



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la centrale mobile d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers de Bédenac (17)

n°Ae: 2014-27

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 28 mai 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la centrale mobile d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers de Bédenac (17).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Rauzy, Steinfeld, MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Decocq, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Roche, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : M. Letourneux, Ullman

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par la préfète du département de la Charente maritime, le dossier ayant été reçu complet le 13 février 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R122-7 II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté :

- la préfète du département de la Charente maritime par courrier en date du 18 mars 2014,*
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé par courrier en date du 17 mars 2014,*
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement de Poitou-Charentes par courrier en date du 17 mars 2014,*

Sur le rapport de MM Philippe Ledenvic et Eric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur ce projet.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet de centrale d'enrobage de bitume de Bédénac a pour objectif de fournir les entreprises de travaux publics en enrobé pour le revêtement des chaussées rendues nécessaires par la construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse sud-ouest. Il s'agit de rétablir la continuité du réseau routier perturbé par la ligne tout au long de son tracé.

Le projet est situé à 40 km au Nord de Bordeaux le long de la RN 10. La société Guintoli est titulaire du marché. La station est temporaire et ne devrait fonctionner que deux fois 25 jours pendant une période de six mois.

Les principaux enjeux environnementaux, du point de vue de l'Ae, sont le bruit et les impacts des rejets atmosphériques de la centrale sur quelques personnes, habitant et travaillant à proximité, ainsi que, plus ponctuellement, sur celles qui y stationnent temporairement.

L'étude d'impact est claire et assez complète, elle comporte un résumé non technique séparé très pédagogique et bien illustré.

Les principales recommandations de l'Ae concernent :

- la justification du choix de ce site pour l'implantation de la centrale, tenant compte de la provenance des matières premières et de la destination des produits, eu égard à leur transport et à leurs impacts induits ;
- des compléments à l'état initial, par des données sur la qualité de l'air et la fréquentation du parking du restaurant pour routiers, dont environ une moitié sera occupée par la centrale ainsi que la justification du choix de l'emplacement de la centrale au sein de cet espace ;
- la justification du caractère de barrière contre la pollution des eaux souterraines du substrat sableux du site et l'indication du devenir des boues de curage du fossé de drainage ;
- l'évaluation de l'impact de l'installation vis-à-vis des quelques riverains concernés, tenant compte de celui, important, de la RN 10 voisine.

L'Ae a fait par ailleurs d'autres recommandations plus ponctuelles, précisées dans l'avis détaillé ci-joint.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le projet s'inscrit dans le contexte de la construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse sud-Europe-Atlantique (SEA). Le maître d'ouvrage, exploitant de l'installation, est la société Guintoli, titulaire du marché de rétablissement de la continuité routière du fait de la création de la ligne. Le projet consiste donc à créer une station d'enrobage de matériaux routiers au bitume afin de réaliser les aménagements nécessaires à ce rétablissement. Cette station est temporaire, la demande est présentée pour une durée de six mois renouvelable une fois². La centrale devrait fonctionner deux fois 25 jours pendant cette période de six mois.



Figure 1 : carte de localisation du site d'enrobage (source Géoportail via le dossier d'étude d'impact)

La station d'enrobage sera située à 40 km au nord de Bordeaux le long de la RN10 qui relie Bordeaux à Angoulême (Figure 1).

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La centrale mobile est un modèle de type TSMR 17 Major du fabricant Ermont (voir photo page suivante) mis en œuvre par la société Guintoli. Cette centrale produira en moyenne 800 tonnes par jour d'enrobé avec un pic de production possible de 1440 t du fait de sa capacité maximale de 160 t/h. Cet enrobé impliquera des granulats dont le stock sur place sera de 1100 m³ et 150 t de produits bitumineux. Les principaux aménagements sur place, outre les installations logistiques, sont des compresseurs, une chaudière, des groupes électrogènes et les systèmes de transport du fluide caloporteur (Figure 2 page suivante).

Le fonctionnement automatique implique le dosage des différents composants, le séchage à chaud des matières solides et leur dépoussiérage, ainsi que leur enrobage dans le même tambour sécheur-malaxeur chauffé, puis leur distribution dans des camions. Le chauffage est réalisé par un brûleur de 12,3 MW fonctionnant au fuel. Les fumées issues du tambour sont filtrées et recyclées, les particules étant incorporées aux matériaux enrobés.

² Pendant 52 jours, répartis selon les besoins des chantiers de rétablissement de voirie. L'exploitant a indiqué aux rapporteurs qu'une seule période de six mois serait peut-être suffisante, en fonction de la météo.



*Figure 2 : photo d'une centrale d'enrobage du type utilisé pour le projet
(Source illustration page 48 de l'étude d'impact)*

La plateforme occupera une aire de 6000 m² sur le parking d'un restaurant pour routiers le long de la RN 10 sur la commune de Bédénac. Le plan d'ensemble de l'installation est fourni dans le dossier (Figure 3 page suivante).

1.3 Procédures relatives au projet

Le dépôt nécessite une autorisation au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). S'agissant d'une exploitation temporaire pour une période n'excédant pas un an, l'article R 512-37 prévoit que l'autorisation peut être octroyée sans enquête publique et sans avoir procédé aux consultations des collectivités et services déconcentrés compétents³. S'agissant d'une ICPE soumise à autorisation, l'installation est soumise à étude d'impact (rubrique n°1 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement).

Une étude de dangers est également requise en application des articles R 512-2 à R 512-5 du Code de l'environnement relatifs aux ICPE. Les centrales d'enrobage s'inscrivent à la rubrique 2521-1 de la nomenclature des installations classées. Cette autorisation vaut autorisation au titre des autres rubriques ICPE et loi sur l'eau.

S'agissant d'un projet qui s'inscrit dans le cadre du programme de construction de la ligne à grande vitesse SEA, la formation d'Ae du CGEDD est compétente pour rendre cet avis.

³ Article R 512-37 du code de l'environnement

ECHANGEUR DU JARQUET

RN 10

Parcelle AZ-268

Parking poids lourds Restaurant

Parking

Friche

RD 145

Jardin

Habitation

Anneux

Boisement

RD 269

Restaurant "La Cantinière de Bedeneac"

Boisement

RD 97 QJ

Légende :

- [] Emprise du projet et parcelles cadastrales
- - - - - Minimum de 35 m autour du projet
- () Affectation des bâtiments en occupation des terrains dans le rayon de 35 m
- Réseaux télécommunication
- Tracés
- - - - - Frontière bâtie
- X Lampadaires

Échelle : 1 / 100

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

L'Ae a relevé trois principaux enjeux :

- l'impact sanitaire des émissions aériennes de la centrale sur les riverains,
- l'impact sonore sur les habitants de proximité,
- la maîtrise des dispositifs prévenant toute pollution des sols et des eaux souterraines

sur une période d'activité très courte, quasi-exclusivement diurne.

La présence des nuisances liées à la circulation sur la RN10, augmentée des nuisances induites par la centrale d'enrobage, implique une rigueur particulière dans l'évaluation de l'excès de risque sanitaire de l'installation pour des riverains, peu nombreux mais très proches de l'installation.

2 Analyse de l'étude d'impact

Suite à la visite des rapporteurs de l'Ae, le maître d'ouvrage a fourni, en complément, des informations qui répondent à l'essentiel de leurs interrogations (document référencé IC 1726 – mai 2014).

L'Ae recommande au maître d'ouvrage de joindre le document référencé IC 1726 au dossier mis à la disposition du public, en précisant les informations de l'étude d'impact initiale qu'il complète ou qu'il corrige, pour la bonne compréhension de ce complément par le public.

2.1 Analyse de l'état initial

Le site du projet se situe en zone rurale fortement affectée par la présence de la RN10, route à deux fois deux voies se caractérisant par un fort trafic de poids lourds. Le terre-plein sur lequel sera installée la centrale d'enrobage surmonte une zone sableuse en dehors des périmètres de captage d'eau potable (en limite d'un des périmètres cependant). Le site se situe à proximité du site Natura 2000 « Landes de Montendre » (FR 5400437).

Situé sur la zone de stationnement de poids lourds d'un restaurant pour routier, le voisinage du site ne comporte aucun habitat à enjeu écologique tant pour la flore que pour la faune.

L'environnement humain au voisinage du site est recensé dans le tableau suivant extrait de l'étude :

Localisation aux limites de l'emprise du projet	Distance et position par rapport :		
	aux pistes établies sur le site	à la centrale d'enrobage et aire de stockage	
1 bâtiment « La cantinière de Bédenac »	~ 40 m au Nord	~ 40 m au Nord	~ 50 m au Nord
1 habitation « Font de la Claire »	~ 25 m au Sud	~ 25 m au Sud	~ 90 m au Sud
1 habitation isolée au « Jarcelet Nord »	~ 170 m à l'Ouest	~ 170 m à l'Ouest	~ 210 m à l'Ouest
2 habitations du Jarcelet	~ 240 m au Nord	~ 240 m au Nord	~ 270 m au Nord
Les habitations du « Jarcelet Nord »	A partir de 300 m au Nord	A partir de 300 m au Nord	A partir de 300 m au Nord

L'étude d'impact fournit des informations sur les ambiances sonores de jour et de nuit pour ces différentes habitations et bâtiment d'activité, largement influencées par le trafic de la RN 10. L'habitation « Font de la Claire », dite également « maison de l'échangeur », est située à la sortie de l'échangeur de la RN 10 dans le sens sud-nord.

A l'exception de cette habitation, la principale présence sur le site est celle des gérants du restaurant et des clients qui s'y arrêtent, pour un repas ou pour la nuit. Le dossier ne précise pas la fréquentation moyenne de l'aire de stationnement.

L'étude d'impact n'indique pas l'exposition à la pollution de la RN 10 des occupants des habitations et des usagers des services les plus proches. Cette information est nécessaire *a minima* pour produire une estimation de l'exposition initiale des riverains et des clients du restaurant aux rejets atmosphériques, à laquelle s'ajoute celle de l'exposition aux rejets de

l'installation.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par des données concernant la qualité de l'air, ainsi que la fréquentation du parking et du restaurant.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le projet présenté résulte d'un choix entre deux sites situés à proximité des besoins en enrobé et d'un troisième plus éloigné. Le site de proximité non retenu a été jugé trop proche des habitations. L'alternative éloignée a été rejetée pour des raisons de coût : il s'agissait d'utiliser les centrales d'enrobage de Bordeaux, Saintes ou Angoulême, ce qui aurait occasionné des coûts de transports importants. Le site retenu n'est pas à proximité immédiate de la LGV.

Néanmoins, l'argumentaire présenté est uniquement qualitatif : il ne fournit pas la liste des sites d'approvisionnement en granulats, ni celle des sites utilisateurs des enrobés et de leurs besoins. Ces informations permettraient de justifier explicitement le choix du site. Ces informations sont également nécessaires pour appréhender certains impacts du projet (voir ci-dessous).

L'Ae recommande de mentionner tous les sites utilisateurs des enrobés produits, en indiquant leur distance par rapport au site du projet et les volumes d'enrobés qui y seront acheminés, ainsi que les lieux de provenance des granulats. Elle recommande de compléter la justification du choix en tenant compte de ces éléments.

La localisation proposée sur le site est au sud-est du parking. Pourtant, c'est l'endroit le plus proche des seuls résidents permanents (« maison de l'échangeur »), même si ce choix paraît cohérent avec le fait que l'installation ne fonctionnera que pendant la journée, donc pendant une période où les habitants pourraient être au travail.

L'Ae recommande de justifier le choix du positionnement de l'installation à l'intérieur du parking.

2.3 Analyse des impacts du projet

2.3.1 Risques accidentels

La centrale d'enrobage est une installation qui met en oeuvre des hydrocarbures. Il s'agit du bitume utilisé pour la fabrication de l'enrobé lui-même, des différents combustibles pour le fonctionnement du tambour sécheur-malaxeur, des groupes électrogènes et du carburant des véhicules. Les risques d'accident impliquant le rejet d'hydrocarbures dans l'environnement, l'incendie des installations et son éventuelle propagation, l'explosion et ses conséquences probables sont abordés dans l'étude de danger qui fait partie intégrante du dossier de demande d'autorisation. L'étude d'impact reprend en partie les éléments de l'étude de danger lorsque cela est nécessaire. L'Ae n'a pas de remarque de forme à leur sujet.

2.3.2 Energie et émissions de gaz à effet de serre

Ces émissions sont en partie directes (dus à la production d'énergie, nécessaire aux opérations de la centrale, fournie par des groupes électrogènes et un brûleur à fioul) et indirectes (transports pour acheminer les granulats et les enrobés). Les émissions indirectes ne sont pas fournies dans l'étude d'impact.

Les émissions de gaz à effet de serre directes sont importantes (environ 560 t équivalent⁴ CO₂ pour une consommation énergétique de 2400 MWh nécessaire pour la production des 38 000 t d'enrobés prévus). Le calcul des émissions de gaz à effet de serre est basé sur une clé générale fournie par l'Ademe, basée sur les émissions moyennes par unité d'énergie utilisée en fonction du type de carburant. Il aurait été possible de procéder à un calcul plus robuste basé sur les quantités⁵ de produits consommés (carbone présent dans le fioul).

⁴ Les émissions des différents gaz à effet de serre (dioxyde de carbone, méthane, protoxyde d'azote, réfrigérants fluorés, etc) se font en effectuant la somme pondérée de la quantité de chacun des composés. La pondération tient compte du pouvoir de réchauffement de l'atmosphère sur une durée d'un siècle et permet d'exprimer chaque gaz sous la forme de la quantité de dioxyde de carbone qui provoquerait le même réchauffement.

⁵ Ce calcul tient compte de la masse de CO₂ issue de la combustion totale, chaque atome de carbone du carburant

Un nouveau calcul a été fourni dans le document IC 1726. Les émissions indirectes y ont été prises en compte. Les émissions de gaz à effet de serre sont alors estimées à 1194 t.

L'Ae recommande de reprendre les émissions de gaz à effet de serre, directes et indirectes, corrigées selon une méthodologie appropriée.

2.3.3 Pollution des sols

La pollution des sols est susceptible de se produire en cas d'accident ou d'incident d'exploitation, au moment du chargement des camions ou des cuves à fioul. L'étude d'impact⁶ prévoit un certain nombre de mesures de réduction de ces risques :

- la sensibilisation et la formation du personnel à la gestion des risques ;
- l'installation de dispositifs étanches⁷ de rétention correctement dimensionnés à tous les endroits où des liquides pourraient couler, notamment sous les citernes de fioul et de bitume et tous les lieux de chargement et déchargement ;
- l'entretien régulier du matériel ;
- un contrôle des matériaux recyclés à partir du revêtement d'anciennes routes (fraisats) à l'arrivée sur le site à l'aide d'un dispositif dit PAK-MARKER⁸ qui révèle, par réaction chimique avec une peinture en aérosol, la présence de HAP sur un substrat solide à partir d'environ 100 mg/Kg.
- La mise à disposition sur le site de dispositifs de récupération des produits liquides éventuellement déversés.

2.3.4 Eaux de ruissellement

Les eaux à la surface de l'installation se déverseront dans un fossé qui sera curé régulièrement. L'étude d'impact ne mentionne pas le devenir des matériaux résultant du curage. Les produits bitumineux sont décrits comme suffisamment visqueux pour pouvoir être récupérés en cas de pollution accidentelle des eaux. L'étude ne mentionne cependant pas leur composition laquelle pourrait révéler la présence de substances plus mobiles au sein du bitume. Dans le document IC 1726, il est indiqué que les boues seront enlevées par une entreprise spécialisée.

Outre les dispositifs de rétention prévus, l'assertion (page 149) « *Les sables éocènes forment une barrière naturelle et efficace contre les pollutions de la nappe captée pour l'eau potable. Cet horizon sableux, épais, permet d'avoir le temps de mettre en place des mesures d'urgence dans le but de la protection du captage AEP si nécessaire* » mérite d'être soutenue, pour ce qui concerne son efficacité, par une référence bibliographique ou des mesures. Le maître d'ouvrage a indiqué, dans le document IC 1726, qu'il s'agissait d'une erreur : de fait, une couche d'argile située à 50m de profondeur isole les sables de l'aquifère.

2.3.5 Bruit

Bien que le site soit déjà très bruyant, l'impact de la centrale est significatif mais limité dans le temps. Cet impact devrait se produire en période diurne. Cependant, le dossier indique que la centrale pourra être utilisée la nuit. Cette utilisation nocturne⁹ est présentée comme exceptionnelle, sans que cette éventualité soit mieux décrite.

L'étude des impacts en termes de nuisances sonores s'appuie sur les données fournies par le constructeur pour l'équipement utilisé. Le calcul de bruit est basé sur l'activité simultanée de la centrale, d'une chargeuse et de huit camions. Le dossier mentionne (page 174) la présence sur le site de deux chargeuses, mais, selon les informations recueillies oralement par les rapporteurs, elles ne seront jamais en service simultanément. Le calcul du bruit à distance montre que le bruit émergent dépasse les valeurs repères de la réglementation pour l'habitation la plus proche et le

produisant une molécule de CO₂.

⁶ Reprenant des éléments détaillés dans l'étude de dangers.

⁷ D'après le dossier les aires concernées seront entourées d'un merlon, imperméabilisées (enrobé, polyane ou géomembrane) et recouvertes de sable pour un volume de rétention égal à la moitié des volumes stockés.

⁸ Le document évoque le terme de PAT-MARKER mais il s'agit probablement d'une erreur, le produit commercial que l'on trouve aisément s'appelle PAK-MARKER.

⁹ Les rapporteurs ont été informés oralement que cette possibilité d'activité nocturne ne serait mobilisée que pour des cas très précis de travaux sur des voiries ne pouvant être interrompues le jour, en l'occurrence ce cas est peu probable étant donné la nature secondaire du réseau concerné.

restaurant. L'impact sonore pour les camionneurs qui se reposent sur le site avant de reprendre la route n'est pas fourni.

Afin de réduire l'impact sonore conformément à la réglementation, le projet prévoit l'installation d'un merlon au sud-ouest du site. Le calcul du bruit atténué par l'effet de ce merlon n'est pas explicité. Sans explication supplémentaire, l'étude d'impact le juge efficace également pour le restaurant situé au nord.

L'impact sanitaire du bruit est repris dans le chapitre concernant l'évaluation des risques sanitaires. L'étude d'impact évoque le niveau de bruit par la phrase suivante : « *Ces niveaux sont relativement élevés mais ils restent en deçà des niveaux pouvant avoir des effets sur la santé.* » Elle conclut ensuite que le bruit généré par l'installation restera en dessous des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) de 70 dB pendant 24 h. L'Ae souligne le fait que cette valeur ne correspond pas à un seuil de gêne mais à un seuil de dommages pour l'audition¹⁰.

L'Ae recommande que l'étude de bruit soit plus détaillée notamment :

- ***par la présentation des calculs d'atténuation liés au merlon ;***
- ***en explicitant le type d'effet sanitaire attendu, par une référence appropriée au « seuil » OMS.***

Elle prend note des dispositions évoquées dans le document IC 1726 pour reloger, à titre gracieux, les riverains dans le cas, exceptionnel, d'une activité nocturne.

2.3.6 Emissions dans l'air

Une analyse succincte des émissions d'une centrale comparable est donnée. Cependant, aucune estimation des expositions des riverains et des clients du restaurant, tenant compte de la situation initiale, n'est proposée. De même, si les émissions par les camions et les groupes électrogènes sont mentionnées, l'étude d'impact fait l'hypothèse que seuls les travailleurs du site les ressentiront. Le document IC 1726 précise les émissions issues du retour d'expérience de centrales similaires.

L'Ae recommande que les estimations des quantités de polluants atmosphériques rejetés et de l'exposition des riverains et des clients du restaurant à ces émissions et aux odeurs soient jointes au dossier, en tenant compte de la situation initiale.

2.3.7 Evaluation des risques sanitaires

L'étude d'impact comporte un chapitre sur les risques sanitaires. L'analyse repose sur une évaluation simplifiée, en ne prenant en compte qu'une enveloppe très majorante des émissions du tambour sécheur – malaxeur, qui fonctionne au fioul lourd à basse teneur en soufre. L'étude aboutit ainsi, pour les substances à effet de seuil à un indice de risque de 0,84, valeur proche de 1 qui est considéré comme seuil de risque significatif. Pour les substances cancérigènes, la probabilité de cancer calculée, proche de la valeur repère de dix millionième résulte d'une assimilation de tous les hydrocarbures aromatiques à du benzo(a)pyrène.

Le document IC 1726 apporte un complément, qui permet d'affiner ces estimations grossières. Les calculs effectués à partir de mesures des retombées de centrales comparables concluent à des valeurs d'indice de risque bien inférieures (<0,02 pour NOx¹¹) et une probabilité d'effet cancérigène 5 à 10 000 fois plus faible que le niveau habituellement retenu par l'Organisation mondiale de la santé.

L'Ae recommande de rendre compte de l'évaluation des risques sanitaires par voie aérienne sur la base d'estimations plus fines.

¹⁰ Rapport OMS : Guidelines for community noise, page 47

¹¹ Cependant le calcul n'est pas fourni pour les retombées de poussières qui expliquaient l'indice de risque élevé dans l'étude d'impact. Si les valeurs plus réalistes fournies dans le document IC 1726 étaient utilisées l'indice chuterait significativement pour ces polluants.

2.4 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts

Le dossier comporte un chapitre qui liste les différentes mesures adoptées par le maître d'ouvrage afin d'éviter et de réduire les impacts. L'étude d'impact tient compte de ces mesures. L'Ae note en particulier la présence d'un filtre à manche sur la centrale d'enrobage (rejets atmosphériques) et la mise en place de systèmes étanches de rétention des fluides pour prévenir les conséquences de déversements accidentels d'hydrocarbures. Les procédures à adopter en cas d'accident sont bien documentées et explicites. L'étude de dangers identifie les effets dominos¹² et prévoit notamment le stationnement des camions de transport de matières dangereuses à distance de la centrale.

L'Ae recommande d'adapter les mesures d'évitement en fonction des compléments recommandés pour les principales nuisances rappelées ci-dessus.

2.5 Mesures de suivi

L'étude d'impact mentionne, au sein du chapitre sur les mesures de réduction des impacts (page 242) un suivi du bruit à l'aide de mesurages confiés à une société spécialisée au début de la période d'exploitation. Si cette disposition est satisfaisante en termes d'information, il manque la mention des décisions que prendrait l'exploitant en fonction des résultats de ces mesurages.

L'Ae recommande d'indiquer l'information et les mesures que l'exploitant envisage, en fonction des mesures de bruit réalisées au début de la période d'exploitation.

2.6 Résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique complet, clair et bien illustré.

L' Ae recommande de compléter le résumé non technique des quelques informations complémentaires évoquées dans le présent avis.

¹² Les effets domino sont des effets de réaction en chaîne où un événement accidentel déclenche un accident sur un système voisin.