



## **Autorité environnementale**

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

[www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr)

# **Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur la centrale d'enrobage à chaud de Lapouyade (33)**

**n°Ae : 2014-80**

# Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale<sup>1</sup> du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 22 octobre 2014 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur la centrale d'enrobage à chaud de Lapouyade (33).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfelder, MM. Barthod, Clément, Galibert, Lafitte, Ledenvic, Roche, Ullmann, 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 : MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux.

\* \*

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Aquitaine, préfet de la Gironde, le dossier ayant été reçu complet le 8 septembre 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.

Par courriers en date du 9 septembre 2014, l'Ae a consulté :

- le préfet de département de la Gironde, et a pris en compte sa réponse en date du 22 septembre 2014,
- la ministre en charge de la santé,
- la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Aquitaine, et a pris en compte sa réponse en date du 23 septembre 2014.

Sur le rapport de Frédéric Cauvin, 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, de l'autorité décisionnaire 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. La décision de l'autorité compétente qui autorise le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage à réaliser le projet prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).**

<sup>1</sup> Désignée ci-après par Ae.

# Synthèse de l'avis

Le dossier dont l'Ae a été saisie correspond à une demande d'autorisation d'exploiter une centrale d'enrobage à chaud destinée à la réalisation de grave-bitume<sup>2</sup> (GB) qui sera utilisée comme matériau de sous-couche ferroviaire, sous le ballast<sup>3</sup>, dans le cadre de la réalisation de la ligne à grande vitesse (LGV) sud-Europe-Atlantique (SEA).

Cette centrale sera implantée sur la commune de Lapouyade, au lieu-dit « La Borderie », au nord-est du département de la Gironde (33) et limitrophe avec le département de la Charente-Maritime (17). Elle ne devrait fonctionner que 56 jours pour une autorisation d'exploiter s'étalant sur 6 mois.

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet concernent l'impact sonore des activités prévues sur le site, l'impact sanitaire des émissions aériennes de l'installation, ainsi que la maîtrise de rejets provenant de la centrale et pouvant éventuellement occasionner des pollutions des sols et des eaux. L'augmentation du trafic, en particulier de poids lourds, et les nuisances qui en découlent représentent également un enjeu.

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet. Elle gagnerait néanmoins à être mieux illustrée, en particulier pour ce qui concerne le résumé non technique.

L'Ae recommande principalement de :

- mieux justifier le choix du site d'implantation de la centrale en précisant notamment les raisons ayant conduit, eu égard à leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine, à implanter deux centrales temporaires d'enrobage de bitume, à Lapouyade et à Bédénac (17)<sup>4</sup>, à quelques kilomètres l'une de l'autre ;
- compléter l'évaluation des risques sanitaires pour les populations les plus proches de l'installation, cette évaluation devant inclure les émissions des camions d'approvisionnement de la centrale et des chantiers utilisant la grave-bitume ;
- fournir un bilan des émissions de gaz à effet de serre, directes et indirectes, liées à l'exploitation de la centrale ;
- fournir une analyse des effets cumulés du projet avec les autres projets connus à proximité ;
- présenter les impacts de l'augmentation de trafic générée par l'exploitation de la centrale et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation appropriées.

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

---

<sup>2</sup> « La grave-bitume est une grave (granulé composé d'un mélange de sable et de gravillons) enrobée de bitume, de 3 à 4 % » (wikipedia.org).

<sup>3</sup> Les besoins en remblais pour la construction de la LGV sont en partie couverts par les déblais issus des terrassements. Néanmoins, la qualité des matériaux et la quantité valorisable sont, dans certains cas, insuffisantes pour permettre d'assurer la totalité des besoins du chantier, notamment pour certains types de granulats spécifiques (ballast, couche de forme ferroviaire, etc.). Par ailleurs, les carrières où ces matériaux sont disponibles, peuvent être relativement éloignées du tracé et, dans ce cas, des solutions alternatives à la technique « classique » (une couche de ballast de 35 cm avec une sous-couche de 20 cm en grave non traitée (GNT) sur une couche de forme de 35 cm de GNT) utilisée pour des chantiers ferroviaires pourront être recherchées afin notamment de réduire les besoins en matériaux. L'alternative présentée dans le dossier consiste à poser une couche de grave-bitume (GB) de 14 cm en sous-couche sous le ballast. Cette technique a déjà été utilisée sur les LGV Est et Rhin-Rhône.

<sup>4</sup> Objet de l'avis délibéré de l'Ae n°2014-27 adopté lors de la séance du 28 mai 2014.

# Avis détaillé

## 1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et programme de rattachement du projet

Le présent projet s'inscrit dans le contexte de la réalisation de la ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) sud-Europe-Atlantique (SEA)<sup>5</sup>. Le dossier dont l'Ae a été saisie correspond à une demande d'autorisation d'exploiter pendant 6 mois une centrale d'enrobage à chaud permettant la réalisation de grave-bitume<sup>6</sup> (GB) utilisée comme matériau de sous-couche ferroviaire, sous le ballast<sup>7</sup>. Le maître d'ouvrage, futur exploitant de l'installation, est la société Vinci Construction Terrassement.

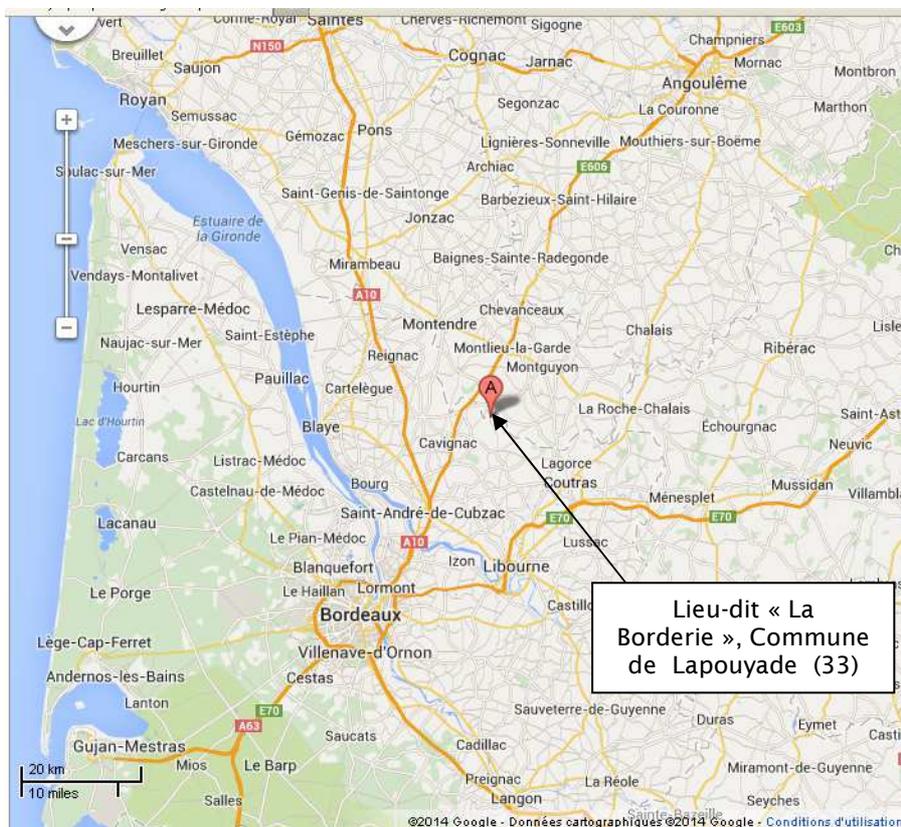


Figure 1 : localisation du projet (source <https://maps.google.fr/>)

Cette centrale sera implantée sur la commune de Lapouyade, au lieu-dit « La Borderie », au nord-est du département de la Gironde (33) et limitrophe avec le département de la Charente-Maritime (17).

<sup>5</sup> Voir le schéma fourni à la fin du présent avis.

<sup>6</sup> « La grave-bitume est une grave (granulé composé d'un mélange de sable et de gravillons) enrobée de bitume, de 3 à 4 % » (wikipedia.org).

<sup>7</sup> Les besoins en remblais pour la construction de la LGV sont en partie couverts par les déblais issus des terrassements. Néanmoins, la qualité des matériaux et la quantité valorisable sont, dans certains cas, insuffisantes pour permettre d'assurer la totalité des besoins du chantier, notamment pour certains types de granulats spécifiques (ballast, couche de forme ferroviaire, etc.). Par ailleurs, les carrières où ces matériaux sont disponibles, peuvent être relativement éloignées du tracé et, dans ce cas, des solutions alternatives à la technique « classique » (une couche de ballast de 35 cm avec une sous-couche de 20 cm en grave non traitée (GNT) sur une couche de forme de 35 cm de GNT) utilisée pour des chantiers ferroviaires pourront être recherchées afin notamment de réduire les besoins en matériaux. L'alternative présentée dans le dossier consiste à poser une couche de grave-bitume (GB) de 14 cm en sous-couche sous le ballast. Cette technique a déjà été utilisée sur les LGV Est et Rhin-Rhône.

La grave-bitume produite par la centrale servira à la construction de la LGV sur un linéaire d'environ 44 km. Le poids total de GB produite devrait être d'environ 140 000 tonnes.

Les coûts de réalisation et d'exploitation de cette centrale ne sont pas précisés.

Selon le dossier, la fabrication de la GB s'effectuera en 2 phases, la première devant débuter en septembre 2014<sup>8</sup> pour une durée de 2 mois et la seconde à partir du 1er Mars 2015 pour une durée d'un mois environ.

**L'Ae recommande de mettre à jour les informations relatives aux périodes d'exploitation de la centrale.**

## 1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

La capacité nominale de la centrale est de 315 t/h. La plage de production s'étend de 175 à 450 t/h, capacité qui dépend notamment de l'humidité des matériaux ou de la température d'enrobage. L'emprise au sol de la centrale seule (hors stockage des granulats et voies de circulation) est d'environ 3 600 m<sup>2</sup>. L'élément le plus haut est la cheminée qui évacue les gaz dépoussiérés à 13 m de hauteur. La superficie totale nécessaire pour l'aire de fabrication et le stockage de granulats est de 29 000 m<sup>2</sup>. Le site d'implantation est un pré délimité par des surfaces agricoles et le chantier de la LGV au sud-est. L'accès au site s'effectuera par la RD 247-E1, via la RD 250 et la voie d'accès de l'installation de stockage de déchets non dangereux (ISDND) de Lapouyade, exploitée par la société Soval Veolia.

Les éléments constitutifs de la centrale<sup>9</sup> sont mobiles, soit installés sur des semi-remorques, soit munis d'essieux et de sellettes pour pouvoir être transférés.

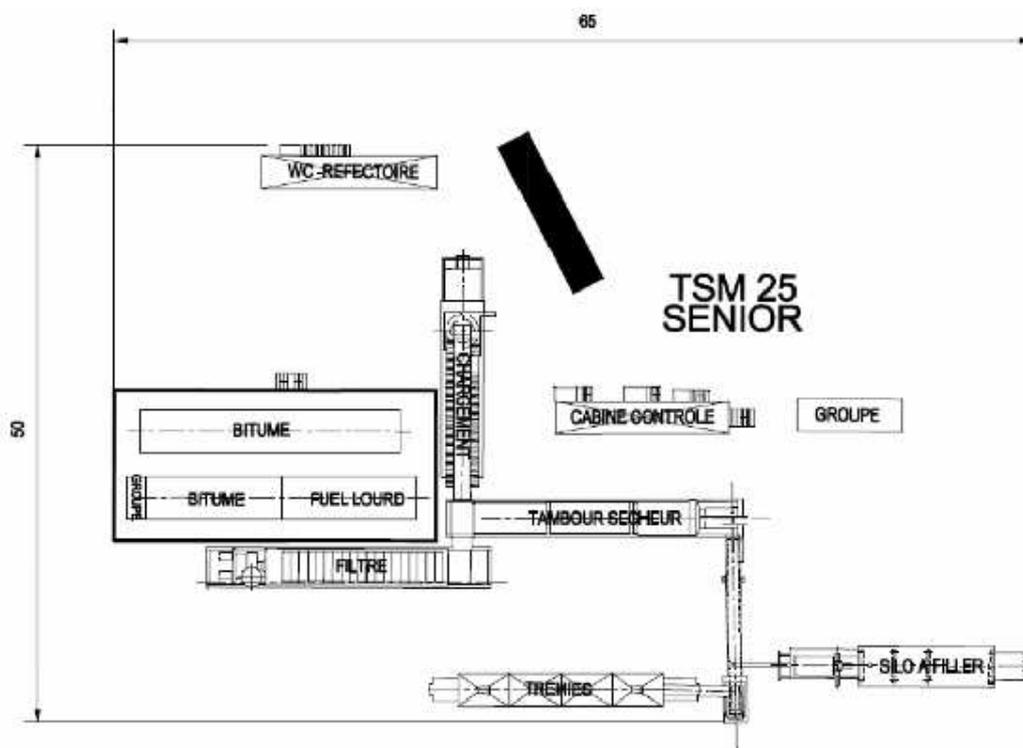


Figure 2 : répartition des différents modules de la centrale vue de dessus (source : dossier, les longueurs sont indiquées en mètre)

<sup>8</sup> Le présent avis est émis en octobre 2014.

<sup>9</sup> Il s'agit d'un doseur à granulats, d'un système de transporteur pour granulats, d'un tambour sécheur malaxeur, d'un filtre à manches, d'un système de stockage d'enrobés, de deux citernes de stockage, d'un silo pour fines, d'une cabine de commande, d'un groupe électrogène, d'un bungalow vestiaires, sanitaires pour le personnel et de bureau, d'une trémie pour matériaux recyclés et d'un plateau de vrac.

Ces éléments seront implantés sur un géotextile. Le dossier indique également que « *les zones de la plateforme où seront installés les éléments de la centrale d'enrobage à chaud susceptibles d'entraîner une pollution, seront revêtues d'un enduit bicouche pour étancher la zone d'implantation* ». Les caractéristiques de cet « enduit » ne sont pas précisées.

La parcelle sera remise en état et les déchets éventuels restants sur site seront évacués selon des filières adaptées à la fin de l'exploitation de la centrale<sup>10</sup>.

Le fonctionnement général de la centrale tel que décrit dans le dossier est le suivant :

- réception et stockage des granulats ;
- réception et stockage du bitume ;
- alimentation de la centrale d'enrobage avec les granulats et le bitume ;
- fabrication de la grave-bitume ;
- chargement et transport de la grave-bitume sur le chantier.

La réalisation du mélange GB nécessite le séchage et le dépoussiérage des matières solides ainsi que leur enrobage dans un tambour sécheur-malaxeur chauffé. Les fumées issues du tambour sont filtrées et recyclées. Les gaz dépoussiérés sont évacués par la cheminée, les particules résiduelles étant incorporées aux matériaux enrobés.

Les activités du site, qui accueillera 6 employés en fonctionnement normal, devraient se dérouler uniquement de jour, entre 06h00 et 22h00, du lundi au vendredi, sauf dans certaines situations exceptionnelles<sup>11</sup>.

### **1.3 Procédures relatives au projet**

L'exploitation de la centrale nécessite une autorisation au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le dossier précise que la centrale d'enrobage relève de la rubrique 2521-1 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) « centrale d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routier »<sup>12</sup>. L'article R. 512-37 du code de l'environnement prévoit que l'autorisation peut être octroyée sans enquête publique et sans avoir procédé aux consultations des collectivités et services déconcentrés de l'Etat compétents<sup>13</sup>. 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). En outre, le projet est dispensé de toute formalité au titre du code de l'urbanisme (article R. 421-5 du code de l'urbanisme)<sup>14</sup>. Le rapporteur a pu constater, au cours de sa visite, que les différentes composantes de la centrale étaient déjà installées.

---

<sup>10</sup> Les avis du propriétaire de la parcelle et du maire de la commune sont joints au dossier. Un diagnostic permettant de vérifier qu'aucune pollution n'est présente et la dépollution éventuelle du terrain sont prévus.

<sup>11</sup> Ces situations exceptionnelles ne sont pas précisées dans le dossier. Selon les informations recueillies par le rapporteur au cours de sa visite, leur nombre devrait être très limité (quasi nul) et être conditionné par la vitesse d'avancement des travaux.

<sup>12</sup> Elle est également soumise à enregistrement au titre de la rubrique 2517-2.5 « station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques - matériaux, minerais et métaux » et à déclaration au titre des rubriques 2915 « procédé de chauffage par fluide caloporteur dont la température d'utilisation est inférieure au point éclair et la quantité supérieure à 250 L » et 1520 « dépôts de matières bitumineuses » de la nomenclature des ICPE.

<sup>13</sup> Article R. 512-37 du code de l'environnement.

<sup>14</sup> « *Sont dispensées de toute formalité au titre du présent code, en raison de la faible durée de leur maintien en place ou de leur caractère temporaire compte tenu de l'usage auquel elles sont destinées, les constructions implantées pour une durée n'excédant pas trois mois. Toutefois, cette durée est portée à :*

*a) Un an en ce qui concerne les constructions nécessaires au relogement d'urgence des personnes victimes d'un sinistre ou d'une catastrophe naturelle ou technologique ;*

*b) Une année scolaire en ce qui concerne les classes démontables installées dans les établissements scolaires ou universitaires pour pallier les insuffisances temporaires de capacités d'accueil ;*

*c) La durée du chantier, en ce qui concerne les constructions temporaires directement nécessaires à la conduite des travaux ainsi que les installations liées à la commercialisation d'un bâtiment en cours de construction et pour une durée d'un an en ce qui concerne les constructions nécessaires au maintien des activités économiques ou des équipements existants, lorsqu'elles sont implantées à moins de trois cents mètres du chantier ;*

Une étude de dangers est également requise en application des articles R. 512-2 à R. 512-5 du code de l'environnement.

Conformément à l'article R. 414-19 du code de l'environnement (3°), le projet doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000<sup>15</sup> (cf. partie 2.4 du présent avis).

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

## **1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae**

Pour l'Ae, les principaux enjeux du projet sont :

- l'impact sanitaire des émissions aériennes de la centrale,
- l'impact sonore sur les populations et la faune à proximité,
- la maîtrise de rejets provenant de la centrale et pouvant éventuellement occasionner des pollutions des sols et des eaux.

L'augmentation du trafic, en particulier de poids lourds, induite par l'exploitation de la centrale et par le chantier de la LGV représente également un enjeu en termes de qualité de l'air (émissions de poussières et autres polluants atmosphériques), de bruit, de sécurité routière, etc.

## **2 Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet. Elle gagnerait néanmoins à être mieux illustrée (la quasi-totalité des illustrations étant reportées en annexe).

L'Ae note également que l'agence régionale de santé (ARS) a émis plusieurs remarques sur le projet (sur ses impacts acoustiques et en termes de qualité de l'air en particulier) et que, dans l'attente de compléments, elle émettait un avis défavorable au projet. Des éléments de réponses ont été apportés par le maître d'ouvrage dans des pièces complémentaires jointes au dossier soumis à l'avis de l'Ae.

### **2.1 Analyse des impacts du programme et des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus**

Le dossier ne présente pas d'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus (code de l'environnement, article R. 122-5, 4°).

Le dossier ne traite pas non plus des impacts du programme global de la LGV. Or, outre la présente centrale d'enrobage et le chantier propre à la LGV, ce programme comprend notamment un aménagement foncier agricole et forestier (AFAF)<sup>16</sup> dont le périmètre recoupe celui du présent projet ou encore la centrale mobile d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers de Bédénac<sup>17</sup>

---

*d) La durée d'une manifestation culturelle, commerciale, touristique ou sportive, dans la limite d'un an, en ce qui concerne les constructions ou installations temporaires directement liées à cette manifestation.*

*A l'issue de cette durée, le constructeur est tenu de remettre les lieux dans leur état initial ».*

<sup>15</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>16</sup> Sur la commune de Laruscade avec extension sur les communes de Lapouyade, Cezac et Cavignac, objet de l'avis délibéré de l'Ae n°2013-94 adopté lors de la séance du 23 octobre 2013.

<sup>17</sup> Objet de l'avis délibéré de l'Ae n°2014-27 adopté lors de la séance du 28 mai 2014.

(17) à environ 5 km. L'étude d'impact aurait dû, *a minima*, aborder les impacts cumulés éventuels de ces différentes opérations.

**L'Ae recommande de fournir une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.**

L'Ae note par ailleurs que l'étude d'aménagement de l'AFAF précité met en évidence des enjeux écologiques potentiellement importants à proximité de la zone concernée par la présente centrale (station d'espèce végétale remarquable ou encore habitat naturel prioritaire à l'échelle européenne).

## **2.2 Analyse de l'état initial**

Le site du projet se situe en zone rurale fortement marquée par les travaux en cours de la LGV. Il est localisé à quelques centaines de mètres au nord de l'ISDND de Lapouyade. Il est accessible via la RD 247 E1 qui compte un trafic d'environ 300 véhicules / jour en moyenne avec 51% de poids lourds (trafic principalement généré par l'ISDND selon le dossier).

Il est localisé à plus de 600 mètres du site Natura 2000 le plus proche : les landes de Montendre (site Natura 2000 n°FR5400437 classé au titre de la directive « habitats, faune, flore »). Le site Natura 2000 « Vallées de la Saye et du Meudon » (n°FR7200689 également classé au titre de la directive « habitats, faune, flore ») est dans le prolongement des landes de Montendre (en aval, le long du cours d'eau du Meudon).

L'analyse de l'état initial s'appuie notamment sur les données naturalistes issues de l'étude d'impact (données datant de 2004) de la LGV sur le secteur Bordeaux-Angoulême, complétées par des investigations écologiques menées sur l'ensemble du projet en 2009 en amont de la procédure de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées. Depuis ces derniers inventaires, les caractéristiques de la zone d'étude ont fortement évolué du fait des travaux de la LGV.

Selon les informations fournies dans le dossier, le site d'implantation retenu semble présenter un intérêt écologique globalement faible : parmi les différents enjeux potentiels identifiés, seul le Busard Saint-Martin, rapace protégé au plan national et inscrit à l'annexe I de la directive « oiseaux », est considéré comme potentiellement nicheur dans l'aire d'étude. L'Ae note que, selon la cartographie fournie, la zone concernée comme aire potentielle de nichage du busard se situe sous l'emprise de la LGV.

L'habitation la plus proche de l'installation correspond au hameau « Routillas » situé à environ 300 mètres à l'ouest.

Des mesures des niveaux sonores en quatre points à proximité du site ont été réalisées en juin 2014 (donc pendant les travaux de la LGV). La principale source de bruit provient de la circulation sur les routes et du chantier de la LGV SEA.

En ce qui concerne la qualité de l'air, l'étude d'impact se fonde sur les résultats d'une étude réalisée sur la commune de Coutras (en Gironde, à une vingtaine de kilomètre du projet) dans le cadre du programme de surveillance de la qualité de l'air sur la région Aquitaine. Cette évaluation est celle qui, selon le dossier, est la plus proche du site de fabrication. Elle fait apparaître une qualité de l'air relativement bonne et le maître d'ouvrage indique que la qualité de l'air sur le site du projet est « *globalement équivalente* ».

Les cours d'eau les plus proches sont les cours d'eau du Meudon situé à 720 m et le ruisseau du Pas de Lapouyade situé à environ 900 m. L'écoulement dit de la Borderie est situé à 50 m de la zone aménagée. Cet écoulement est un corridor écologique qui fait l'objet d'un suivi dans le cadre du chantier de la LGV. Il constitue l'exutoire des eaux provenant de la plateforme (cf. partie 2.4 du présent avis) et rejoint le Meudon en aval par rapport à la plateforme.

## 2.3 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu

Le site d'implantation de la centrale a été retenu pour trois raisons principales :

- « la plateforme de l'installation est déjà aménagée et prête à l'emploi pour s'installer rapidement et tenir compte des délais du chantier ;
- le terrain présente une surface compatible avec l'activité à mener, notamment pour l'installation de la centrale et le stockage des granulats,
- le site est à proximité du réseau routier structurant (RN10 / Gare de Saint-Mariens) qui permet de desservir le chantier directement par la trace, tout en étant à l'écart de zones urbanisées ».

L'Ae note que le dossier ne fait pas mention de la centrale d'enrobage de bitume installée sur la commune de Bédenac (17), à quelques kilomètres, et aurait pu préciser les raisons ayant conduit à installer deux centrales temporaires d'enrobage de bitume, *a priori* du même type, en des emplacements aussi proches<sup>18</sup>.

**L'Ae recommande de préciser les raisons ayant conduit, eu égard à leurs impacts sur l'environnement et la santé humaine, à implanter deux centrales temporaires d'enrobage de bitume présentant des caractéristiques éventuellement comparables à quelques kilomètres l'une de l'autre.**

## 2.4 Analyse des impacts du projet et mesures d'évitement, de réduction et de compensation

### Risques accidentels

La centrale d'enrobage est une installation qui utilise 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 potentielles, sont abordés dans l'étude de dangers qui fait partie intégrante du dossier de demande d'autorisation.

### Circulation routière

Le trafic actuel sur la RD 245-E1 est évalué à 300 véhicules par jour dont 51 % de poids lourds. Selon les estimations fournies, l'exploitation de la centrale devrait générer un surplus de trafic de poids lourds de l'ordre de 120 véhicules par jour. Les impacts liés à cette augmentation de trafic, notamment en termes de sécurité routière, de bruit, de vibration ou d'émission de polluants atmosphériques, ne sont pas évalués. Aucune mesure d'évitement, de réduction ou de compensation de ces impacts n'est présentée.

**L'Ae recommande d'analyser les impacts de l'augmentation de trafic générée par l'exploitation de la centrale et de prévoir, si nécessaire, des mesures d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation appropriées.**

L'approvisionnement en granulats depuis les carrières se fera autant que possible par fret ferroviaire jusqu'à la gare de Saint-Mariens (33) à une dizaine de kilomètres de la centrale. Une carte représentant les itinéraires empruntés par les camions depuis cette gare aurait pu être fournie.

<sup>18</sup> Selon les informations fournies oralement au rapporteur, l'existence de deux centrales se justifie par des raisons techniques (type de matériaux produits différents ou encore capacités limitées de la centrale de Bédenac) et de localisation (la centrale de Bédenac devant être localisée préférentiellement à proximité des portions de réseau routier à rétablir et celle de Lapouyade à proximité de la trace de la LGV).

## Bruit

Une estimation des nuisances sonores générées par l'installation au niveau de l'habitation la plus proche est fournie. Au vu des résultats présentés, il apparaît que l'émergence calculée restera inférieure au seuil réglementaire de 5 dB(A) pour la période diurne<sup>19</sup>. Les émergences sonores sur la période 22h-7h ne sont pas calculées mais elles devraient être limitées compte tenu des horaires de fonctionnement prévues de la centrale<sup>20</sup>. Par ailleurs, le dossier indique que « *Dans tous les cas, ces limites [les valeurs maximales de pression acoustique que ne doit pas dépasser l'installation en limite de propriété] ne doivent pas excéder les valeurs suivantes : 70 dB(A) en limite d'emprise entre 06h00 à 22h00. Ce qui sera notre cas* »<sup>21</sup>. L'Ae note que les périodes pour lesquelles sont calculées ces émergences (6h-22h et 22h-6h) ne correspondent pas aux périodes retenues dans 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 (7h-22h et 22h-7h)<sup>22</sup>.

## Impact sanitaire des rejets atmosphériques

Afin d'évaluer l'impact des rejets atmosphériques de la centrale sur la santé humaine, une évaluation des risques sanitaires, fondée sur des calculs d'exposition<sup>23</sup> pour l'habitation située à 600 m appartenant au hameau de Routillas (habitation cible), a été effectuée. Le dossier justifie le choix de la cible retenue par le fait qu'il s'agit de la seule habitation située directement sous une direction de vent dominant (sud-est)<sup>24</sup>. Les calculs de risques conduisent à un risque acceptable pour la santé des populations riveraines<sup>25</sup>. L'Ae constate néanmoins que d'autres habitations sont plus proches de l'installation (300 mètres au nord-ouest ou encore 420 m au sud-ouest). Le choix de ne pas réaliser d'évaluation des risques sanitaires pour ces habitations devrait être justifié plus clairement. L'Ae constate également que les émissions de gaz et de particules des camions liés aux activités de la centrale en dehors du site ne semblent pas avoir été prises en compte dans l'évaluation des risques sanitaires<sup>26</sup>. Or ces émissions, liées au projet doivent être cumulées avec les émissions de la centrale pour que l'évaluation soit complète.

***L'Ae recommande de compléter l'évaluation des risques sanitaires pour les populations les plus proches de l'installation, cette évaluation devant inclure les émissions des camions d'approvisionnement de la centrale et des chantiers utilisant la grave-bitume.***

## Eau

Des aires de rétention étanches ainsi que des aires étanches dédiées aux opérations de dépotage et de remplissage sont prévues. Ces aires permettront de récupérer les éventuelles fuites et égouttures d'hydrocarbures. Après analyses, les eaux recueillies seront pompées et évacuées par un récupérateur agréé. La cuve de fioul domestique (FOD) ne sera pas placée sur rétention. Cette cuve

<sup>19</sup> 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.

<sup>20</sup> Selon le dossier, la période maximale de fonctionnement de la centrale s'étale entre 6h et 22h.

<sup>21</sup> Page 6 du complément n°2 au dossier de demande d'autorisation pour l'exploitation temporaire d'une ICPE, le niveau sonore calculé au niveau de l'habitation la plus proche est de 54,8 dB(A).

<sup>22</sup> Selon les informations fournies oralement par le maître d'ouvrage, la centrale ne devrait pas, en fonctionnement normal, être exploitée entre 6h et 7h du matin.

<sup>23</sup> Considérée comme prépondérante, seule la voie d'exposition par inhalation a été retenue

<sup>24</sup> Le dossier indique que les trois directions principales du vent (vents faibles à moyens) sont les suivantes :

- Vent nord - nord-est,
- Vent sud-est,
- Vent ouest (régime océanique).

Aucune habitation proche n'étant localisée dans les autres directions identifiées.

<sup>25</sup> L'étude aboutit, pour les substances à effet de seuil à un indice de risque (rapport entre la dose journalière d'exposition et la dose journalière tolérable, un indice supérieur à 1 indiquant la possibilité de survenue d'un effet toxique) de 0,75 pour la somme des indices de risque calculés pour chaque substance. Pour les substances sans effet de seuil ayant une valeur toxicologique de référence (benzène, formaldéhyde et acétaldéhyde), l'excès de risque individuel (ERI) représente la probabilité que l'individu a de développer l'effet associé à la substance pendant sa vie entière du fait de l'exposition considérée. La valeur calculée de la somme des ERI est de  $6,39.10^{-7}$ . Pour les substances à effet de seuil sans VTR, le dossier précise que les valeurs calculées sont nettement inférieures aux valeurs guides proposées par l'organisation mondiale de la santé.

<sup>26</sup> Seule la « *la circulation des engins sur le site avec les rejets gazeux* » correspondants semble avoir été prise en compte (page 96).

(de 5 m<sup>3</sup>) étant constituée d'une double enveloppe, le pétitionnaire n'a pas jugé utile de prévoir de dispositif permettant d'en recueillir les fuites éventuelles<sup>27</sup>.

Les eaux de ruissellement provenant du site seront collectées via des fossés périphériques. Elles seront ensuite traitées par un séparateur à hydrocarbure et rejoindront le ruisseau de la Borderie, en amont du site Natura 2000 des landes de Montendre. Le débit de fuite a été fixé à 10 l/s, calculé pour une pluie décennale. Selon les informations recueillies par le rapporteur, la qualité des eaux rejetées dans le milieu sera conforme aux dispositions prévues par les différents arrêtés relatifs à la LGV (autorisation au titre de la loi sur l'eau, autorisation de dérogation à la réglementation relative aux espèces protégées, etc.), le lit du ruisseau de la Borderie ayant été dévié dans le cadre de ces travaux. Un suivi trimestriel de la qualité des eaux rejetées est prévu.

### *Natura 2000*

Les incidences du projet sur les deux sites Natura 2000 identifiés à proximité font l'objet de chapitres dédiés de quelques lignes pour chaque site. Les évaluations qui avaient été réalisées dans le cadre des travaux de la LGV sont jointes au dossier, et le pétitionnaire indique qu'aucun risque d'atteinte à l'état de conservation de ces sites NATURA 2000 n'est à recenser. Au vu des éléments présentés et en dépit du caractère succinct de l'analyse conduite dans le cadre de ce dossier, l'Ae n'a pas de remarque à formuler sur cette conclusion.

### *Bilan carbone*

Un document complémentaire (n°1) joint au dossier fournit une estimation des émissions de gaz à effet de serre évitées du fait du choix de transporter les matériaux, depuis les carrières, par voie ferrée. Elles sont estimées à 1791 teqCO<sub>2</sub>. Une analyse plus complète du bilan carbone de la centrale (prenant en compte notamment la phase de construction, le transport des composantes, l'exploitation de la centrale, etc.), comparée aux résultats qui auraient pu être obtenus dans d'autres scénarios (utilisation d'une centrale fixe par exemple) aurait pu être utiles.

***L'Ae recommande de fournir un bilan des émissions de gaz à effet de serre, directes et indirectes, liées à l'exploitation de la centrale.***

### *Pollution des sols*

La pollution des sols est susceptible de se produire en cas d'accident ou d'incident d'exploitation, par exemple au moment du chargement des camions ou des cuves à fioul. En cas de pollution accidentelle, l'exploitant dispose sur le site de kits d'intervention rapide permettant d'absorber les hydrocarbures, les terrains pollués étant ensuite purgés. Les matériaux souillés (sols et kits absorbants) seront repris par un récupérateur agréé en vue de leur élimination. En outre, afin de réduire l'éventualité d'une fuite sur le site (en dehors des aires de rétention déjà prévues), le matériel et les engins mobiles (chargeurs et camions semi-remorques) seront entretenus régulièrement. Par ailleurs, la présence d'un géotextile sous une couche d'enduit permet de limiter les échanges éventuels de matériaux pollués entre le terrain naturel et les pollutions de surface.

## **2.5 Estimation des coûts prévisionnels affectés à la protection de l'environnement**

Le dossier présente une partie spécifique intitulée « *estimation des coûts prévisionnels affectés à la protection de l'environnement* » qui précise notamment le coût des dispositifs de traitement des eaux pluviales, de réalisation des aires de rétention, etc. Sont également inclus dans cette estimation les coûts générés par le « *transfert de la centrale d'enrobage* » (25 000 €) ou encore le « *montage, réglage et étalonnage de la centrale d'enrobage* » (35 000 € sur un total de 171 000€) qui, à l'évidence, ne relèvent pas de ce type de dépenses.

---

<sup>27</sup> Cf. Arrêté du 1er juillet 2004 fixant les règles techniques et de sécurité applicables au stockage de produits pétroliers dans les lieux non visés par la législation des installations classées ni la réglementation des établissements recevant du public.

## 2.6 Modalités de suivi des mesures et du suivi de leurs effets

L'étude d'impact ne comprend pas de partie spécifique aux modalités de suivi des mesures qui seront mises en œuvre ni au suivi de leurs effets. Il est indiqué que « *des mesures de contrôle des émissions pourront être effectuées, à la demande de l'administration, sur les différents paramètres présentés ci-dessus par un organisme agréé* » (page 85) pour les rejets atmosphériques ou encore « *des contrôles et analyses peuvent à tout moment être demandés par l'inspecteur des installations classées* » (page 112).

***L'Ae recommande au maître d'ouvrage de présenter les principales modalités de suivi des mesures, et du suivi de leurs effets, qu'il s'engage à mettre en œuvre. Elle recommande de mettre à disposition du public les résultats de ce suivi.***

## 2.7 Résumé non technique

Le résumé non technique, de quatre pages, n'est pas illustré et est difficilement identifiable au sein du dossier (il est situé entre l'étude d'impact et l'étude de dangers, en page 113 d'un document de 217 pages).

***L'Ae recommande de compléter et d'illustrer le résumé non technique et de le rendre plus accessible pour le public. Elle rappelle que ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant (conformément au IV de l'article R. 122-5 du code de l'environnement).***

***L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.***

\*

\* \*

\* \* \*

\* \*

\*

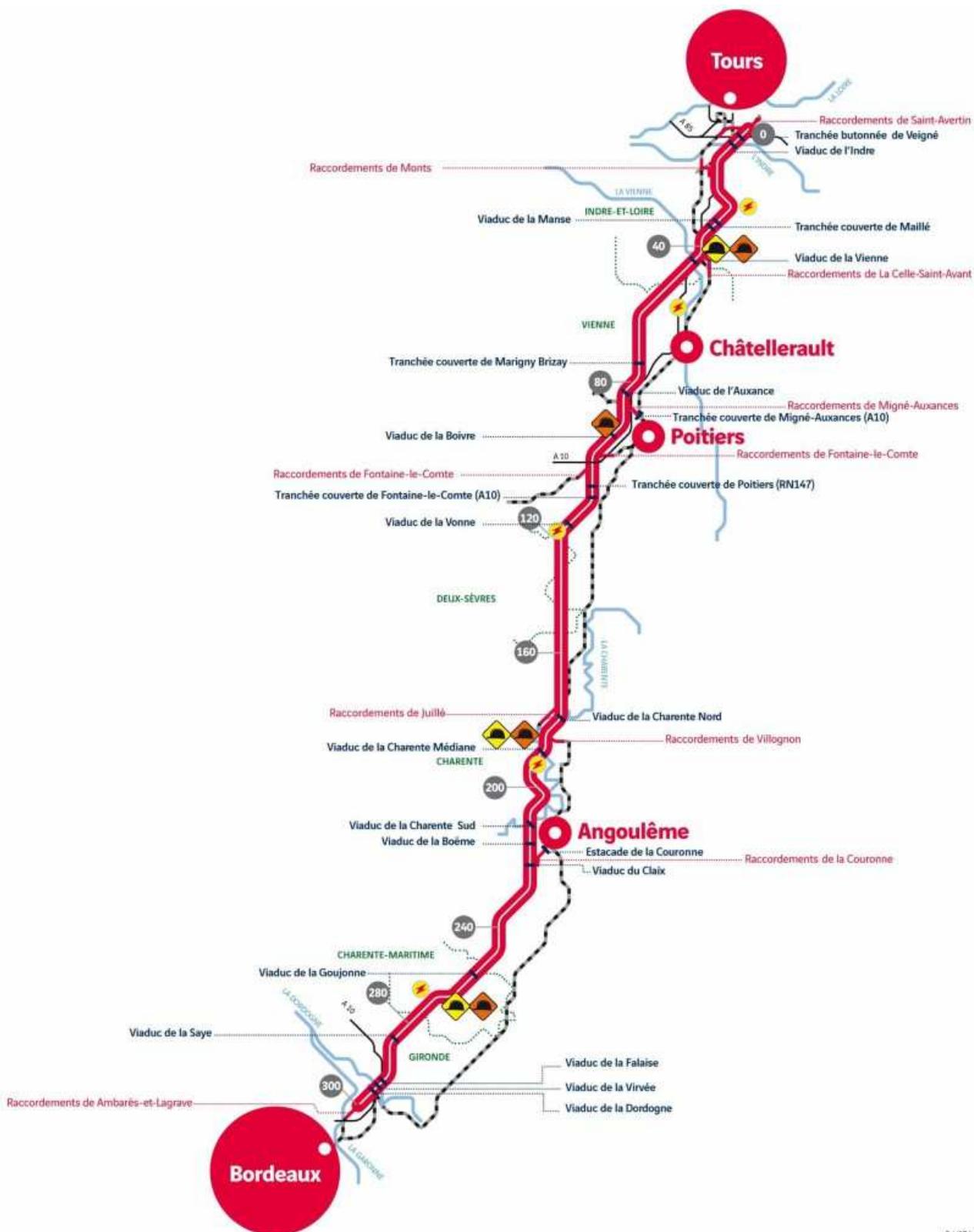


Figure 3 : Plan du tracé de la LGV SEA (source : <http://www.lgv-sea-tours-bordeaux.fr/carte-et-chiffres-cles>)