nature des déchets réceptionnés.

Les causes principales du risque incendie sont :

- La présence de produits combustibles ;
- Un fonctionnement anormal des installations ;
- Une défaillance du matériel ;
- Une erreur humaine,
- La malveillance.

5.2 PREVENTION DU RISQUE

Au niveau des installations, un incendie peut se déclarer suite à la présence d'une source d'ignition (incident sur un engin de manutention, échauffement ou court-circuit sur un équipement électrique, négligence des règles de sécurité, malveillance, etc.).

La défaillance d'un véhicule ou d'un engin est également peu probable car :

- Le site disposera d'un plan de circulation avec des zones identifiées pour les véhicules de transport et les engins de manutention;
- Les véhicules d'exploitation feront l'objet d'un programme de surveillance et de contrôle avec entretien et maintenance réguliers ;
- La vitesse sur site est limitée à 20 km/h.

Les opérateurs seront formés à la bonne utilisation des engins et des équipements.

Une clôture grillagée associée à un portail permettra de limiter fortement l'intrusion sur le site depuis la voirie publique ou les sites voisins.

Enfin, il sera interdit de fumer sur site.

5.3 PROTECTION DES INSTALLATIONS

Sur le site seront présents des extincteurs adaptés au risque à défendre et à minima 1 extincteur de classe AB sur la partie réception des déchets non dangereux et 1 extincteur ABC sur la plateforme VHU.

Le personnel amené à travailler à la gestion des déchets sera formé à l'utilisation de ces extincteurs.

Par ailleurs un poteau incendie est située à l'entrée du site. Il est associé à une aire d'aspiration sur laquelle il est interdit de stationner.