

NOTE DE SYNTHÈSE ET RESUME NONTECHNIQUE

Note de synthèse

La nouvelle usine de construction automobile sera construite en périphérie de Tanger, sur la Zone Economique Spéciale de Tanger Méditerranée. L'usine sera à proximité de la commune de Melloussa et la Zone Economique Spéciale de Tanger Méditerranée est gérée par l'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TMSA).

L'activité consiste en la fabrication de Véhicules Utilitaires (VU) et Véhicules Particuliers (VP). Plusieurs modèles de véhicules sont prévus. La capacité de l'usine sera, à terme, de 400 000 véhicules produits par an. L'usine est conçue avec une ligne de production d'une capacité de 15 Véhicules/heure (extensible à 30), et deux lignes chacune avec une capacité de 30 véhicules/heure. A ce stade du projet, le nombre de personnes sur le site est estimé à 8 000 personnes. Ce nombre est approximatif et sera confirmé plus tard dans l'avancement du projet.

Le procédé de fabrication comprend pour chaque ligne de production, les ateliers suivants :

- *L'emboutissage* : cette première étape permet de transformer des tôles d'acier en pièces qui composent la carrosserie du véhicule.
- *La tôlerie* : les pièces de tôle embouties sont soudées pour former la caisse du véhicule.
- *La peinture* : les carrosseries reçoivent tout d'abord un traitement de surface, puis passent dans l'atelier peinture où sont appliqués les différents mastics, peintures, bases, vernis et cire de protection.
- *Le montage* : c'est au cours de cette dernière étape que les caisses peintes reçoivent l'ensemble des équipements prévus sur chacun des différents modèles.

Ces ateliers sont complétés par des zones logistiques intérieures ou extérieures. Ces zones permettent la gestion des matières premières (produits chimiques, carburants, bobines de tôles,...), des pièces automobiles, des véhicules finis, et des déchets.

Les principales utilités nécessaires comprennent les installations suivantes : divers groupes électrogènes et motopompes; réseaux de distribution de fluides (gaz, eau potable et usées...); tours aéroréfrigérantes humides et réseau de réfrigération; groupes froids; compresseurs d'air; chaudière et circuit d'eau chaude; stations services pour la distribution de carburants, et une station traitement physico-chimique.

En plus de la partie industrielle, un centre de formation professionnelle lié aux métiers de la construction automobile sera construit.

Résumé non-technique de l'étude d'impact

Description de l'environnement

Le site sera construit sur une zone agricole située dans une région caractérisée par la présence de douces collines, intercalées par de petites vallées à caractère plat formées par les oueds. La végétation naturelle présente sur le site du projet comprend trois types de végétation: cultures de céréales principalement de blé; végétation ripicole et matorral de palmier nain. Seule la végétation ripicole représente une végétation fragile et d'intérêt écologique, mais cette végétation représente une petite partie de la surface du site.

La majorité des ressources en eaux souterraines du secteur sont de petites nappes phréatiques, situées sur les vallées fluviales et sur les parties altérées des schistes (petites nappes perchées). Ces nappes perchées sont associées aux matériaux quaternaires des rivières, il s'agit de ressources souterraines de haute vulnérabilité.

Concernant la faune, aucune espèce considérée comme une espèce menacée ou espèce rare ou endémique est présente sur le site de RTM.

Résumé des Impacts

a) Impact sur le paysage

La zone deviendra une zone industrielle. La localisation du site a été sélectionnée par TMSA et le développement de la zone industrielle s'inscrit dans le cadre du développement économique de la région.

b) Impacts sur les voies de communication

Lors de la construction, une augmentation du trafic routier associé au transport de matériel de chantier et aux trajets du personnel du chantier est prévisible. L'augmentation du trafic se fera essentiellement au niveau de l'autoroute et sur la nouvelle route qui relie l'échangeur de Mélloussa avec le site RTM. Il se peut qu'il y ait aussi une augmentation de la circulation sur différentes petites routes autour de Mélloussa et entre Mélloussa et Tanger. L'autoroute a été construite pour répondre à une augmentation de la circulation routière dans le contexte d'un développement économique. De nouvelles infrastructures routières sont en cours ou prévues par la direction des routes du Maroc pour accompagner ce développement économique de la région de Meloussa.

Lors de l'exploitation une augmentation du trafic routier associée à la livraison de matière première et aux trajets domicile – usine effectués par les employés du site est attendue. L'augmentation du trafic des camions se fera ressentir essentiellement au niveau de l'autoroute et sur la nouvelle route qui relie l'échangeur Mélloussa avec le site RTM. Il peut y avoir également une augmentation de la circulation sur différentes petites routes autour de Mélloussa et entre Mélloussa et Tanger associée aux voitures particulières et aux bus transportant des employés. L'impact est considéré d'importance faible, l'autoroute a été construite pour répondre à une augmentation de la circulation routière dans le contexte d'un développement économique. De nouvelles infrastructures routières sont en cours ou prévues par la direction des routes du Maroc pour accompagner ce développement économique de la région de Meloussa.

c) Impact sur les ressources en eau

Les activités de construction et d'exploitation n'auront aucun impact sur les ressources en eaux souterraines. Le site sera alimenté en eau de façon provisoire puis définitive par une station de reprise gérée par l'ONEP. L'eau provient des ressources en eaux de trois barrages et non du pompage dans la nappe phréatique. Dans la mesure où l'ONEP s'engage sur un contrat avec RTM pour alimenter l'usine en eau et que ces ressources proviennent de barrages, il est estimé que les ressources en eaux sont suffisantes.

d) Impact des rejets sur les eaux superficielles

Dans la phase construction les eaux domestiques sont pompées et évacuées vers la station de la ville de Tanger. En phase d'exploitation du site, l'impact est considéré d'importance faible et acceptable dans la mesure que les rejets seront en conformité avec le contrat liant RTM et ONEP. RTM mettra en place un suivi des opérations de rejet réalisées. Les eaux pluviales sont rejetées au milieu naturel après régulation et traitement dans des bassins d'orage.

e) La gestion des déchets

Les déchets du chantier sont produits par les activités de terrassement, de construction des bâtiments, de la voirie. D'une manière générale, les déchets ménagers et industriels (non dangereux) seront envoyés vers la décharge publique. Les déchets dangereux sont dirigés vers des filières adaptées à une élimination ou valorisation (Ex : cimenteries).

En phase exploitation, les déchets comprennent par ordre d'importance les chutes de tôles issus de l'emboutissage, les déchets d'emballages issus du montage (carton, plastique, bois,...), les déchets industriels dangereux issus de la peinture et les déchets alimentaires.

Une grande majorité des déchets produits sur le site sont valorisés. Les déchets industriels non valorisables sont éliminés dans des filières adaptées (Ex : décharge pour les déchets banals, cimenteries pour les déchets dangereux).

f) Air - énergie - odeurs

Énergie : Les nombreuses installations seront alimentées en électricité, mais à ce stade du projet la liste d'utilisateurs et les puissances installées est en cours de réalisation. Les chaudières, les oxydateurs thermiques et les systèmes de chauffe fonctionneront au gaz naturel (ou GPL en substitution). Les installations sont conçues avec l'appui de retour d'expérience des usines de Renault en Europe et par conséquent la réduction de la consommation d'énergie sera optimisée.

Odeur : Le seul processus potentiellement émetteur d'odeur en cas de dysfonctionnement de l'incinérateur la cataphorèse (lors du traitement de surface). En fonctionnement normal, l'impact de l'odeur est nul. La technologie d'incinération est bien maîtrisée par Renault et le risque de défaillance du traitement est considéré comme négligeable.

Émissions atmosphériques : Les principales activités à l'origine des rejets atmosphériques sont les suivantes : l'activité de peinture ; les traitements de surface ; le fonctionnement des installations thermiques (chaudière et oxydations thermiques), et le soudage (émissions de poussière métalliques). Les mesures de contrôle des émissions comprennent la mise en place de procédés visant la réduction des consommations de solvants et la mise en place des traitements des émissions afin d'assurer que les émissions sont en conformité avec des normes adoptées par Renault et agréées par les Autorités Marocaines.

g) Bruit

Lors de la construction il y aura de nombreuses sources de bruit sur le chantier: moteurs des engins de chantier et camions; alarmes, klaxons, sirènes; coupage de matériau; activités de constructions. L'impact est considéré significatif mais d'importance faible.

Lors de la phase d'exploitation les principales sources de bruit sont les suivantes: moteurs des camions de livraison, bus, voitures; alarmes, klaxons, sirènes; atelier d'emboutissage et tôlerie; atelier traitement de surface. L'implantation de la partie industrielle éloignée des limites de propriétés limitera grandement l'impact bruit à l'extérieur du site.

h) Impact sur la qualité des sols et des eaux souterraines

Le chantier de construction sera géré dans l'optique d'éviter que des produits chimiques ou des hydrocarbures soient répandus sur le sol ou rejetés dans le sous-sol. En fonctionnement normal, aucun impact sur le sol et le sous-sol n'est à prévoir. Néanmoins, le chantier présente des sources potentielles de pollution. En cas de manquement aux bonnes pratiques de la gestion du chantier, des produits chimiques ou des hydrocarbures pourraient être déversés sur le sol, puis pourraient s'infiltrer dans le sous-sol avec un impact sur la qualité des sols et des eaux souterraines.

Pour la phase d'exploitation, l'usine est conçue et exploitée afin qu'aucun produit néfaste pour l'environnement ne soit répandu sur le sol ou rejeté dans le sous-sol. En fonctionnement normal, aucun impact sur le sol et le sous-sol n'est à prévoir.

Néanmoins, les installations présentent des sources potentielles de pollution. En cas de défaillance ou dysfonctionnement, des produits chimiques ou des hydrocarbures pourraient être déversés sur le sol puis pourraient s'infiltrer dans le sous-sol.

i) Impacts sur topographie et drainage

Le lieu du projet présente une topographie complexe avec plusieurs oueds qui traversent le site. La construction du projet sur le site nécessite des travaux et la topographie et le drainage naturel du site seront modifiés. Afin de minimiser les impacts sur le drainage, les berges des oueds seront renforcées et des ouvrages hydrauliques tels que dalots seront construits. Le but est de s'assurer que les travaux du site ne modifieront pas le drainage, qu'en période de crue l'écoulement naturel des eaux ne sera pas modifié et que le site ne sera pas exposé au risque d'inondation.