



## PRÉFET DU PUY-DE-DOME

*Direction Régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Auvergne*

Clermont-Ferrand, le 16 mai 2011

---

## DEPARTEMENT DU PUY-DE-DOME

Installations Classées pour la Protection de l'Environnement  
**SNCF – Technicentre Auvergne-Nivernais**

**Demande d'autorisation d'exploiter un stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables**

**Commune de Clermont-Ferrand**

Rapport de l'inspection des installations classées au Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques

---

P.J. : Projet d'arrêté

La SNCF – Technicentre Auvergne-Nivernais représentée par son directeur d'établissement, Mme Catherine TREVET, a sollicité le 29 octobre 2010, l'autorisation préfectorale d'exploiter un stockage en réservoirs manufacturés de liquides inflammables sur le territoire de la commune de Clermont-Ferrand. Le dossier a été complété le 2 février 2011.

### 1) IDENTIFICATION DU PETITIONNAIRE

Raison sociale	:	SNCF – Technicentre Auvergne-Nivernais
Forme juridique	:	Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC)
Siège social	:	34 Rue du Commandant Rene Mouchot 75014 Paris
Adresse du site	:	187 avenue Jean Mermoz 63100 Clermont-Ferrand
N° Siret	:	552 049 447 63830
Code APE	:	49.10Z (Transport ferroviaire interurbain de voyageur)

Signataire : Directeur d'établissement, Mme Catherine TREVET  
Téléphone : 04.73.99.72.94 / 03.58.07.48.42  
Parcelle cadastrale : Section BD parcelle n°7 en partie (97 884 m<sup>2</sup> / 199 037 m<sup>2</sup>)  
Coordonnées Lambert II étendu : X= 661 830, Y= 2 088 160

## 2) DESCRIPTION

### 2.1) Situation

La SNCF disposait à Clermont-Ferrand d'un dépôt pour les locomotives à vapeur (vers 1850). Ce dépôt fût transféré sur le site actuel en zone industrielle du Brézet, objet de la présente demande, en mars 1929.

Suite aux évolutions des matériels, les motrices diesel remplaçant les locomotives à vapeur, des aménagements tels que la construction d'un dépôt de combustible diesel et d'une station de distribution de carburant ont été réalisés sur le site. L'arrêté préfectoral du 7 mars 1968 autorise un dépôt de diesel de 562,5 m<sup>3</sup>.

L'augmentation de ce dépôt a été autorisé par arrêté préfectoral du 20 mai 1980 pour être porté à 1365 m<sup>3</sup> (ajout de réservoirs de 450 et 360 m<sup>3</sup>).

Entre 2005 et 2007, le site du Brézet a été modernisé avec la construction d'un atelier destiné à la maintenance des nouvelles générations de TER. Cet atelier a fait l'objet d'un récépissé de déclaration du 1er février 2005.

Le Technicentre Auvergne Nivernais compte 331 agents répartis dans les 2 Unités Opérationnelles (UO) de Nevers (159 agents) et Clermont-Ferrand (111 agents), le siège et les pôles d'appui (61 personnes).

L'UO de Clermont-Ferrand sera réorganisée et comprendra 2 sites, celui du Brézet, objet du dossier, avec une soixantaine d'agents, et l'autre en gare voyageurs de Clermont.

Le site fonctionne 24h sur 24 compte tenu de l'activité de maintenance.

Suite aux évolutions des activités du site ainsi qu'aux évolutions réglementaires, l'établissement s'est engagé dans des opérations de rénovation de ses installations de stockage et de distribution d'hydrocarbures.

### 2.2) Implantations

L'usine est implantée au Brézet, au Nord-Est de l'agglomération clermontoise, sur la commune de Clermont-Ferrand, sur un terrain d'une superficie totale de 97 887 m<sup>2</sup>, dont environ 2 ha de surfaces imperméabilisées (0,6 ha de bâti et 1,4 ha de voiries et parking, les 7,8 ha restant se répartissant entre espaces verts et concassés).

Le voisinage de l'installation est constitué :

- ✗ au Nord : l'arsenal des Gravanches ;
- ✗ à l'Est : l'autoroute A71 ;
- ✗ au Sud et à l'Ouest : la zone industrielle du Brézet et des zones pavillonnaires.

Des zones pavillonnaires sont mitoyennes des installations de distribution. Les modifications apportées au site tiennent compte de la présence de ces zones et doivent permettre de réduire au maximum les nuisances du site.



## 2.3) Activités

L'unité opérationnelle de maintenance de Clermont-Ferrand assure la maintenance des engins moteurs (rames et locomotives). De la maintenance curative et préventive sont réalisées sur le site, toutefois les opérations de maintenance lourdes (remplacement de grosses pièces, carrosserie...) ne sont pas réalisées sur ce site.

Deux stations-services, une pour les locomotives et une pour les autorails, sont à disposition. Elles distribuent également le sable, l'huile et le liquide de refroidissement.

Les principales évolutions prévues sur le site sont :

1) la zone de dépotage.

L'aire de dépotage permet le dépotage de 2 wagons de 60 m<sup>3</sup> en simultané. Ces installations seront équipées d'un compteur, pour mesurer la quantité de gazole dépotée. L'aire sera étanche. L'emplacement choisi permettra le stationnement de 4 autres wagons coté butoir.

2) Stockage aérien

Le stockage actuel d'une capacité nominale de 1310 m<sup>3</sup> est constitué de 2 réservoirs de 55 m<sup>3</sup> (un troisième a été mis en sécurité et dégazé), un réservoir de 250 m<sup>3</sup>, un réservoir de 140 m<sup>3</sup> (hors service), un réservoir de 450 m<sup>3</sup> et un réservoir de 360 m<sup>3</sup>.

Il est prévu de réduire le volume de gasoil stocké sur le site à 900 m<sup>3</sup> en 3 réservoirs de même capacité. Les cuves seront équipées d'un système de jaugeage à lecture directe. La cuvette de rétention disposera d'un volume minimum de 450 m<sup>3</sup> (hors cuve), les dimensions prévues sont 35 m \* 11,5 m \* 1,5 m.

De plus, le site dispose de cuves de fioul domestique pour des chaudières et un groupe électrogène. Cela représente 11 cuves de 1000 litres à 5000 litres pour un volume total de 21,5 m<sup>3</sup>. Les cuves de la chaufferie du local traction BA devront être mise en rétention.

### 3) distribution de gasoil

L'aire de distribution de 2 voies d'une longueur de 60 m (dite station longue) sera reconstruite à l'emplacement actuel (station autorail). Une couverture type abri de quai sera implantée sur le quai central.

Une aire de distribution de 30 m environ (dite station courte) sera implantée sur la voie de rentrée diesel.

La quantité annuelle distribuée est d'environ 13 000 m<sup>3</sup> (soit 2628 m<sup>3</sup> équivalent/an).

### 4) Distribution d'huile et de liquide de refroidissement

La distribution d'huile au niveau des stations-service, sera réalisée à partir des nouveaux points de distribution créés, de part est d'autre de chaque voie des 2 stations. Ceci permettra de faire les pleins de l'ensemble des matériels présent sur le site.

La distribution de liquide de refroidissement sera réalisée à partir d'une installation mobile.

### 5) Aires de lavages

Une zone de lavage technique sur une zone étanche est envisagée à moyen terme.

## 2.4) Classement des installations et volumes d'activité

Les installations relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du Code de l'Environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous :

N°	Rubrique	Volume de l'activité ou de l'installation	Régime
1432.2.a	Stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430 : 2.a) Représentant une capacité équivalente totale supérieure à 100 m <sup>3</sup>	Stockage de gasoil de 900 m <sup>3</sup> (3 cuves) Stockage de fioul domestique de 21,5 m <sup>3</sup> (11 cuves)  <b>Capacité équivalente : 184,3 m<sup>3</sup></b>	A
1434.2	Liquides inflammables (installation de remplissage ou de distribution, à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435) : 2. Installations de chargement ou de déchargement desservant un stockage de liquides inflammables soumis à autorisation	Zones de dépôtage	A
1435.3	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant (liquides inflammables visés à la rubrique 1430 de la catégorie de référence [coefficient 1] distribué étant : Supérieur à 100 m <sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 3 500 m <sup>3</sup> .	2 stations-service <b>2628 m<sup>3</sup> équivalent</b>	DC

N°	Rubrique	Volume de l'activité ou de l'installation	Régime
2930.1.b	<p>Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie :</p> <p>1. Réparation et entretien de véhicules et engins à moteur :</p> <p>b) La surface de l'atelier étant supérieure à 2 000 m<sup>2</sup>, mais inférieure ou égale à 5 000 m<sup>2</sup></p>	<p>Atelier TER : 1615 m<sup>2</sup> Rotonde : 400 m<sup>2</sup> <b>Total : 2015 m<sup>2</sup></b></p>	DC
2910.A	<p>Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2271.</p> <p>A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, si la puissance thermique maximale de l'installation est inférieure à 2 MW</p>	<p>2 chaudières gaz de 730 kW chacune 5 chaudières fioul Groupe électrogène</p>	NC

A : autorisation – D : déclaration – NC : non classée

Les installations de combustion sont éparses sur le site et celles-ci ne sont pas techniquement raccordables à une cheminée commune. Ainsi compte tenu que la puissance de chaque chaufferie inférieure à 2 MW, les installations ne sont pas soumises à déclaration pour la rubrique 2910 conformément à la Circulaire du 10/06/05.

De même pour les installations de charge de batteries, elles ne sont pas visées par la rubrique 2925.

La fontaine de dégraissage à solvants visée par la rubrique 2564 a été supprimée.

## 2.5) Impact du projet

Le projet permettra outre la meilleure protection des sols (réalisation d'installation respectant les normes actuelles), de pouvoir traiter les sources de pollution de sols actuelle.

### **3) L'IMPACT EN FONCTIONNEMENT NORMAL ET LES MESURES DE REDUCTION**

Le dossier du pétitionnaire fait apparaître les éléments suivants :

#### 3.1) Impact sur l'air

Les sources d'émissions atmosphériques potentielles sont le fait :

- des opérations de maintenance des engins moteurs ;
- des installations de combustion, alimentées au fioul et au gaz naturel ;
- des opérations de soudage ;
- des gaz d'échappement des véhicules (camions, véhicules légers et matériel ferroviaire).

Le site dispose de 6 chaufferies et d'un groupe électrogène de 250 kVA. 5 comportent une chaudière au fioul, de puissance comprise entre 31,4 kW et 180 kW, pour une puissance totale de 470,9 kW. La chaufferie de l'atelier TER comporte 2 chaudières gaz de 730 kW chacune.

### 3.2) Impact sur l'eau

L'eau provient du réseau d'adduction en eau potable de la commune.

La consommation d'eau est utilisée pour les usages domestiques et pour le lavage et l'entretien des engins. Elle est estimée à environ 7100 m<sup>3</sup>/an.

Le réseau d'eau de la SNCF est équipé de 2 disconnecteurs (un par réseau).

La surface imperméabilisée du site est de 2 ha, dont plus d'un ha de voiries et parking.

Les eaux usées sont raccordées au réseau communal. Les eaux usées sont traitées à la station d'épuration intercommunale des 3 Rivières. Le site dispose de 5 points de rejet dans le réseau communal.

Les eaux issues de l'atelier TER rejoignent le réseau communal après traitement par séparateur d'hydrocarbures. La maintenance est assurée tous les 3 mois. (Une pompe de relevage et un séparateur d'hydrocarbures avant rejet au réseau communal sortie 6, et 2 séparateur d'hydrocarbures pour l'aire de dépotage TER avant rejet au réseau communal sortie 5).

Le réseau principal d'eaux industrielles récupère les eaux pluviales de la partie sous auvent de la station autorail, de l'aire de stockage des hydrocarbures, de l'aire de dépotage principale, les eaux de la rotonde couverte, des aires de lavage des voies 10 et 12 et de la station locomotive.

Ce réseau collecte également les effluents domestiques issus de l'atelier 141R, du vestiaire et du foyer.

Il abouti au déshuileur principal, entièrement curé tous les 3 mois, avant rejet au milieu naturel sortie 3, via une bassin de décantation au Nord. Ce rejet dispose d'un régulateur de débit de 50 L/s. La surface drainée par ce réseau est d'environ 5000 m<sup>2</sup>.

Le débit de fuite imposé par le régulateur de débit, de 50 L/s est supérieur aux préconisations du SDAGE (20 L/s pour une superficie de plus de 1 ha).

Une nappe d'eau est présente au droit du site, son niveau piézométrique fluctue entre 1,7 m et 3,8 m de profondeur. L'écoulement est orienté vers l'Est.

Le site se situe à proximité du ruisseau de la Tiretaine Nord, affluent du Bédat, lui-même affluent de l'Allier. Le site du Technicentre n'est pas localisé dans le périmètre de prévention du PPRNPI de la Tiretaine Nord.

### 3.3) Production de déchets

Les déchets non dangereux sont stockés sur une zone spécifique grillagée et fermée à clé.

Les déchets dangereux sont stockés dans des armoires entièrement sur rétention.

Les déchets dangereux générés par l'activité (huiles, curage de séparateur d'hydrocarbures...) sont d'environ 70 tonnes par an.

### 3.4) Bruit

L'impact sonore généré par le technicentre est essentiellement dû au train.

La finalité de la réorganisation du site permettra à terme de diminuer significativement les entrées de véhicules au niveau du Technicentre et donc le bruit.

Les mesures de bruit réalisées les 13 et 14 novembre 2008, montrent le respect des normes fixées dans l'arrêté préfectoral de 1980 excepté au niveau de l'avenue Jean MERMOZ où le trafic routier important entraîne un dépassement du seuil de 70 dB.

### 3.5) Utilisation rationnelle de l'énergie

Dans la mesure où l'énergie est une source non négligeable de dépenses, l'entreprise SNCF veille à ce que son utilisation soit gérée de manière optimale et à sensibiliser son personnel aux économies d'énergie.

### 3.6) Impact sur la santé des populations

L'étude d'impact sanitaire développe uniquement des effets liés aux installations de combustion et gaz d'échappement. Cette étude conclue à un impact faible sur la santé publique.

### 3.7) Paysages, sites

Le site est implanté en zone industrielle.

Les zones d'intérêts les plus proches du site sont :

- Une ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de type 1 "Puy de Crouel" à environ 2 km au Sud du site ;
  - Une ZNIEFF de type 1 "Puy de Var le Caire" à un peu plus de 2 km au Nord-Ouest du site ;
  - Une ZNIEFF de type 1 "Puy long d'Anzelle et de Bane" à environ 4 km au Sud-Est du site ;
  - Un site Natura 2000 "Vallées et coteaux xéothermiques des Couzes et des Limagnes" à environ 2 km au Sud du site ;
  - Un site Natura 2000 "Vallées et coteaux thermophiles au Nord de Clermont-Ferrand" à environ 3,4 km au Nord-Ouest du site ;
  - Un site inscrit "l'ensemble urbain de Monferrand" à 1,8 km à l'Ouest du site ;
- Un site inscrit "le centre ancien de Clermont" à environ 3,5 km au Sud-Ouest du site.

### 3.8) Impact sur les transports

Sur la base de 2 camions et 50 véhicules légers par jour, le site contribue à environ 0,6 % du trafic de la RD 769.

Le trafic ferroviaire est d'environ 145 entrées et sorties par jour. Toutefois, le projet n'entraîne pas de modification sur ce point.

### 3.9) Pollutions des sols

L'activité du site a généré une pollution des sols. Des hydrocarbures ont été retrouvés dans les sols et la nappe. La dépollution des zones polluées est prévue dans le cadre du démantèlement des anciennes installations.

Avant 2001, plusieurs plaintes de riverains ont indiqué l'arrivée d'odeur de gasoil dans leurs caves.

11 piézomètres de 6 mètres de profondeur ont été implantés sur le site en 2002.

En 2005-2006, l'écrémage du flottant sur la nappe a permis de récupérer 1900 litres d'hydrocarbures.

3 forages réalisés en mars 2008 à proximité de Pz4 (proche de la limite de propriété Sud) à 10 mètres de profondeur ont permis de constater l'absence d'eau (Pz15a, à 20 m au Sud-Ouest de Pz4 ; Pz15b, à 10 m au Sud-Ouest de Pz4 et Pz15c, à 20 m au Sud-Est de Pz4).

La dépollution prévue dans le cadre du réaménagement doit permettre de traiter environ 2640 m<sup>3</sup> de terre polluée.

## **4) LES RISQUES ACCIDENTELS ; LES MOYENS DE PREVENTION**

### **4.1) Risques naturels**

Le département du Puy-de-Dôme est classé en zone sismique Ib (sismicité faible). Ce point est pris en compte dans les projets de construction, d'aménagement et d'exploitation sur le site du technicentre.

Le site n'est pas classé en zone inondable. Le PPRNPI de la Tiretaine a toutefois une zone qui s'arrête en bordure du site, le long de l'avenue Jean MERMOZ.

Conformément à l'arrêté du 15 janvier 2008, le site est concerné par la réalisation d'une Analyse de Risque Foudre (ARF), celle-ci est actuellement en cours d'élaboration.

### **4.2) Gasoil**

L'étude de danger aborde plusieurs types de risque liés au stockage de gasoil. Le feu de bac, le feu de nappe, le boil over, l'explosion du ciel gazeux, la pressurisation du bac et l'effet de vague[SJ3].

L'unique phénomène dangereux en lien avec le danger d'inflammabilité du gasoil retenu est le feu de nappe, les autres phénomènes n'apparaissant pas pertinents pour le site.

### **4.3) Scénarii**

A partir du retour d'expérience tiré dans le secteur d'activité, il apparaît que le risque prépondérant est le déversement de matières dangereuses ou polluantes. Une analyse détaillée du scénario de déversement et du scénario d'incendie est réalisée dans l'étude de danger.

Concernant le risque de déversement, les mesures de prévention prises sont la limitation des stockages, la vérification périodique de l'état des cuves, la refonte à neuf des cuves de stockage dans le cadre du projet, cuves protégées par la rétention étanche et suppression des vannes de vidange et obturation de leur raccordement.

L'aire de dépotage sera réalisée sous forme de dalle béton incorporant la voie. Elle comportera 2 raccords obturables pour liaison aux wagons, des clapets anti-retour empêcheront l'éventuel écoulement de gazole par un raccord mal fermé.

Le projet de rénovation des stations-service prévoit la collecte des éventuelles fuites sur les canalisations d'amenée des hydrocarbures, les égouttures ainsi que les eaux de lavage en station, vers 2 débourbeurs séparateurs d'hydrocarbures neufs.

Concernant le risque incendie, les mesures de prévention prises sont, en plus de celles précisées ci-dessus pour le déversement, le permis de feu, l'ARF, l'interdiction de fumer et le plan de prévention en cas d'intervention d'une entreprise extérieure.

La modélisation d'un feu de nappe au niveau du stockage aérien d'hydrocarbures montre que le flux des 3 kW/m<sup>2</sup> reste dans les limites de propriété, les équipements du site étant relativement éloignés les uns des autres, la gravité d'un tel événement serait modérée.

Les eaux d'extinction d'un incendie au niveau du stockage aérien de gasoil, seront confinées dans la rétention. Il est également envisagé d'utiliser les réseaux d'eaux pour retenir les eaux d'extinction d'incendie, en fonction des résultats du diagnostic des réseaux en cours.

## **5) CONDITION DE REMISE EN ETAT**

En cas de cessation d'activité, l'exploitant indique qu'il prendra les mesures prévues par l'article R. 512-39-1 du code de l'environnement et notamment la notification au préfet et l'évacuation des déchets.

L'usage futur du site proposé sera déterminé conformément à l'article R. 512-39-2 du code de l'environnement.

## **6) ANALYSE DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

### **6.1) Statut administratif**

Le site est autorisé (arrêté préfectoral n°3477 du 20 mai 1980) pour le dépôt de combustible diesel et déclaré (Récépissé de déclaration du 1er février 2005) pour atelier de maintenance TER.

L'établissement s'est engagé dans des opérations de rénovation de ses installations de stockage et de distribution d'hydrocarbures. Nous profitons de ces travaux pour mettre à jour l'arrêté d'autorisation du site, même si les modifications ne sont pas considérées comme substantielles au sens de l'article R. 512-33 du code de l'environnement.

### **6.2) Situation des installations**

Les installations sont régulièrement autorisées.  
L'établissement a été visité le 4 novembre 2010.

### **6.3) Textes applicables**

*Les textes applicables aux installations sont cités au chapitre 1.7 du projet d'arrêté ci-joint.*

### **6.4) Prescriptions particulières**

#### **6.4.1) Surveillance de la nappe**

Compte tenu de la pollution des sols et de la nappe, pour s'assurer que la dépollution sera efficace et détecter d'éventuelle nouvelle pollution, une surveillance de la nappe est nécessaire.

*Cette prescription est reprise à l'article 8.2.3 du projet d'arrêté ci-joint.*

#### **6.4.2) Point bas de débordement**

Outre les prescriptions de l'arrêté ministériel du 03/10/2010 sur la rétention du stockage de gasoil, et pour améliorer la sécurité notamment en cas d'incendie, il est prescrit que cette rétention sera munie d'un point bas de débordement, en haut de la rétention, afin de limiter la surface de débordement, en cas de débordement de la rétention, et de connaître le point de la rétention où le débordement aura lieu.

*Cette prescription est reprise à l'article 7.4.3.1 du projet d'arrêté ci-joint.*

#### **6.4.3) Eaux pluviales**

*La fréquence minimum de 3 mois pour la maintenance des séparateurs d'hydrocarbures est prescrite à l'article 4.3.4 du projet d'arrêté.*

*Le respect des prescriptions du SDAGE et notamment celle concernant le débit de fuite sont reprises à l'article 4.3.6.1 du projet d'arrêté ci-joint.*

### **6.5) Principaux enjeux et inconvénients identifiés lors de la procédure**

Les principaux enjeux et inconvénients identifiés sont les pollutions de sols et le risque incendie.

## **7) PROPOSITION DE L'INSPECTION**

Compte tenu de ce qui précède, les nuisances générées par cet établissement peuvent être atténuées par l'application de prescriptions techniques adaptées.

Ces prescriptions tiennent compte des réserves émises par les services et de l'analyse qui précède.

Nous proposons au Conseil Départemental de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques d'émettre un avis favorable à l'octroi de l'autorisation sollicitée sous réserve du strict respect des prescriptions annexées au présent rapport.

Pour le directeur,  
L'inspecteur des installations classées,

signé

Vu et transmis,  
le responsable de l'Unité Territoriale  
Allier- Puy-de-Dôme

signé

