



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement
Grand Est*

Strasbourg, le 9 janvier 2020

AVIS ET PROPOSITIONS DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSÉES

Adaptation des prescriptions relatives à la surveillance et dépollution des eaux souterraines

Objet : Installations classées pour la protection de l'environnement, notification par la société SNCF Mobilités située au 19, rue Georges Wodli à Strasbourg d'une demande de modification de l'arrêté préfectoral du 5 juillet 2013

P.J : un projet de prescriptions complémentaires



- I. Présentation de l'affaire**
- II. Propositions de l'exploitant**
- III. Avis de l'inspection**

I. Présentation de l'affaire

La société SNCF est autorisée à exploiter des ateliers de maintenance du matériel ferroviaire (Technicentre Alsace) et des installations de stockage et de distribution de carburants située sur l'emprise de la gare centrale de Strasbourg.

Le site est réglementé par l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter du 5 juillet 2013.

Lors de la réalisation de travaux de forage en 1985, la SNCF a constaté une importante pollution de la nappe par des hydrocarbures au droit de la gare de Strasbourg. L'impact de cette pollution se caractérise par la présence d'hydrocarbures flottants sur le toit de la nappe qui se situe entre 4 et 8 mètres de profondeur.

Des travaux de dépollution ont été prescrits par les arrêtés préfectoraux du 20 mai 1986, du 1^{er} juin 1988, du 31 juillet 1997. Suite à un arrêt d'une durée de 7 ans, les pompages prescrits par l'arrêté du 02 septembre 2004 ont repris jusqu'en 2017. Ces opérations, encadrées par l'article 9.2.4.1-A de l'arrêté préfectoral du 5 juillet 2013 comprennent :

- une barrière hydraulique par pompage des eaux de la nappe pour empêcher la dissémination des polluants. Ces eaux pompées (environ 100 m³/h) sont rejetées ensuite dans le Fossé des Remparts après passage dans un bassin de décantation avec filtration oléophile.
- des puits de pompage et d'écrémage pour récupérer les hydrocarbures flottants. Les produits pétroliers récupérés sont éliminés en centre de traitement agréé. Les eaux traitées sur filtre à charbon actif sont rejetées dans le réseau eaux pluviales de la gare.

Au total environ 613 m³ d'hydrocarbures en phase pure ont été récupérés depuis le début du traitement en 1987, dont uniquement 5,5 m³ depuis 2011. Depuis 2017, une asymptote de traitement est observée concernant le volume d'hydrocarbure récupéré. Les lentilles sont qualifiées de résiduelles.

En juillet 2018 afin d'évaluer la réalimentation des ouvrages en phase résiduelle, la SNCF a demandé au prestataire SUEZ Remédiation de stopper temporairement pendant une durée d'un an l'installation de traitement de la pollution par écrémage et la barrière hydraulique : période dite de « STOP and GO ». La surveillance des eaux souterraines via les 22 ouvrages a été conservée à une fréquence trimestrielle et un écrémage manuel du flottant le cas échéant.

À l'issue de cette période, un bilan a été dressé. L'analyse des derniers prélèvements montre l'absence d'effet rebond significatif global sur l'épaisseur et l'étendue des lentilles.

En conséquence, la SNCF sollicite, le 2 décembre 2019, un allègement des analyses des eaux souterraines et des actions de dépollution.

II. Propositions de l'exploitant

L'exploitant SNCF propose les adaptations suivantes du traitement de la phase surnageante et dissoute de la pollution aux hydrocarbures :

- la mise à l'arrêt de la barrière hydraulique ;
- la mise à l'arrêt des pompages-écrémages ;
- la réalisation d'écrémages manuels réguliers à l'occasion des campagnes de surveillance à fréquence trimestrielle et la mise en place d'un écrémeur passif à bande oléophile au niveau de l'ouvrage PE3 ;
- l'adaptation des modalités de surveillance en reprenant le principe de mesures à fréquence trimestrielle des épaisseurs de flottant sur un réseau de point mieux adapté, complétées actuellement par une campagne sur les autres points accessibles, et d'analyses trimestrielles de la phase dissoute sur les 4 points actuellement surveillés (1 piézomètre amont et 3 piézomètres aval).

III. Avis de l'inspection et projet d'arrêté

Les principales conclusions du dernier bilan quadriennal sont :

- la présence chronique d'une phase libre dans la zone PE3/Pz3 (lentille 3) à des niveaux décimétriques ;
- la présence ponctuelle d'une phase libre à des épaisseurs centimétriques, voir décimétrique de manière occasionnelle, dans les ouvrages Pz6 et Pz8bis, D1, D2, D3, D4 et D19 (lentille 2) ;
- une épaisseur de phase libre absente et sous forme de film dans les autres ouvrages.

En conséquence, au vu des éléments du dossier fourni par l'exploitant, l'Inspection des installations classées considère que la proposition d'arrêt de la barrière hydraulique et des pompages-écrémage est acceptable.

Considérant la présence chronique d'une phase libre au niveau de PE3, la recommandation du bureau d'étude de mise en place d'un écrémeur passif à bande oléophile est justifiée. Le projet d'arrêté reprend cette action.

Le réseau de surveillance de la phase libre nécessite d'être adapté et porte sur les secteurs et leur voisinage avec présence de flottant identifié lors des dernières campagnes de mesures. Un ouvrage sera à créer sur un secteur mal représenté. La fréquence est fixée par défaut à trimestrielle mais pourra passer à mensuelle si l'épaisseur des flottants varie de +5 cm. Lors de ces relevés, un écrémage manuel des ouvrages sera réalisé lorsque l'épaisseur mesurée est supérieure à 5cm.

En outre, ces campagnes à fréquence trimestrielle seront complétées annuellement sur d'autres ouvrages existants du site, dont le choix est laissé à l'exploitant, pour vérifier la présence ou non de flottant sur l'ensemble du site.

Concernant la surveillance de la phase dissoute, le réseau et la fréquence restent inchangés soit un piézomètre à l'amont et trois à l'aval, une fréquence trimestrielle. De même, les même paramètres sont reconduits en particulier les COHV pour suivre l'évolution du tétrachloroéthylène. Cette pollution serait extérieure au site et tendrait à se propager.

C'est sur ces bases qu'il est proposé de donner suite par arrêté préfectoral complémentaire à la demande de la société SNCF implantée à la gare centrale de Strasbourg.

* * *