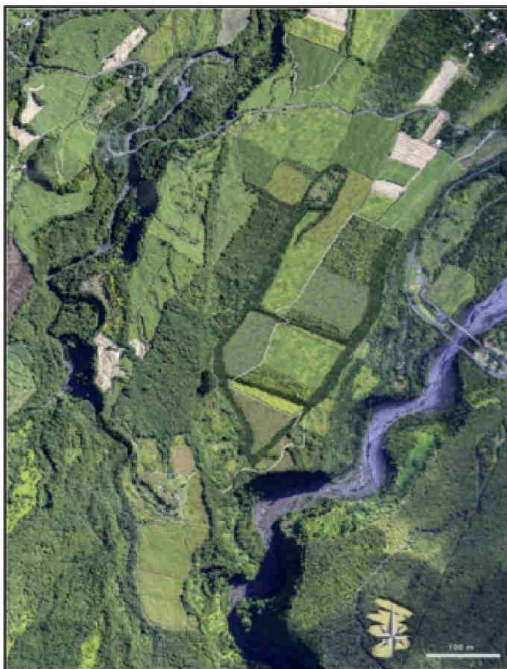




Mémoire en réponse aux remarques de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) à une demande d'autorisation d'exploiter une ICPE.

« Projet de carrière des Orangers de la société TERALTA Granulat Béton Réunion »



Références	SCETE/UEE/CL/ appui MRAe n°2018APREU11
------------	--



476 rue Deschanets
97440 Saint-André

SARL CL au capital de 10000 €
RCS 2007 B 686,
SIRET 49814139900028,
APE 742C
Tél : 02 62 21 54 71

Email : sremc2@orange.fr

SOMMAIRE

1. Urbanisme réglementaire	3
2. Milieu naturel	4
3. Emission de poussières.....	5
4. Emission de bruit.....	6
5. Transport de matériaux	6
ANNEXE A.....	9
ANNEXE B	10
ANNEXE C	11

1. URBANISME REGLEMENTAIRE

➤ *Concernant l'urbanisme réglementaire :*

➤ *l'Ae relève que la procédure d'autorisation ICPE ne pourra aboutir qu'à l'issue de la révision du PLU de Saint Benoît.*

Le règlement de la zone Apfma du PLU de Saint-Benoît actuellement en vigueur autorise l'extraction de matériaux, les locaux et installations techniques liées uniquement à l'extraction, dans la mesure où la remise en état permet la continuité de l'activité agricole.

Le projet de la société TGBR envisage une remise en état agricole des parcelles de manière coordonnée à l'exploitation de la carrière, y compris pour les zones de stockage de matériaux, ou d'installations de locaux et équipements de carrière. Le projet de la société TGBR ne modifie pas la destination des surfaces impactées et n'entraîne pas de réduction de terres agricoles au sens de l'urbanisme. La réalisation de l'activité d'extraction sur le site de la carrière des Orangers va nécessiter l'utilisation des locaux et installations techniques suivantes :

- un bâtiment administratif abritant les bureaux, les vestiaires, les sanitaires et le réfectoire ;
- un atelier de maintenance des engins ainsi que les installations connexes (aire étanche de stationnement des engins, aire étanche de ravitaillement avec positionnement de la cuve de GNR) ;
- des bassins de stockage, décantation et rétention/décantation des eaux pluviales ;
- de 3 ponts bascules et leur guichet ;
- plusieurs aires de transit de matériaux ;
- une installation de premier traitement des matériaux.

Un premier traitement des matériaux par une installation mobile de concassage et criblage (comme prévue les deux premières années d'exploitation) est également lié à l'extraction. En effet, ce traitement de concassage primaire et premier criblage permet de maintenir sur le site la partie non valorisable économiquement (stériles) des matériaux extraits.. Ces stériles sont nécessaires et utilisés dans le cadre de la remise en état de la carrière en participant à la reconstitution des terrains agricoles. La quantité de matériaux chargés dans les camions est plus faible après traitement et enlèvement de la partie stérile que s'ils étaient directement envoyés après extraction vers une installation de traitement. Cette réduction du trafic limite par conséquent les émissions de gaz à effets de serre et les risques induits par la circulation des camions.

A titre d'exemple, la Société d'Aménagement Mobile, dont le site de carrière et de traitement de matériaux est localisé en limite nord-est du projet de la société TGBR sur la même zone Apfma, est autorisée à concasser et cribler les matériaux qu'elle extrait avec une installation mobile de 660 KW maximum (Arrêté préfectoral n°2014-2891/SG/DRCTCV du 18 février 2014).

L'exploitation du projet de la société TGBR (carrière et installation de premier traitement via concasseur mobile) lors des deux premières années respecte le règlement de la zone Apfma du PLU actuellement en vigueur.

Dans un deuxième temps, TGBR souhaite améliorer la valorisation du gisement de la carrière et produire des matériaux « nobles » en mettant en place une installation de traitement élaborée. Cette installation de traitement secondaire et tertiaire n'est pas uniquement liée à l'extraction et n'est donc pas compatible avec le PLU actuel. Néanmoins cette installation permettra de répondre aux orientations du SAR et du SDC. Le projet prévoit son positionnement après la deuxième année d'exploitation, soit fin 2020.

Une procédure de révision générale du PLU de la commune de Saint-Benoît est en cours. Le projet de PLU, arrêté le 17 décembre 2017 par le conseil municipal, prévoit un classement en secteur « Aca » autorisant l'installation d'une unité de concassage en tant qu'« installation liée et nécessaire à l'exploitation de la carrière ». Cette procédure d'urbanisme devrait aboutir à la mise en application du nouveau PLU au cours de l'année 2019.

Par conséquent, la durée de la procédure de révision du PLU, qui permet d'autoriser la mise en place d'une installation élaborée de traitement des matériaux sur le site de la carrière est compatible avec le phasage du projet de la société TGBR et avec la procédure d'autorisation ICPE.

2. MILIEU NATUREL

➤ *Concernant le milieu naturel, l'Ae recommande de :*

- *prendre en compte le suivi des espèces d'oiseaux forestiers protégés, repérer les nids et si nécessaire les déplacer. L'Ae rappelle qu'en cas de présence avérée de nids sur le site du projet, la procédure de dérogation espèces protégées est requise ;*

D'après l'expertise naturaliste effectuée par le bureau d'études BIOTOPE, les espèces d'oiseaux forestiers susceptibles de nicher sur le site sont la Tourterelle malgache (*Streptopelia picturata*), le Tarier de la Réunion (*Saxicola tectes*), l'Oiseau vert (*Zosterops olivaceus*) et l'Oiseau blanc (*Zosterops b. borbonicus*). Ces espèces utilisent des nids pour élever leurs petits, qui sont différents chaque année. Une fois que les juvéniles ont quitté le nid, celui-ci est abandonné.

Dans le cadre de la Mesure R02 « Planification et modalités des travaux de déboisement en fonction des exigences écologiques des espèces » (cf Tome 5 Annexe 4 Pièce 2 p112), les opérations de déboisement/défrichage seront réalisées en période la moins favorable pour la nidification des oiseaux forestiers. Cette disposition permet donc de réduire le risque de présence d'oiseaux en nidification sur les zones boisées concernées. En complément de cette disposition environnementale, la mesure R02 intègre également, d'ores et déjà, le passage d'un écologue en amont des travaux de déboisement/défrichage sur le site. Il permettra de s'assurer de l'absence d'espèce protégée dans les secteurs à défricher. En cas de découverte d'un nid occupé (individus couvant, œufs, jeunes), la phase de déboisement/défrichage sera repoussée. Dans le cas contraire, l'écologue balisera un secteur autour du nid suffisamment étendu (zone tampon) pour protéger ce dernier. Une fois le secteur balisé, la zone fera l'objet d'un suivi hebdomadaire par un écologue pour évaluer l'évolution du cycle de reproduction. Une fois les juvéniles émancipés, la zone préalablement balisée sera alors défrichée dans la foulée du constat de l'écologue, afin d'éviter une nouvelle couvée.

Le phasage de la carrière a été élaboré en tenant compte des surfaces présentant des enjeux écologiques importants (nidification des espèces protégées notamment), de façon à permettre leur exploitation lors des périodes de moindre impact (juillet à septembre). Les espaces dont les enjeux écologiques sont faibles ont des superficies suffisamment élevées au cours de chacune des phases pour être exploités lors des périodes non favorable à la biodiversité.

- *lors des déboisements, envisager des mesures complémentaires de réduction d'impact, comme la récupération des espèces indigènes viables et ou leurs semences à des fins de plantation sur site ou de réintroduction dans le cadre d'un programme de restauration locale d'habitats similaires sur le territoire de la commune. Les semences pourraient également être fournies à des associations naturalistes ou à des pépinières spécialisées dans la conservation ou la valorisation de la flore locale.*

D'après l'inventaire réalisé par le bureau d'études Biotope en 2016, aucune espèce végétale protégée n'a été repérée et il semble qu'une seule station d'espèce végétale patrimoniale soit localisée sur

l'emprise du site (*Ficus mauritiana*). La potentialité de présence d'espèces patrimoniales sur le site est donc très faible.

Pour rappel, il est déjà prévu, dans le cadre d'une mesure d'accompagnement (Cf. mesure MA01 «Remise en état éco-paysagère des talus et délaissés du site de carrière, en faveur de la biodiversité»), la remise en état du site après exploitation, s'inscrivant dans un projet de restauration écologique via la plantation d'espèces floristiques indigènes/endémiques. Dans le cadre de cette mesure et, pour répondre à la recommandation pertinente de la MRAe, la société TGBR envisage de prendre des dispositions complémentaires pour réaliser son projet de restauration écologique. Ainsi, autant que faire se peut, les semences et/ou individus transplantables d'espèces indigènes présentes dans les emprises à défricher seront prélevés avant d'être déboisées, en vue de les utiliser pour la remise en état écologique des talus. Compte-tenu du décalage temporel entre l'exploitation et la remise en état progressive des terrains, TGBR définira, une emprise dédiée à la mise en culture ou mise en jauge des individus prélevés. La gestion de cette pépinière « projet » sera mise en place par TGBR et suivie par le prestataire spécialisé en charge des travaux de restauration écologique. Un plan de gestion de la remise en état éco-paysagère sera mis en place dès la première année d'exploitation afin, notamment de définir les modalités de mise en œuvre de cette mesure.

Les retours d'expérience sur ce type de mesure sont faibles et ne permettent pas de garantir que les individus prélevés seront viables une fois replantés. De plus, le prélèvement de graine semble relativement compliqué à mettre en œuvre, étant donné la période de réalisation de la phase de déboisement. **Cette mesure ne constitue pas un engagement de la société TGBR dans la réduction des impacts du projet, mais une mesure d'accompagnement.**

3. EMISSION DE POUSSIÈRES

➤ *Concernant les émissions de poussières :*

➤ *L'Ae recommande de renforcer le plan de surveillance de propagation des poussières au niveau des zones boisées et des plantations en périphérie de la zone d'extraction en phases 2 et 3 au vu de la sensibilité par rapport à la biodiversité.*

Pour renforcer le plan de surveillance des poussières une jauge « mobile », positionnée en limite ouest (sous les vents dominants) et déplacée en fonction de l'avancement de l'exploitation au cours des phases 2 et 3 sera ajoutée à partir de la fin de la phase 1 (Cf. Annexe A).

Cette jauge « mobile », permettra d'évaluer la quantité de poussières présente en limite ouest du site, à proximité de la zone en extraction et de la zone boisée. Elle sera donc de « type c » selon l'alinéa 19.6 de l'article 19 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié.

➤ *L'Ae recommande la mise en œuvre d'un plan de suivi des émissions de poussières pendant les 15 ans de l'exploitation.*

Le plan de surveillance des retombées de poussières sera réalisé conformément à l'article 19 de l'arrêté Ministériel du 22 septembre 1994 modifié pendant toute la durée de l'exploitation. Ce plan de surveillance comprend la réalisation de mesures sur 30 jours tous les 3 mois. Si, à l'issue de huit campagnes consécutives, les résultats sont inférieurs à la valeur prévue au paragraphe 19.7 du présent arrêté (500 mg/m²/jour en moyenne annuelle glissante pour chacune des jauges installées à proximité des zones sensibles (habitations, crèche, etc.) du plan de surveillance), la fréquence trimestrielle deviendra semestrielle. Un bilan annuel reprenant les valeurs mesurées et l'historique des données sera établi par la société TGBR conformément au point 19.9 de l'arrêté du 22/09/1994 et ce, **pendant toute la durée d'exploitation de la carrière (soit 15 ans).**

4. EMISSION DE BRUIT

➤ *Concernant les émissions sonores :*

- *L'Ae recommande d'augmenter la périodicité des mesures d'émissions sonores.*
- *L'Ae recommande des compléments de points de mesures d'émission sonore dès l'ouverture du site et des relevés plus fréquents pendant les périodes d'ouverture de front de taille proche de zones habitées (Les Chicots) ou de l'avifaune protégée nicheuse.*

Concernant la fréquence des mesures, au cours des 4 premières années, où l'exploitation est au plus près des habitations, les mesures de bruit seront réalisées annuellement. Ensuite la fréquence sera trisannuelle pendant les 9 années suivantes et redeviendra annuelle pendant les deux dernières années, lorsque que l'exploitation sera au plus près de la zone de nidification du Busard de Maillard.

Pour les points de mesures de bruit, en plus des 4 points en Zone à Emergences Règlementées, seront ajoutés. La localisation des points de mesures en fonction du phasage de l'exploitation est présentée sur la carte en Annexe B Les points ajoutés sont les suivants : :

- un point en limite de propriété à proximité de l'installation de traitement – cf point n°5;
- un point en limite de propriété à proximité de la zone en extraction, qui sera déplacé en fonction de l'avancement de l'exploitation – cf point n°6.

En tout état de cause, les émissions de bruit mesurées devront respecter les valeurs limites fixées par l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. Le niveau sonore ne devra pas excéder 70 dB(A) en limite de propriété (points n°5 et 6 de la carte en Annexe B) et les émissions de bruit de l'installation ne devront pas engendrer une émergence supérieure à 5 dB(A) au niveau des ZER (point n°1 à 4 de la carte en Annexe B).

5. TRANSPORT DE MATERIAUX

➤ *Concernant le transport de matériaux*

- *L'Ae recommande que des mesures soient proposées en termes de sécurité routière du fait de l'impact du trafic généré par le projet sur les populations situées le long de la RD 3 et de la RN2.*

TGBR met en place une politique de sécurité routière depuis plusieurs années qui inclut, notamment :

- une participation active à l'association ASSER
- des sensibilisations internes et externes sur la problématique de sécurité routière
- la mise en place de règles strictes concernant la conformité des camions à la réglementation et les exigences de TGBR
- La mise en place de sanction lors du non-respect de règles

En Annexe C, un document rédigé par TGBR reprend en détail les actions existantes et qui seront mises en place sur le site des Orangers.

Concernant en particulier le projet des Orangers, lors du dépôt du dossier de demande d'autorisation d'exploiter la carrière des Orangers, ayant fait l'objet du présent avis, une concertation entre la société

TGBR, la Mairie de Saint-Benoît et les gestionnaires de la RD3 et de la RN2 était en cours. Elle devait permettre de définir les mesures à mettre en place pour améliorer la sécurité des usagers de ces axes routiers et des populations riveraines.

En l'état des discussions, la concertation a permis de définir plusieurs mesures concrètes à mettre en place et concernant la sécurité des populations le long de la RD3 et de la RN2, en particulier au niveau du carrefour entre ces deux axes routiers. Certaines de ces mesures nécessitent la formalisation juridique d'accords et d'engagements, qui sont en cours d'élaboration.

Pour les populations présentes le long de la RD3 :

Les mesures de réduction envisagées par la société TGBR pour les riverains de la RD3 sont :

- L'aménagement de l'accès au site de façon à ne pas présenter de risque pour les usagers de la RD3. Cette mesure fait l'objet d'un arrêté par le Conseil Départemental de la Réunion qui est disponible en Annexe 3 - pièce 8 du dossier d'autorisation.
- La limitation la vitesse des camions sur cet axe à 30 km/h. Cette proposition de limitation de vitesse sur une portion définie de la RD3 a été validée par l'Unité Territoriale Routière Est (UTR Est) du Conseil Départementale de la Réunion lors de réunion de travail en mai 2018. Il est à noter qu'en matière de suivi de l'application de cette mesure : Dans le cadre de la politique de sécurité de la société TGBR, les camions transportant les matériaux affrétés par TGBR posséderont un dispositif embarqué de type MASTERNAUT® qui permettra de contrôler sur un trajet défini, la vitesse moyenne. Cet équipement permettra de vérifier que les conducteurs de la société TGBR respectent bien la limitation de vitesse à 30 km/h au niveau de la RD3. Ce dispositif est déjà mis en place sur les camions actuellement affrétés par TGBR sur ses autres sites.
- La mise en place d'une convention entre la société TGBR et l'exploitant de la RD3 pour l'entretien de la portion de chaussée entre la sortie du site et le carrefour entre la RN2 et la RD3. L'élaboration de cette convention est en cours de rédaction et de relecture : elle sera finalisée une fois l'obtention de l'arrêté préfectoral d'autorisation accordée à la société TGBR.

Pour les populations présentes le long de la RN2 :

Pour limiter les impacts du transport de matériaux par camions sur les populations riveraines de la RN2, la société TGBR envisage :

- La réalisation de sensibilisation en interne des conducteurs de camions de la société TGBR, des sous-traitants et des clients sur la sécurité routière et l'adaptation de la conduite en zone urbaine. Cette mesure est déjà en place et TGBR réalise régulièrement des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière auprès de ses employés et de ses sous-traitants.
- La mise en place de radars pédagogiques à chaque entrée du hameau des Chicots le long de la RN2 et/ou sur la RD3 afin de rappeler aux usagers la sensibilité du secteur en matière de sécurité routière et l'importance de respecter la limitation de la vitesse à 50 km/h ou à 30km/h. Le positionnement des radars fixe ou mobile n'est pas encore établi et fera l'objet d'une proposition de TGBR auprès des gestionnaires du réseau routier et de la Mairie de Saint-Benoît.

La mise en place des radars pédagogiques n'a pas encore reçu la validation de la Mairie de Saint-Benoît et du gestionnaire de la RN2. Des discussions sont en cours.

Pour la sécurité au niveau du carrefour entre la RN2 et la RD3 :

Au cours de l'instruction précédente du dossier d'autorisation, le carrefour entre la RD3 et la RN2 avait été identifié comme une zone à risque du fait de l'augmentation du passage de camions, induite par la carrière.

Lors de la concertation avec la Mairie de Saint-Benoît et les gestionnaires du réseau routier, il a été convenu de réaliser une étude de trafic spécifique pour évaluer l'impact de l'injection de poids-lourds induit par le projet sur la sécurité des automobilistes au niveau du carrefour et d'identifier des mesures techniques à mettre en œuvre pour éviter ou réduire ces risques. Cette expertise devait permettre aux gestionnaires de la RD3 et de la RN2 de préciser les prescriptions techniques nécessaires pour améliorer la sécurité des usagers.

Le cabinet ARTELIA a été missionné et a rendu son étude en avril 2018. Les résultats ont été présentés aux gestionnaires des réseaux routiers et à la Mairie de Saint-Benoît. Cette étude présente l'analyse de la giration des véhicules, l'impact sur le trafic en terme de fluidité et présente les mesures préconisées pour la sécurisation du carrefour.

Une analyse de l'état initial du carrefour a été menée et montre que :

- Aucun problème notable n'a été relevé pour la giration des deux plus importants types de camion en termes de longueur (PTAC/PTRA de 44 tonnes et 32 tonnes), pour toutes les trajectoires au niveau du carrefour. Les poids lourds doivent néanmoins balayer toute la surface du carrefour, pour pouvoir tourner, quel que soit le mouvement. Cela pose donc aujourd'hui déjà des problèmes de sécurité pour les usagers de la voie opposée.
- Un fort problème de visibilité est présent sur le carrefour entre la RD3 et la RN2 côté sud. Les véhicules approchant de la ligne de cédez-le-passage sur la RD3 n'ont une visibilité que sur 40 m alors que le guide technique d'Aménagement des Routes Principales préconise une distance minimum de visibilité de 116,70 m, pour une vitesse à 70 km/h. Cette distance de 40m est insuffisante et présente un risque d'accident fort. Concernant la RN2 côté nord, la visibilité depuis la RD3 est confortable.
- Les conditions de circulation le matin et le soir sont quasiment similaires, la charge totale du carrefour en heure de pointe le matin étant légèrement supérieure à celle en heure de pointe le soir.
- Le flux principal provient de la RN2, de la branche sud (depuis Ste-Rose) le matin et de la branche nord (depuis les Chicots) le soir. Le seuil de capacité pour ce type de voie (~ 900 Unités de véhicule Particuliers par heure (UVP/h)) est loin d'être atteint (526 UVP/h en heure de pointe le matin et 466 UVP/h en heure de pointe le soir).
- Le flux de circulation sur la RD3 est très faible, une trentaine d'UVP/h par sens, aux heures de pointe.
- La charge sur ce carrefour est faible, les trajectoires contraignantes (insertion depuis la RD3 sur la RN2 en direction du nord) sont peu nombreuses.
- Le carrefour ne présente actuellement aucun signe de congestion, l'insertion des véhicules depuis la RD3 s'écoule très facilement.

En condition projetée à l'horizon 2020 :

- L'analyse statique montre que le carrefour à l'horizon 2020 ne présentera aucun signe de congestion, les insertions depuis la RD3 s'écouleront très facilement.

Suite à ce constat, la société TGBR et les gestionnaires de la RD3 et de la RN2, ont décidé de mettre en place une mesure pour améliorer la sécurité des usagers, qui a été dimensionnée par ARTELIA.

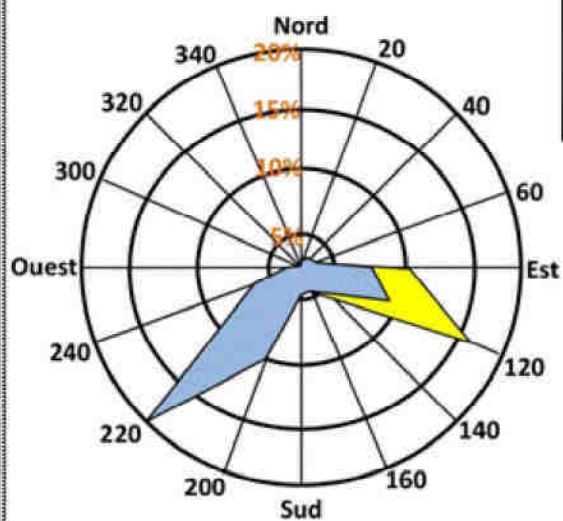
Dès le début de l'exploitation, un système de feux tricolores au niveau du carrefour entre la RN2 et la RD3 sera installé. Les prescriptions techniques ont été fournies aux gestionnaires de réseau pour analyse et concernent notamment les besoins de mise en place de signalisations verticales et horizontales ainsi que le fonctionnement des feux (boucle de détection, distances...) L'analyse de la mise en œuvre de cette mesure montre un maintien de la fluidité du trafic à horizon 2020 et une sécurisation de l'intersection par rapport à l'état initial. Cette mesure a été estimée à un coût d'environ 101 450 euros à la charge de TGBR.

ANNEXE A

Plan de surveillance des poussières modifié

Vitesse du vent moyen à Saint-Benoît

- 0,5% : vitesse > 8 m/s
- 12,6% : 4 < vitesse ≤ 8 m/s
- 73,6% : 1 < vitesse ≤ 4 m/s
- 13,3% : vitesse ≤ 1 m/s



Jauge habitation Chicots
(Jauge type b)

Jauge installation est
(Jauge type c)

Jauge habitation ouest
(Jauge type b)

Jauge installation ouest
(Jauge type c)

Jauge "mobile" en limite de
propriété
(Jauge type c)

Projet

Zone d'implantation potentielle
de la jauge témoin (Jauge type a)



ANNEXE B

Localisation des points de mesures de bruit en fonction
du phasage de l'exploitation



Point n°5 en limite de propriété à proximité de l'installation de traitement



Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 2



Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 3



Point n°6 en limite de propriété à proximité de l'extraction en phase 1



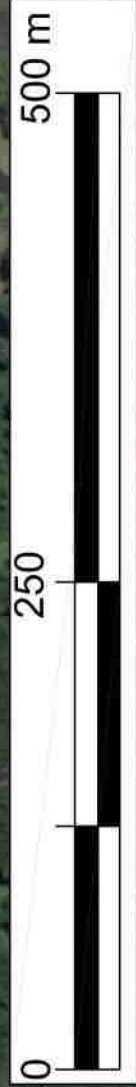
Limite du Projet

X Point ZER n°3

Point ZER n°4 X

X Point ZER n°2

X Point ZER n°1



Politique de santé et de sécurité relative au transport
routier appliquée au sein de la société TGBR

Politique de santé et de sécurité relative au transport routier appliquée au sein de la société TGBR

ASSER (Association entreprendre pour la sécurité routière au travail)

Depuis plus de 10 ans, Teralta Granulat Béton Réunion est membre de l'ASSER.

Créé en 2002 à La Réunion, l'ASSER (www.asser.re) mène des opérations de prévention des risques routiers en milieu professionnel. En 2017, l'association réunit une trentaine d'entreprises, soutenues dans leurs actions par des partenaires privés et institutionnels. Une mobilisation et des échanges qui participent à sauver des vies.

Jerry MOURLON (Directeur Santé, Sécurité & Environnement de TGBR) est trésorier de l'association.

Cet engagement auprès de l'ASSER reflète la volonté des TGBR d'œuvrer à ce que son activité n'occasionne aucun accident que ce soit sur ses sites, sur la route, ou sur les chantiers livrés.

Durant les dernières années, TGBR a été impliquée dans les actions menées par l'ASSER, dans le cadre d'actions Radar pédagogique, comme celle réalisée en présence de Mme la Sous-préfète de Saint-Benoît, sur la commune de Saint-Benoît le 11 décembre 2017. (<http://www.asser.re/d%C3%A9cembre-2017---st-benoit-action-radar-p%C3%A9dagogique-5.html>).

Mais aussi par la participation à des actions organisées par d'autres partenaires de la Sécurité Routière, tel le Salon de la Sécurité routière qui s'est déroulé le 10 novembre 2017 sur le Circuit Félix Guichard à Sainte-Anne.

Politique Santé, Sécurité, Environnement TERALTA

La volonté de TGBR est formalisée par sa Politique Santé, Sécurité et Environnement applicable dans toutes ses activités (Cf. Politique Santé, Sécurité et Environnement au chapitre 3.4 du Tome 1 : DAT) et par la Politique Santé & Sécurité applicable au Transport Routier (Cf. Politique Transport routier, en Annexe 1).

Les personnes concernées, transporteurs et chauffeurs, sont régulièrement sensibilisées et challengées sur le respect des règles applicables :

- Afin de ne travailler qu'avec des camions conformes à la réglementation ainsi qu'aux règles, TGBR met en place :
 - o une check-list à remplir avant de commencer sa journée (Cf. Check-list camion avant chargement, en Annexe 2) ;
 - o un contrôle des camions réalisé par TGBR (Cf. Tableau de suivi des équipements de sécurité obligatoires des camions granulats, en Annexe 3) ;
 - o un mémo Conformité camion (cf. Mémo Camion conforme, en Annexe 4) ;
 - o tous les camions benne sortant des sites TGBR sont pesés, et toute surcharge est interdite, il est en effet impossible d'éditer un bon de livraison pour un camion en surcharge (blocage au niveau logiciel), les règles relatives à la surcharge sont rappelées sur tous les sites TGBR (Cf. Unicem Surcharge Granulats, en Annexe 5).
- Des sensibilisations sont régulièrement animées auprès de tous les chauffeurs et leur participation suivie mensuellement :
 - o ¼ d'heure santé, sécurité environnement ;
 - o formation à la conduite préventive et rationnelle, financée par TGBR auprès de tous les chauffeurs, y compris les chauffeurs sous-traitants ;
 - o animations sur les sites de TGBR, avec focus particulier sur des actions de sécurité routière, en présence des différents acteurs de La Réunion (exemple : Sous-préfète de Saint-Benoît en charge de la sécurité routière, forces de l'ordre, etc.).

- les accidents concernant le transport routier, sur site, sur chantier et sur la route sont systématiquement analysés, aucun accident concernant le transport granulat sur route n'a été enregistré par TGBR depuis plus de 10 ans.
- Dans le but de s'assurer du respect des règles de conduite et de respect des itinéraires par les chauffeurs : les camions travaillant pour TGBR, incluant les sous-traitants transport sont équipés du dispositif de géolocalisation MASTERNAUT® permettant de connaître en temps réel la vitesse des camions, leur localisation et leur état de travail (conduite, arrêt, etc.), des rapports peuvent être également édités, et les informations précédentes stockées. Des alertes sont également émises par le système alertant les responsables de TGBR des non-respects éventuellement constatés.
- Ce dispositif permettra donc de recevoir des alertes concernant le respect des limitations de vitesse sur la RD3 et la RN2, et ainsi permettre à TGBR de mener des actions orientées sur ce secteur routier spécifique, et sur les transporteurs et chauffeurs concernés.

Respect des règles

Le respect des règles est un élément primordial de la Politique SSE de TGBR. De ce fait, le respect des règles de conduite peut être sanctionné par le biais du Règlement Intérieur de l'entreprise pour les salariés et par le biais des contrats conclus avec les transporteurs et incluant la politique disciplinaire. Cette dernière considère que la « Conduite dangereuse sur site et sur route » est passible d'une sanction de niveau 3 et supérieure allant de « l'envoi d'un courrier de rappel à l'ordre avec AR + éventuellement convocation de la personne concernée et du responsable de la société pour entretien », à la convocation du responsable de la société de transport et son exclusion du dispositif TGBR (Cf. Politique disciplinaire Sous Traitant, en Annexe 6).

Implantation d'un Radar pédagogique

Sur la RN2 et/ou la RD3, fort des actions de sensibilisations menées avec l'ASSER, et des implantations déjà menées par les pouvoirs publics, TGBR prévoit l'implantation de Radars pédagogiques affichant la vitesse des véhicules passant sur la route, et dans le respect de la RGPD (Règlement Général de Protection des Données), l'exploitation de ces informations à des fins de sensibilisation des chauffeurs.

Cette démarche pourra être mise en place en concertation avec les gestionnaires de réseaux.

Politique Transport routier

En ligne avec la politique Santé, Sécurité & Environnement de TERALTA GRANULAT BETON REUNION, ce qui suit est la politique dans le domaine du transport routier.

- Adopter les Règles de sécurité vitales du Groupe applicables au Transport,
- Evaluer et réduire les risques associés à nos activités de transport routier.
- Intégrer les actions correctives dans les plans d'actions réalisés dans le cadre du Système de Management Santé & Sécurité et en assurer un suivi périodique.
- Améliorer continuellement notre performance sécurité dans le transport routier.
- Mener nos opérations de transport routier en accord avec les règles du Groupe et la réglementation en vigueur.

Dès à présent, les règles suivantes sont applicables :

- Conformément à l'engagement de conduite en sécurité et au règlement intérieur, la consommation d'alcool et de drogues est interdite.
- Les conducteurs sont reconnus aptes à la conduite par un médecin.
- Les véhicules sont équipés de ceintures de sécurité à trois points ; conducteurs et passagers la portent.
- Les limitations de vitesses sont affichées et respectées.
- L'utilisation des téléphones mobiles, radios ou CB (y compris SMS et dispositifs main-libre) pendant la conduite d'un véhicule est interdite.

Nos engagements sont également les suivants :

- Toutes les règles figurant dans les Règles de sécurité vitales du Groupe sont mises en place,
- Tous les conducteurs reçoivent une formation de sécurité routière et de conduite défensive,
- Les trajets sont analysés afin de permettre une diminution des risques routiers,
- Les sous-traitants en transport routier adoptent une politique similaire dans le cadre de l'utilisation de véhicules légers ou de poids-lourds.
- TGBR participe aux actions de sécurité routière menées par les pouvoirs publics et par l'ASSER.

Nous nous engageons à assurer la mise en place de ces règles et leur suivi dans toutes nos activités.

lo kèr lé la

LAURENT LECOCQ
Président Directeur Général TGBR



31 mai 2017

Check-list camion avant chargement

CHECK-LIST CONTRÔLE CAMION

AVANT CHARGEMENT

Date : _____ Immats : _____ / _____

CONTRÔLE et CONFORMITE	ok
Présence des 4 EPI obligatoires	
Contrôle niveaux - Absence de fuites	
Propreté du pare-brise	
Etat des accès (échelle, marchepied)	
Etat général des pneumatiques	
Rétroviseurs en état + rétro frontal	
Ceinture de sécurité	
Klaxon de recul et feux	
Documents camion et chauffeur	

A remettre chaque matin ou avant chargement à l'agent de guichet ou au centraliste.

Si un « OK » manque : chargement INTERDIT

Nom + Signature Chauffeur :

Tableau de suivi des équipements de sécurité obligatoires des
camions granulats

Mémo Camion conforme

CAMION CONFORME



5 points de conformité incontournables

5 points* entraînant l'arrêt IMMEDIAT d'un camion

- 1 – Pneumatiques usés ou déchirés
- 2 – Rétroviseur cassé ou pas de rétroviseur frontal (antévisiseur)
- 3 – Pas de ceinture de sécurité
- 4 – Klaxon de recul, ou feux hors-service
- 5 – Documents camion ou chauffeur pas à jour



* Si vous estimez qu'un autre point de conformité le nécessite, vous pouvez également arrêter immédiatement un camion





Unicem Surcharge Granulats

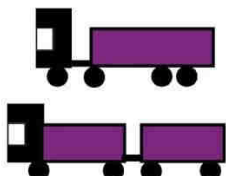
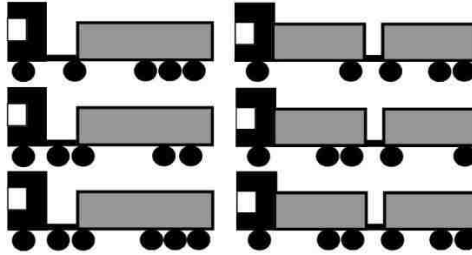
SURCHARGE : LES OBLIGATIONS REGLEMENTAIRES



QUE DIT LA REGLEMENTATION ?

	
PTAC véhicule tracteur $\leq 3,5t$	PTAC véhicule tracteur $\leq 3,5t$
PTAC remorque ≤ 750 kg → Permis B	PTAC remorque >750 kg → Permis E(B)

			
2 essieux	2 essieux	3 essieux	4 essieux ou +
PTAC $\leq 3,5$ t Permis B	PTAC ≤ 19 t	PTAC ≤ 26 t	PTAC ≤ 32 t
Permis C : véhicule isolé de PTAC $> 3,5$ t			

	
Ensemble de véhicules jusqu'à 4 essieux	Ensemble de véhicules de 5 essieux ou plus
PTRA ≤ 38 t	PTRA ≤ 40 ou 44 t (sous conditions)
Permis E (C) : véhicule de catégorie C avec remorque de PTAC > 750 kg	

QUI EST RESPONSABLE DE LA SURCHARGE ?

⇒ La surcharge relève de la **CO-RESPONSABILITE** entre le transporteur et le chargeur

TOLERANCE LEGALE ⇒ **0**
(Article R 312-2 du Code de la Route)

La surcharge est punie par une contravention pouvant aller jusqu'à une **contravention de 5^{ème} classe et une amende de 15 000 € en cas de récidive**

En cas d'accident corporel :

<p>Si délit de blessures involontaires</p> <p>jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende</p>	<p>Si homicide involontaire</p> <p>jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 € d'amende</p>
---	--



Immobilisation du véhicule si surcharge $> 5\%$

QUE FAIRE EN CAS DE SURCHARGE ?



⇒ **VIDER LE SURPLUS ET REPASSER SUR LA BASCULE**
Pour éviter cette perte de temps, communiquez lors du chargement votre charge utile diminuée de 2 %

**CHERS CLIENTS ET TRANSPORTEURS,
NOUS COMPTONS SUR VOTRE COOPERATION !**



Politique disciplinaire Sous-traitant

Politique concernant la progression des mesures disciplinaires

Objectif :

Déterminer la politique de TERALTA concernant les mesures disciplinaires progressives applicables en cas de non-respect de la sécurité

Personnes concernées :

Ces principes s'appliquent à tous les sous traitants travaillant pour TERALTA sur et en dehors de nos sites.

Les situations dangereuses remontées par le personnel ne donneront pas lieu à des mesures disciplinaires.

Principes :

- Le tableau avec les différents niveaux des mesures disciplinaires constitue **un guide** permettant au management de déterminer la sanction qui devra être appliquée en fonction de la nature, la gravité ou autres incidences antérieures du comportement du personnel ou sous traitant.
- **Le tableau ne doit pas être considéré comme une liste exhaustive ou un ensemble de règles fixes.** Il doit être compris comme **un guide** et ne couvre pas tous les types de comportements inacceptables méritants d'être sanctionnés. D'autres cas de mauvaise conduite ou de comportement inconvenant pourront être sanctionnés en utilisant les niveaux de sanctions indiqués.
- Chaque incident pouvant entraîner une mesure disciplinaire se passe dans des conditions particulières, et chaque personne est dans une situation différente ; il revient donc à l'encadrement du site de prendre en considération tous les éléments avant de décider de la mesure disciplinaire appropriée.
- Outre l'application de ces directives, chaque accident doit entraîner une enquête avec le Service Sécurité.
- Tous les sites sont concernés par cette politique.
- Toute remarque sécurité prise à l'encontre du personnel d'un sous traitant devra être enregistrée. L'ensemble de ces points devront être conservé dans le classeur sécurité pendant une année. Cependant si la même personne ou l'entreprise sous traitante commettent de nouvelles infractions, l'encadrement devra appliquer le niveau de sanction supérieure par rapport à la dernière. Toute sanction disciplinaire concernant une exclusion temporaire ou définitive du personnel ou de l'entreprise sous traitante décidé par l'encadrement d'une activité TERALTA devra être signalée à l'ensemble de l'encadrement des autres sites TERALTA. Cette décision devra être communiqué le jour même de la prise de sanction afin d'empêcher la société ou la personne de continuer de travailler pour une autre activité TERALTA.
- Chaque non-respect des règles de sécurité peut être sanctionné par un renvoi immédiat de la personne en faute pour une durée déterminée par l'encadrement décideur de la sanction. Si les règles de sécurité ne sont toujours pas respectées, TERALTA peut envisager d'exclure définitivement la personne ou la société des sites. Pour toute exclusion définitive ou temporaire, un courrier sera envoyé suivi d'un entretien qui sera organisé entre la direction et l'entreprise concernée pour lui expliquer les faits et les raisons de l'exclusion.

Liste des actions disciplinaires et de la documentation nécessaire

Actions	Documentation
Niveau 1– Rappel à l'ordre du sous traitant par le responsable intermédiaire (chef d'équipe...etc.)	
Niveau 2 – Rappel à l'ordre du sous traitant par le responsable n+1	Niveau 2 Note enregistrée sur le site
Niveau 3 – Envoie d'un courrier de rappel à l'ordre avec AR + éventuellement convocation de la personne concernée et du responsable de la société pour entretien.	Niveau 3 Courrier dans le classeur sécurité du site
Niveau 4 – Exclusion de la personne concernée	Niveau 4 Courrier dans le classeur sécurité du site
Niveau 5– Convocation société + exclusion	Niveau 5 Courrier dans le classeur sécurité du site

Processus d'investigation :

- Veiller à ce que toutes les parties soient interrogées sur l'incident, y compris les mis en cause et les témoins.
- Documenter toutes les conversations, remarques, faits ainsi que toutes les actions prises.

Guide - Tableau sur les niveaux progressifs des mesures disciplinaires (à titre d'exemples)

	Acte concerné	Mesure disciplinaire progressive potentielle
Santé & Sécurité	Non respect du port équipements de protection individuelle (oubli ponctuel de l'EPI à portée immédiate)	Commencer Niveau 1
	Non respect du port équipements de protection individuelle (oubli récurrent et EPI non détenu)	Commencer Niveau 3
	Mise en danger lors de travaux en hauteur	Commencer Niveau 3
	Non-respect de la consignation	Commencer Niveau 3
	Intervention à risque sur convoyeurs	Commencer Niveau 3
	Utilisation d'un camion ou d'un engin non conforme	Commencer Niveau 2
	Conduite dangereuse sur site ou sur route	Commencer Niveau 3
	Modification de l'équipement Santé & Sécurité	Commencer Niveau 3
	Sous influence de drogues illégales et / ou alcool sur le lieu de travail	Commencer Niveau 4