

RESUME NON TECHNIQUE

1- CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE L'ACTIVITE

Cette demande d'autorisation concerne l'exploitation temporaire d'une centrale d'enrobage à chaud sur le territoire de la **commune d'Ussel** (département de Corrèze, 19), sur une plateforme mise à disposition par la société **Autoroute du Sud de la France (ASF)** située dans la Zone Industrielle de l'Empereur, au point kilométrique 267 de l'autoroute A89 en sortie de l'échangeur d'Ussel Ouest n°23.

La mise en place de cette centrale d'enrobage mobile est justifiée par l'attribution à EUROVIA GPI intervenant pour le compte de la Société ASF, du marché de travaux d'enrobés pour le chantier relatif à l'entretien de chaussées de l'autoroute A89 entre Ussel Est et Le Sancy, du PK 282 au PK 307, et qui doit débuter en mai 2016. La **demande d'autorisation est temporaire, inférieure à 6 mois**.

Le processus de fabrication des enrobés consiste à sécher un mélange de granulats par chauffage dans un tambour. Le chauffage est assuré par un brûleur fonctionnant au fioul lourd TBTS (Très Basse Teneur en Soufre : <1%). Les gaz rejetés passent par un filtre dépoussiéreur, puis sont dispersés par une cheminée haute de 13 mètres. Les granulats séchés seront ensuite mélangés avec des fines (filler) et du bitume préchauffé pour obtenir des enrobés (malaxeur). L'enrobé est ensuite stocké dans une trémie avant chargement des camions et expédition sur chantier.

L'accès au site se fait en empruntant la route départementale RD1089. Un échangeur est présent à proximité immédiate de la plateforme. Il sera utilisé durant les travaux.

Le site, qui se trouve à environ 5 km au Sud-Ouest de la commune d'Ussel, est limité :

- ▶ au nord, par le Marché au Cadran d'Ussel (Ventes de bovins aux enchères);
- ▶ au sud, par l'autoroute A89,
- ▶ à l'ouest, par la route départementale D1089.

Les éléments de la centrale occuperont une surface d'environ 30 500 m² qui seront implantés sur une actuelle plateforme servant à accueillir des centrales d'enrobage dans le cadre des travaux sur l'autoroute A89. Les cuves de stockages des produits nécessaires à la fabrication seront disposées dans des rétentions pour éviter toute pollution.

Pour une période de fabrication estimée à 24 jours et un tonnage total d'enrobés de 45 000 Tonnes, les horaires de travail seront compris entre 7h et 20h. A noter qu'il est prévu également pour des impératifs de chantier de réaliser des travaux de nuits, pendant **1 nuit**.

Cette centrale d'une capacité nominale de 300 t/h a une plage de production comprise entre 250 et 450 t/h, capacité qui dépend de l'humidité des matériaux, de la température d'enrobage et du taux de recyclage des fraisats. La cadence de fabrication journalière est estimée à 2200 tonnes d'enrobés.

2- IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES CONSERVATOIRES

2.1- Paysage

Le site est implanté en zone rural, au sein de la Zone Industrielle « l'Empereur » sur la commune d'Ussel (19). On rencontre quelques habitations dispersées au Nord-Ouest de la zone étudiée et une aire temporaire d'accueil des gens du voyage immédiatement à l'est. On note également des établissements recevant du public (Marché du Cadran d'Ussel, Usine ISOROY, centre de tri...) mais aucun établissement sensible (école, hôpital...) n'est répertorié à proximité. Dans un contexte essentiellement agricole et industriel, l'impact sur le paysage devrait rester relativement faible.

Le poste d'enrobage, d'une hauteur moyenne de 4,50 m avec une cheminée de 13m de haut ne sera visible pour les usagers des réseaux secondaires (RD1089) ainsi que pour les quelques riverains présents aux alentours. L'impact sur le paysage sera limité par la présence de stocks de matériaux inertes présents sur cette même plateforme.

2.2- Qualité de l'air

Poussières

Les opérations pouvant être génératrices de poussières sont les déplacements des véhicules sur les voies de circulation du site. Par ailleurs, les granulats stockés et utilisés sur le site sont des matériaux propres qui renferment toujours une humidité résiduelle. Dans ces conditions, ceux-ci ne génèrent que très peu d'émissions de poussières, même en période venteuse.

Des mesures seront mises en place afin de limiter les émissions de poussières sur le site : limitation de la vitesse, entretien des pistes....

Rejets atmosphériques (gaz)

Le brûleur de la chaudière utilisée pour le réchauffage du bitume et du fioul lourd est assimilable à un brûleur domestique dont le fonctionnement est très classique et qui n'amène pas de problèmes particuliers. Compte tenu du contexte industriel environnant, les **émissions gazeuses** des engins mobiles (camions et chargeurs) ne représenteront qu'un pourcentage non significatif des émanations globales produites sur site.

Par ailleurs, la hauteur de la cheminée d'éjection des gaz atteint 13 m, comme préconisé par la réglementation pour ce type de centrale. Les gaz sont évacués dans l'atmosphère où ils se diluent plus ou moins rapidement en fonction des vents. Le respect des normes en vigueur limite ainsi les effets potentiels sur l'environnement.

L'utilisation de fioul lourd TBTS qui contient une très faible teneur en soufre inférieure à 1 %, permet de limiter les rejets atmosphériques de gaz soufrés (SO₂) dans l'atmosphère.

Rejets atmosphériques (odeurs)

Une centrale d'enrobage à chaud est susceptible de produire des odeurs (bitume chaud, gaz de combustion du sécheur, gaz de combustion des engins). Cette nuisance olfactive est difficile à quantifier. Elle est fonction de la nature des produits utilisés (bitume, fioul, FOD) et des conditions atmosphériques en général.

La centrale d'enrobage mobile est équipée d'un dispositif de filtration des gaz (dépoussiéreur). Ce filtre permet d'éliminer une large part des odeurs émises dans l'environnement.

Pour limiter l'impact sur la qualité de l'air, la centrale d'enrobage mobile respectera les normes définies dans l'arrêté du 2 février 1998 (articles 27 et 30).

A noter que les vents dominants étant de secteur Sud-Ouest et Nord-Est, la propagation des odeurs se fera préférentiellement vers l'autoroute A89 et non en direction des habitations les plus proches.

2.3- Sol et sous-sol

Du fait de la perméabilité des matériaux composant la plate-forme, le risque d'infiltration sera présent. Un entretien et un contrôle régulier des installations et des engins mobiles susceptibles d'intervenir sur le site seront réalisés. De plus, tous les produits potentiellement polluants seront stockés sur rétention et les aires de dépotage de ces produits seront étanches.

2.4- Eaux superficielles et souterraines

Implanté sur un socle granitique mais dont les granites en surface sont altérés, les eaux de pluie s'infiltrent facilement dans le sol, permettant une circulation d'eau souterraine. Cette masse d'eau est dans un état écologique moyen ; à noter que cette situation est en amélioration. Le réseau hydrographique est dense dans la région. Le site est d'ailleurs entouré de deux cours d'eau (l'un à l'est et l'autre à l'ouest) qui viennent s'écouler au nord du site dans un affluent de la Diège.

Dans ce contexte, la centrale d'enrobage mobile sera équipée des dispositifs de protection suivants :

- ▶ Une aire étanche en rétention sur lesquelles seront stockées les cuves de stockage de bitume et FOD ainsi que le groupe électrogène auxiliaire.
- ▶ Une aire de dépotage étanche sera aménagée à côté de la rétention mise en place sous les citernes de stockage et sera capable d'accueillir la totalité de la citerne des porteurs assurant l'alimentation en bitume et FOD.

Les zones de rétention et de dépotage disposeront d'un séparateur à hydrocarbures. Ensuite, les eaux pluviales seront rejetées dans le milieu naturel via un fossé créé le long du site en partie sud.

2.5- Faune et flore

Du point de vue floristique et faunistique, le site même présente peu d'intérêt (ancien site agricole transformé en plateforme pour recevoir les postes mobiles caractérisé par une biodiversité très faible). La périphérie du site est anthropisée : l'écosystème initial a été modifié par la réalisation de la plateforme autoroutière.

Le site présente donc un intérêt écologique globalement faible et l'installation de la centrale n'engendrera aucun impact.

2.6- Le bruit

Le site de la centrale d'enrobage est installé dans un contexte rural avec la présence d'entreprises installées à proximité (ISOROY, Marché du Cadran d'Ussel ...). Dans ce contexte, le niveau sonore moyen mesuré au niveau des habitations les plus proches (située à 300 mètres de la zone du projet) lors de la campagne de mesure du 13 janvier 2016, varie entre 45 dB(A) et 50dB(A) ; selon la cartographie des bruits de la centrale d'enrobage, le niveau 70 dB(A) est atteint à 70 mètres de la source émettrice.

A noter également que les vents dominants sont de secteur Sud-Ouest et Nord-Est et qu'aucune habitation ne se trouve dans ces directions. Ainsi, l'impact des émissions sonores de la centrale sera limité.

2.7- Les déchets

Les déchets produits durant la période de fonctionnement de la centrale d'enrobage mobile seront triés et stockés sur une zone dédiée avec mise en place de conteneur. Cette zone étant non-inondable permettra de maîtriser le risque de pollution. L'évacuation des déchets sera assurée par un prestataire agréé.

A noter que les fraisats d'enrobés provenant du rabotage de l'autoroute A89 ont été caractérisés et ne contiennent pas d'amiante. Ces matériaux seront donc valorisés.

2.8- Circulation

Le trafic en période d'activité du site sera en fonctionnement normal de 155 rotations quotidiennes moyennes (avec un maximum d'environ 170 rotations sur les journées de fortes productions), auxquelles il faut ajouter environ 12 rotations de véhicules pour le personnel. L'impact sur le trafic routier lié aux activités de la centrale d'enrobage sera particulièrement réduit pour les véhicules légers. Pour les poids-lourds, l'impact des activités du site sur le trafic de la route départementale D1089 sera relativement significatif (néanmoins, ces activités resteront limitées dans le temps : 24 jours de fabrication).

Aucune mesure particulière ne sera mise en place (si ce n'est le respect du Code de la route pour tous les chauffeurs des camions), l'apport des matières premières (bitume, fioul lourd, fioul domestique) et l'approvisionnement du chantier ne pourra se faire qu'à partir du transport routier. On notera toutefois que l'approvisionnement en granulats se fera avant le démarrage du poste pour lisser l'augmentation de trafic.

3- CARACTERISATION DES DANGERS ET RISQUES ASSOCIES AU PROJET

3.1- Le risque sanitaire

Le risque sanitaire pour les populations environnantes peut être lié à la transmission de pollution par les eaux (pollution de la nappe principalement) ou par l'air (rejets de gaz, poussières, bruits).

Dans le cas présent, le voisinage est éloigné des sources potentielles de contamination. Plusieurs mesures seront mises en place sur le site pour prévenir le risque de pollution ou les impacts liés à ces rejets. Ces mesures concernent notamment la protection des eaux souterraines.

Une modélisation des émissions rejetées par la cheminée du poste d'enrobage a été faite. Les concentrations inhalées calculées pour les riverains les plus proches et ceux situés sur les vents dominants sont jugées très faibles et acceptables. A noter que l'installation ne fonctionnera que deux mois entre avril et mai 2016.

Il n'existe donc pas de risque pour la santé des riverains ou la santé humaine en général, liés au déroulement des activités de la centrale d'enrobage à chaud.

3.2- Les risques d'incendie et d'explosion

Une centrale d'enrobage est composée de différents stockages d'hydrocarbures (bitume, fioul lourd et fioul domestique) qui peuvent être considérés comme des dangers potentiels. Les risques principaux sont l'incendie et l'explosion.

Plusieurs scénarios sont analysés dans l'étude de danger où sont définis les périmètres de danger. Les sept scénarios étudiés dont, par exemple, l'incendie de la cuvette de rétention ou bien l'explosion d'une citerne bitume, n'impactent pas les infrastructures et/ou les habitations environnantes.