

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

Direction régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Bordeaux, le

21 AVR. 2011

Affaire suivie par : *Matthieu DUPONT*

**Avis de l'autorité administrative de l'État sur l'évaluation environnementale
(en application de l'article L.122-1 et R.122-1 du Code de l'environnement)**

**Demande autorisation temporaire d'exploiter deux centrales d'enrobage à chaud
au bitume de matériaux routier par la société EUROVIA à Mérignac (33)**

I - Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

Compte-tenu du fait que l'installation exploitée par la société EUROVIA Gironde, objet de son dossier de demande d'autorisation temporaire, relève du régime de l'autorisation au titre des rubriques n°2515 et 2521 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, celui-ci est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L.122-1 et R.122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier de l'étude d'impact et de l'étude de danger, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Comme prescrit à l'article L 122-18 et R 512-3 du code de l'environnement, le porteur du projet a produit une étude d'impact et une étude de danger qui ont été transmises à l'autorité environnementale. Il comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R 512-2 à R 512-10.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 19 avril 2011.

Il est à noter que l'installation ne doit fonctionner que durant une période limitée, dans les délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction. La demande peut donc bénéficier de la procédure prévue à l'article R.512-37 du Code de l'environnement, c'est-à-dire qu'il n'est pas procédé à l'enquête publique, ni aux consultations d'usage prévues aux articles R.512-20 R.512-21, R.512-23, R.512-40 et R.512-41.

II - Présentation du projet et son contexte

II.1 – Le demandeur

Raison sociale : EUROVIA Gironde
Siège : 20 rue Thierry Sabine - BP 60140 - 33 706 MERIGNAC Cedex
Identité du signataire de la demande : M. Christian HUGUET
Qualité du signataire de la demande : Chef d'Agence

II.2 – Capacités techniques et financières

EUROVIA Gironde est une filiale du groupe EUROVIA, composante du Groupe VINCI. Son activité principale est la construction et l'entretien des infrastructures de transport, industrielles et commerciales.

II.3 – Description du projet, de sa motivation et de son historique

Le projet consiste à l'implantation de deux centrales d'enrobage. Il a pour objectif de répondre notamment à l'attribution au groupe EUROVIA Gironde du marché des travaux de réfection de la chaussée aéronautique de la piste principale de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

Les travaux doivent intervenir au cours des mois de juin et juillet 2011 pour 6 semaines. Cependant, les deux centrales d'enrobage fonctionneront simultanément lors de la 6ème semaine durant une semaine uniquement.

Les quantités de matières premières employées à la fabrication de 95 000 tonnes d'enrobés nécessaires pour assurer les besoins du chantier sont de :

- 4 800 tonnes de bitume,
- 80 000 tonnes de granulats (dont 28 000 tonnes d'agrégats d'enrobés),
- 950 tonnes de fillers.

L'autorisation temporaire est demandée pour une durée de 6 mois.

Les terrains sont mis à disposition de l'exploitant par l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

II.4 – Présentation du cadre général de la localisation

Le projet est implanté en bordure de la zone de maintenance aéronautique qui comprend uniquement en partie Nord des bâtiments à usage industriel et tertiaire. Le Sud et l'Est sont occupés par les 2 pistes de l'aéroport. Le secteur à l'Ouest du projet est occupé par un massif forestier où quelques habitations dispersées sont présentes. La plus proche se situe à environ 900 mètres des installations. Les ensembles d'habitations les plus proches sont le lieu-dit "Maransan" et le quartier de Mérignac Beutre à plus de 1500 mètres chacun du projet.

Le site n'est inscrit dans aucune zone naturelle ou protégée, aucun périmètre de site classé et aucun périmètre de captage d'alimentation en eau potable ou à proximité d'une zone de baignade réglementée.

Les activités exercées dans l'établissement présentent deux enjeux principaux :

- la rétention des stockages d'hydrocarbures,
- les rejets à l'atmosphère.

L'eau ne sera utilisée que pour les usages sanitaires et sociaux (5 à 9 employés seront présents sur la plate-forme). Elle provient du réseau public. Les eaux générées seront stockées dans les équipements prévus à cet effet intégrés aux installations. Elles seront collectées et traitées par un intervenant spécialisé.

La centrale d'enrobage ne consomme pas d'eau pour ses usages industriels.
Il n'y a aucun rejet d'eau de procédé.

Les eaux pluviales de ruissellement tombant sur l'emprise de la centrale seront récupérées dans un bassin de décantation qui sera créé pour l'occasion, afin de permettre la décantation des matières en suspension avant le rejet des eaux dans un fossé périphérique de l'aéroport.

Pour chaque centrale, des rétentions étanches seront construites pour contenir les cuves de stockage d'hydrocarbures et pour l'aire de dépotage. En cas de pluie, les eaux retenues seront pompées puis évacuées vers la filière de traitement adaptée.

III - . Analyse du caractère complet de l'étude d'impact et du caractère approprié des analyses et informations qu'elle contient

L'étude d'impact comprend les six chapitres exigés par le code de l'environnement, et couvre l'ensemble des thèmes requis.

III.1 – État initial et identification des enjeux environnementaux du territoire

L'étude d'impact comporte notamment la présentation de l'hydrogéologie locale, des usages des eaux souterraines, du réseau hydrographique.

Le dossier indique que le projet ne se situe pas dans l'emprise de périmètre de protection de captages publics d'eau destinée à la consommation humaine, déclarés d'utilité publique.

Il ne fait néanmoins pas mention de la présence sur le site de l'aéroport d'un captage privé d'eau destinée à la consommation humaine, appartenant à l'aéroport de Bordeaux. La zone de protection de cet ouvrage est limitée à l'enceinte du château d'eau.

L'étude présente l'occupation des sols voisins du site.

Elle ne mentionne aucune présence de ZNIEFF, de zone NATURA 2000 et d'arrêté de biotope à moins de 3 km du site.

Par rapport aux enjeux, le dossier a correctement analysé l'état initial. L'analyse est proportionnelle aux enjeux de la zone d'étude.

➤ Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le site est concerné par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Adour-Garonne.

Au vu du dossier présenté, les mesures prévues dans le projet d'implantation des centrales, en vue de préserver les eaux souterraines et superficielles, ne sont pas en contradiction avec les orientations fondamentales du SDAGE.

Par rapport au Plan Local d'Urbanisme (PLU), les parcelles étudiées (parcelle N°44p – Section EP et site de l'aéroport non numéroté - section ET) sont incluses dans la zone n°32 en secteur UGES du plan local d'urbanisme de la CUB, dont le règlement permet l'implantation d'installations classées soumises à autorisation dès lors qu'elles répondent aux besoins des activités de services publics ou d'intérêt collectif.

Par rapport aux différents plans et programmes, l'étude met en évidence de manière satisfaisante leur compatibilité.

III.2 – Analyse des effets du projet sur l'environnement

➤ Phases du projet

L'étude prend en compte les principaux aspects du projet :

- les phases de chantier,
- la période d'exploitation,
- la période après exploitation (remise en état et usage futur du site).

➤ Analyse des impacts

Par rapport aux enjeux du territoire et du projet sur l'environnement (en particulier les rejets à l'atmosphère et la rétention des stockages d'hydrocarbures), le dossier présente une analyse correcte des impacts.

Toutefois, sans nuire à la possibilité du public de se prononcer valablement sur le dossier, l'évaluation des risques sanitaires n'a pas tenu compte des émissions atmosphériques diffuses et du fonctionnement simultané des deux centrales. Cependant, les incertitudes liées aux calculs de risques ne paraissent pas suffisamment importantes au regard de l'environnement du site. De même, compte tenu de cet environnement, les sources sonores ont été présentées de façon sommaire.

➤ Cas des espèces protégées

L'analyse écologique au droit du site ne met en évidence aucune espèce végétale ou animale présentant un statut de protection national ou régional ou un caractère particulier de rareté.

La zone d'implantation des centrales se trouve sur le site de l'aéroport de Bordeaux Mérignac. Les installations et équipements sont positionnés sur une plate-forme dépourvue de végétations susceptibles de présenter des potentialités écologiques.

Le projet a été conçu de façon à supprimer les impacts majeurs.
L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'impact notable.

III.3 – Justification du projet

Le projet a pour objectif de répondre notamment à l'attribution au groupe EUROVIA Gironde du marché des travaux de réfection de la chaussée aéronautique de la piste principale de l'aéroport de Bordeaux Mérignac.

Le terrain mis à disposition par l'aéroport de Bordeaux Mérignac permet une installation rapide du poste d'enrobage et des équipements nécessaires à son fonctionnement. Le site se situe à proximité du chantier.

III.4 – Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les incidences du projet

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

Les principales mesures existantes ou envisagées sont les suivantes :

En matière d'émissions de poussières : les rejets seront faibles car provenant de la combustion d'un FOL (fioul lourd) peu chargé en soufre S (< 1%) et passant par des filtres à manches. Le poste d'enrobage est équipé d'une cheminée d'évacuation des gaz résiduels de 13 m de hauteur, dimensionnée pour garantir une dispersion atmosphérique efficace avec une vitesse d'éjection de 8 m/s.

Concernant les émissions sonores : la centrale est conçue et exploitée de façon à limiter l'intensité des bruits émis. L'éloignement des premières habitations ainsi que la proximité de l'aéroport (effet de masque et relèvement du niveau de bruit résiduel de la zone) permet de respecter les valeurs du critère d'émergence fixé par la réglementation.

Les stockages d'hydrocarbures sont prévus sur rétention.

III.5 – Conditions de remise en état et usage futur du site

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état, la proposition d'usages futurs et les conditions de réalisation proposées sont présentées de manière claire et détaillée.

III.6 – Résumé non technique

Le résumé non technique aborde tous les éléments du dossier. Il est lisible et clair.

III.7 – Qualité de la conclusion

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'impact notable sur les différentes composantes de l'environnement.

Par ailleurs, le projet sera peu consommateur d'eau (à usage sanitaire uniquement) et il n'y aura pas de rejet d'effluents industriels et d'eaux sanitaires vers le milieu naturel.

La centrale d'enrobés est peu génératrice de déchets.

Les niveaux sonores émis devront respecter en limite de propriété les valeurs limites fixées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

L'étude sanitaire met en évidence un risque acceptable pour la santé publique.

IV – Prise en compte de l'environnement par le dossier de demande d'autorisation

Le projet prend en compte les enjeux environnementaux liés à la situation géographique et à l'activité exercée (émissions sonores et atmosphériques).

V – Étude de danger

V.I - Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés.

Les installations ou substances susceptibles d'engendrer des dangers sur la future centrale d'enrobés sont représentées par les stockages de liquides combustibles et inflammables (bitume, fioul lourd, fioul domestique, enrobés) ; les installations : centrale d'enrobage à chaud, aires de chargement des camions ; les procédés : fabrication d'enrobés.

V.II - Réduction des potentiels de dangers

Une démarche itérative de réduction des risques à la source a été menée à bien. Le site mettra en œuvre des mesures matérielles et organisationnelles de maîtrise des risques.

L'exploitant a motivé les choix conduisant à la mise en œuvre de moyens de lutte contre l'incendie et l'épandage de produit dangereux.

V.III - Estimation des conséquences de la concrétisation des dangers

L'étude de dangers permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par les installations dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits, à savoir l'explosion et l'incendie.

L'étude n'a pas relevé de phénomènes dangereux qui sortent des limites du site.

V.IV - Accidents et incidents survenus, accidentologie

Les événements pertinents relatifs à la sûreté de fonctionnement survenus sur le site et sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables ont été recensés.

V.V - Quantification et hiérarchisation des différents scénarios en terme de gravité, de probabilité et de cinétique de développement en tenant compte de l'efficacité des mesures de prévention et de protection

L'étude de dangers ainsi faite est conforme à l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées. A ce titre, l'étude de dangers expose les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant, pour chaque phénomène, les informations relatives aux classes de probabilité d'occurrence, aux distances d'effets, et au caractère lent ou rapide des phénomènes mentionnés.

Les scénarios critiques qui ont été envisagés sont les suivants :

- Explosion du camion de fioul lourd/FOD au dépotage,
- Explosion du camion de bitume au dépotage,
- Explosion d'une cuve de stockage de FOD-Fioul lourd,
- Explosion d'une cuve de stockage de bitume FOD - Fioul lourd,
- Incendie d'une flaque de bitume FOD - Fioul lourd au stockage.

Aucune des zones de dangers des différents scénarios ne sort des limites du site. Ainsi, l'étude des scénarios d'accident liés à l'activité de la centrale d'enrobage est arrêtée au stade des distances d'effets.

Les éléments exposés par l'étude de danger montrent que les risques relatifs aux scénarios d'accidents les plus majorants retenus (incendie et explosion) peuvent être considérés comme acceptables.

V.VI - Résumé non technique de l'étude de dangers – représentation cartographique

L'étude de dangers contient un résumé non technique de son contenu faisant apparaître les enjeux sous une forme didactique.

VI – Conclusion de l'avis de l'autorité environnementale

VI.1 – Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact et le caractère approprié des informations qu'elle contient.

D'une manière générale, l'étude d'impact est claire et concise. Elle est complète et comporte toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement. Elle est proportionnée aux enjeux qui, en l'occurrence, restent limités.

VI.2 – Avis sur la manière dont le projet prend en compte l'environnement

Le projet a bien identifié et pris en compte les enjeux environnementaux. La conception du projet et les mesures prises pour réduire les impacts sont appropriées au contexte et aux enjeux.

Pour le Directeur et par délégation,
Le Chef de la Mission
Connaissance et Évaluation



Sylvie LEMONNIER