



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION AQUITAINE

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

Bordeaux, le

27 JUL. 2011

Affaire suivie par : Jean-Claude DUBERN – UT 47
Serge SOUMASTRE

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) « Centrale d'enrobage à chaud temporaire à Puch d'Agenais (47) »

I - Préambule : Contexte réglementaire de l'avis

Compte-tenu du fait que l'installation projetée par la Société EUROVIA Aquitaine, objet du dossier de demande d'autorisation temporaire, relève du régime d'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.22-1 et R.22-1-1 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 dangers présentés par l'installation, 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 dangers et comporte l'ensemble des documents exigés aux articles R.512-2 à R.512-10 du Code de l'environnement.

Le dossier a été déclaré recevable et soumis à l'avis de l'autorité environnementale le 26 juillet 2011.

Saisie le 26 juillet 2011, la délégation territoriale de l'ARS du Lot-et-Garonne a émis un avis le 27 juillet 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

La Société EUROVIA Aquitaine souhaite exploiter une centrale d'enrobage à chaud et ses installations annexes sur l'aire d'autoroute du « Queyran sud » au lieu-dit « Lartigaud », sur la commune de Puch d'Agenais.

II.2 – Capacités techniques et financières

EUROVIA Aquitaine est une filiale du groupe EUROVIA, composante du groupe VINCI.

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

La demande concerne l'implantation d'une centrale d'enrobage à chaud, donc l'activité est la fabrication d'enrobés à chaud au bitume. Les matières utilisées sont du bitume, des granulats de différentes granulométrie, et des fillers calcaires.

Le niveau de production nécessaire pour assurer les besoins du chantier est de 40 000 t d'enrobés à chaud nécessitant 1 000 t de bitume, 20 000 t de granulats, 20 000 t de granulats recyclés (fraisats) et environ 200 t de fillers. Le fonctionnement de la centrale nécessite également l'utilisation de fuel lourd TBTS et de fuel domestique pour le brûleur du tambour sécheur malaxeur et pour le fonctionnement des groupes électrogènes. L'allumage du brûleur est assuré au moyen de 2 bouteilles de gaz propane.

Une partie de la production sera fabriquée à partir des agrégats d'enrobés récupérés au niveau du chantier.

La production moyenne sera de 2 000 t/j.

Les apports de matières premières s'effectueront entre 7h00 et 17h00; la circulation liée aux transports d'enrobés est prévue pendant la durée de production entre 7h00 et 17h00 et quatre nuits entre 20 h00 et 5h00.

En fonctionnement normal, 5 à 6 employés EUROVIA seront présents sur la plate forme.

La centrale d'enrobage sera du type RF 400 de marque ERMONT; sa capacité nominale est de 220 t/h.

L'emprise au sol de la centrale est de 2 200 m², sur une surface du site exploitée de 3,8 ha environ.

La Société EUROVIA a déjà obtenu des autorisations similaires sur le même site par arrêtés préfectoraux des 28 mai 2003 et 9 octobre 2007 (renouvelée le 10 mars 2008).

La demande d'autorisation porte sur une durée de **6 mois**, éventuellement renouvelable une fois conformément à l'article R.512-37 du Code de l'environnement.

Les travaux sont programmés pour être réalisés en 21 jours et quatre nuits à partir du 5 septembre 2011.

II.4 – Présentation du cadre général de la localisation

L'implantation de la centrale d'enrobage est prévue sur un terrain appartenant au Domaine Public Autoroutier Concédé (D.P.A.C.), mis à la disposition par la Société des Autoroutes du Sud de la France (A.S.F.).

L'accès est prévu à partir de la RD n°143 (route de Damazan à le Mas d'Agenais). Le terrain permet également une entrée directe sur l'autoroute A62 par l'intermédiaire de l'aire de repos du « Queyran ».

Les habitations les plus proches se situent au lieu-dit « Le Ponteau » à environ 100 m de la plate-forme.

Toutes les autres habitations sont à plus de 250 m du site. L'habitation de " Manille " qui se situe à 350 m de la plate-forme est implantée près de la sortie des camions sur la RD 143.

Le site Natura 2000 le plus proche correspond à la Vallée de l' Ourbise (n° FR7200738), à environ 700 m au Nord de la plate-forme.

Le site Natura 2000 La Garonne(n° FR7200700) se situe au plus près à 4 km à l'Est de la plate-forme.

La ZNIEFF 1 « l' Ourbise et le marais de la Mazière » se trouve à environ 700 m au Nord du site.

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

Le site a spécialement été aménagé en 1995 par la Société A.S.F en bordure de l'autoroute A62 afin de servir pour ce type de travaux.

La parcelle est nivelée et recouverte d'un remblai de matériaux concassés et de gravillons. Les principaux enjeux d'une telle installation sont:

- les stockages d'hydrocarbures et la gestion des eaux en cas de pollution;
- les rejets à l'atmosphère.
- le bruit et le trafic routier.

Le site ne présente pas d'enjeux particuliers liés à la faune et à la flore.

Le site est alimenté par le réseau AEP en place sur l'aire de service de l'autoroute du Queyran ; l'eau usée résultante des besoins humains sera traitée par sani broyeur avec cuve de vidange sans rejet dans le milieu naturel.

Les techniques employées n'utilisent pas d'eau de procédés.

Les eaux pluviales du site seront collectées et concentrées dans un fossé de bordure aménagé en bassin de décantation sur 120 m de long. En cas de déversement accidentel, les eaux pluviales pourront être confinées dans ce bassin.

Après passage dans une buse implantée sous l'autoroute, l'ensemble des eaux rejoignent un second fossé de récupération des eaux pluviales, puis sont acheminées dans le réseau public.

Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Il n'existe pas de servitudes ou de contraintes particulières sur le site pouvant remettre en cause le projet au titre :

- des règles d'urbanisme,
- du SDAGE,
- des monuments historiques et des sites archéologiques,
- du milieu naturel,
- du code rural et du code forestier,
- des appellations d'origine contrôlée,
- du code de la santé publique,
- du plan d'exposition aux risques naturels et technologiques,
- des réseaux.

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

Les hydrocarbures seront stockés dans des citernes de type semi-remorques placées sur rétention.

Le pétitionnaire doit créer des aires étanches destinées à la collecte séparative et au traitement des eaux potentiellement polluées par les hydrocarbures; ces aires seront réalisées au niveau des stockages (bitume, FOD et fuel lourd) et de l'aire de dépotage; ces aires permettront de récupérer les éventuelles fuites et égouttures des produits hydrocarbonés.

Le stockage des fûts et bidons d'huile sera placé dans un bungalow sur un dispositif de rétention.

Les gaz issus de la combustion du fuel lourd TBTS seront collectés et traités dans des filtres à manches avant rejet à l'atmosphère au moyen d'une cheminée de 13 m de hauteur, en conformité à l'article 30-14a de l'arrêté ministériel du 2 février 1998, applicable aux centrales d'enrobage à chaud.

Le pétitionnaire a produit dans son dossier les résultats d'une campagne de mesures du 18 mai 2010 faisant apparaître la conformité des rejets (poussières totales, oxydes d'azote, oxydes de soufre et composés organiques volatils) aux prescriptions réglementaires.

Un contrôle des émissions atmosphériques de la centrale sera réalisé lors du fonctionnement des installations et portera sur les paramètres susvisés (poussières totales, oxydes de soufre, oxydes d'azote, composés organiques volatils).

Les camions chargés d'enrobés seront systématiquement bâchés pour limiter les odeurs.

La centrale sera peu visible pour les usagers de l'A62, compte tenu des rideaux de végétation présents entre le site et l'autoroute. Elle sera également en partie masquée vis à vis des usagers de la RD 143.

Au niveau des habitations, l'impact sonore est influencé par la circulation sur la RD 143.

Des mesures sonores réalisées au niveau de centrales de même type permettent, par extrapolation, de supposer que la valeur maximale de pression acoustique (70 dB(A)) autorisée en limite de propriété ne devrait pas être dépassée.

Le pétitionnaire a fourni une étude complète réalisée sur une plateforme analogue qui prouve que les niveaux sonores sont respectueux de la réglementation en vigueur y compris lors de périodes de fonctionnement nocturne.

Les conditions d'implantation de la centrale étant certainement différentes notamment au niveau du terrain et de sa morphologie, **il est absolument nécessaire d'effectuer des mesures de bruit dès le début d'exploitation du site de Puch d'Agenais de jour et de nuit** puisqu'il est prévu que la centrale fonctionne 4 nuits entre 20h00 et 5h00 **pour confirmer le respect des valeurs d'émergence.**

Malgré les mesures de compensation annoncées dans l'étude d'impact (insonorisation, silencieux...), des mesures d'amélioration devront être prises, selon les résultats, dans le cas où l'environnement sonore des voisins devrait être protégé.

Concernant les effets sur la santé, il convient de noter que les étapes méthodologiques de l'évaluation des risques sanitaires ont été respectées :

- caractérisation des sources : réalisation d'un schéma conceptuel,
- identification des dangers : les poussières, les COV (benzène, formaldéhyde et acétaldéhyde), le monoxyde de carbone sont les agents retenus.
La caractérisation du danger intrinsèque des agents inventoriés a été réalisée.
Les caractéristiques des traceurs sanitaires chimiques retenus pour une voie d'exposition par inhalation sont reprises dans un tableau page 109 de l'étude.
L'évaluation de la relation dose/réponse ou dose/effet a été faite et le choix des VTR annoncé.

- évaluation des expositions : elle est basée sur des résultats de mesures des rejets de centrale effectuées en mai 2010.
- Une modélisation de la dispersion des produits polluants a été réalisée (modèle Pasquill) en tenant compte de tous les paramètres connus. Ce sont les habitations des riverains situées le long de la RD 143 qui ont été prises en compte. Le calcul des concentrations d'exposition et des concentrations inhalées a ensuite été repris dans les tableaux de la page 114. On peut cependant se demander ce qu'il en est pour les habitations les plus éloignées.
- caractérisation du risque : le bureau d'étude affirme que la survenue d'un effet sur la santé des riverains apparaît comme peu probable.

L'étude tient compte du caractère temporaire de l'installation et applique le principe de proportionnalité. Toutefois, la réalisation d'une campagne de mesures des rejets atmosphériques (composition et débit des émissions gazeuses aux différents points d'émission) devrait être cependant mise en œuvre afin de vérifier que les hypothèses prises lors de l'étude des effets sur la santé des riverains sont bonnes.

Dans le cas où les analyses montreraient des teneurs plus importantes que celles annoncées, des mesures d'amélioration devront être réalisées afin de réduire au maximum voire de supprimer l'impact de ces rejets.

Concernant les site Natura 2000 :

Le site Natura 2000 le plus proche correspond à la Vallée de l'Ourbise, à environ 700 m au Nord de la plate-forme. L'étude indique qu'il n'existe aucun vecteur entre cette plate-forme et la zone Natura 2000.

Le site Natura 2000 en lien direct avec la plate forme serait susceptible de recevoir les eaux de ruissellement du site est la Garonne. Néanmoins, l'étude indique que compte tenu :

- du linéaire du réseau hydrographique entre la plate-forme et la Garonne,
- de la très probable dilution importante des eaux de ruissellement de la plate-forme avec les eaux des autres masses d'eau,

les activités envisagées n'auront aucune incidence sur le site Natura 2000 « la Garonne ».

III.3 – Justification du projet

La demande d'autorisation est justifiée par l'attribution à EUROVIA Aquitaine du marché de fourniture d'enrobés à chaud pour le chantier relatif aux travaux de rechargement des chaussées du PK 92 au PK 124 de l'autoroute A 62 (section Agen-Aiguillon).

Les travaux sont programmés pour être réalisés en 21 jours et quatre nuits à partir du 5 septembre 2011.

Les terrains mis à la disposition par la Société des Autoroutes du Sud de la France permettent une installation rapide du poste d'enrobage; ils sont adaptés aux équipements nécessaires à son fonctionnement.

Le site est contiguë à la zone du chantier de l'autoroute.

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 précise et 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 polluantes, les rejets seront faibles car provenant de la combustion d'un fuel lourd peu chargé en soufre et traités par des filtres à manches; le poste 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 8m/s (24 m/s lors de la mesure du 18 mai 2010) ;
- concernant les émissions sonores, la centrale et le site disposent d'aménagements afin de limiter l'intensité des bruits émis dont l'émergence ne devrait pas dépasser 1 dB(A) dans les zones à émergence réglementée. Le niveau initial de la zone influencée par la présence de l'autoroute et de la route départementale est relativement élevé. Il a été noté qu'en fonction des mesures de bruit, des mesures compensatoires complémentaires, pourraient le cas échéant, s'avérer nécessaires ;
- les stockages de produits polluants seront sur rétention ainsi que l'aire de dépotage; les eaux météorites récupérées sur ces zones ne rejoindront pas directement le milieu naturel.

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

A la fin du chantier, la remise en état de la plate-forme consistera à :

- procéder au démontage et au transport de la centrale d'enrobage vers un autre chantier routier ;
- remettre en état si nécessaire la plate-forme avec un nivellement général ainsi que le régalaie en surface et le compactage de matériaux graveleux ;
- évacuer les déchets éventuels restants sur site selon les filières précédemment décrites.

La plate-forme sera ensuite réutilisée pour les besoins du service par la Société des autoroutes du Sud de la France.

III.6 – Qualité de la conclusion

L'étude conclut, de manière justifiée, à une absence d'impact notable sur les composantes suivantes de l'environnement : habitats d'intérêt communautaire, espèces protégés, équilibre biologique du secteur, insertion dans le paysage.

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'enrobé est peu génératrice de déchets.

L'étude indique que les niveaux sonores émis respecteront les valeurs réglementaires en limite de propriété et dans les zones à émergence réglementées.

Il n'existe pas de population sensible ou d'établissement recevant du public dans l'environnement du site.

L'étude sanitaire met en évidence un risque acceptable pour la santé publique. Le site n'est pas concerné par les périmètres de protection des captages AEP les plus proches.

IV – Étude de dangers

Les scénarios de l'étude des dangers montrent qu'aucun effet sort en dehors des limites de propriétés du site projeté.

L'étude indique que le pétitionnaire dispose de moyens de prévention ou de secours en cas d'incendie ou de pollution accidentelle.

Moyens techniques principaux mis en œuvre en cas d'incendie :

- 20 extincteurs placés en différents points de la centrale;
- du sable en quantité sur les stocks de granulats permettant d'étouffer des feux d'hydrocarbures ou à constituer des barrages à son développement ou à un écoulement qui en serait la conséquence.

Moyens matériels de lutte contre les polluants:

- en cas d'incendie une partie des eaux sera piégée dans la rétention; les eaux de ruissellement seront dirigées vers le bassin de confinement (bassin de décantation) aménagé en partie Sud-Est de la parcelle.

Concernant les moyens de secours externes, il s'agit des moyens d'intervention de la caserne de sapeurs pompiers de Damazan avec en secours si nécessaire la caserne de sapeurs pompiers de Tonneins. Ces casernes sont distantes de 7 km chacune de l'aire du Queyran, et le délai d'intervention est estimé à 15 mn.

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

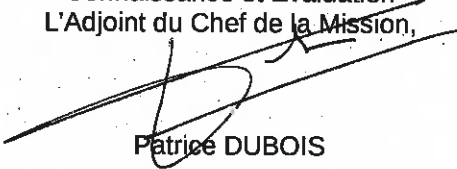
VI.1 – Avis sur le caractère complet de l'étude d'impact et des informations qu'elle contient

De façon générale, l'étude d'impact a bien identifié les enjeux et les impacts qui s'attachent à ce projet de centrale d'enrobage à chaud temporaire. L'évaluation simplifiée Natura 2000 conclut de façon justifiée à l'absence d'incidences notables sur les habitats et espèces ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés.

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

Sur la base d'une analyse précise des enjeux et des impacts, des mesures proportionnées ont été proposées par le pétitionnaire. Au regard des risques sanitaires, un suivi de chantier sérieux et régulier devra être mis en place afin de respecter la bonne mise en œuvre de l'ensemble des mesures compensatoires énoncées dans l'étude.

Pour le Directeur et par délégation,
Pour le Chef de la Mission
Connaissance et Évaluation
L'Adjoint du Chef de la Mission,



Patrice DUBOIS