



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur deux centrales mobiles d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers à Touvérac (16)

n°Ae : 2016-19

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 20 avril 2016 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur deux centrales mobiles d'enrobage à chaud au bitume de matériaux routiers de Touvérac (16).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Fonquernie, Hubert, Steinfeld, MM. Barthod, Galibert, Ledenvic, Orizet, 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 : Mmes Allag-Dhuisme, Bour-Desprez, Perrin, MM. Clément, Lefebvre, Letourneux, Muller, Roche.

* *
*

L'Ae a été saisie pour avis le 4 mars 2016 par le préfet de la Charente, le dossier ayant été reçu complet le 10 mars 2016.

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 R. 122-7 I et II du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

L'Ae a consulté par courriers en date du 11 mars 2016 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet du département de la Charente,
- la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes, et a pris en compte sa réponse du 20 avril 2016.

Sur le rapport de Charles Bourgeois, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, 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 le réaliser prend en considération cet avis (cf. article L. 122-1 IV du code de l'environnement).

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le projet, portant sur deux centrales d'enrobage² à chaud au bitume de matériaux routiers de Touvérac (16), s'inscrit dans le cadre des travaux de déviation et de mise à 2x2 voies de la RN 10 entre Reignac (16) et Chevanceaux (16). Il a pour objectif de fournir les enrobés nécessaires à la réalisation de cette infrastructure.

Le projet, porté par la société Siorat, sera situé sur une parcelle de 2,1 ha localisée entre le tracé actuel de la RN10 et son futur tracé, qui fera l'objet d'une convention de location établie entre le propriétaire des terrains et le maître d'ouvrage. Il vise à l'installation de deux centrales d'enrobage temporaires, la demande étant présentée pour une durée de six mois renouvelable une fois.

La production totale visée est de 150 000 tonnes d'enrobés.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont, sur la période d'activité limitée des installations, la pollution de l'air, des sols, et des eaux souterraines, ainsi que le bruit pour les usagers du secteur. De manière plus pérenne, l'impact potentiel du projet sur les zones humides constitue également un enjeu.

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux, mais ne précise pas que la parcelle sur laquelle s'installe le projet, caractérisée suite aux inventaires réalisés par le maître d'ouvrage comme une friche colonisée par des espèces prairiales, a en réalité d'ores et déjà été décapée par son propriétaire. L'Ae recommande donc de le mentionner dans le dossier.

L'Ae recommande également d'approfondir l'étude d'impact sur divers points, portant notamment sur la description du projet, et en particulier l'organisation de la production. Elle recommande en outre de compléter l'état initial en ce qui concerne les zones humides et la qualité de l'air et, sur ces thématiques, de réévaluer les impacts du projet sur la base de cet état initial actualisé.

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

² Une centrale d'enrobage est une usine utilisée pour la fabrication d'enrobés, un mélange de graviers, de sable et de liant hydrocarboné servant au revêtement des chaussées.

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 cadre de la déviation et de la mise à 2x2 voies de la route nationale 10 (RN 10) entre Reignac (16) et Chevanceaux (16), sur environ 11,3 km. Ces travaux d'aménagement ont été déclarés d'utilité publique (DUP) par décret du 21 avril 1999. Cette DUP a été prorogée, par arrêté du 20 avril 2009, jusqu'au 20 avril 2019. Les travaux ont débuté en 2014 et devraient se poursuivre jusqu'en 2017. Ils sont placés sous la maîtrise d'ouvrage de la direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL) de Poitou-Charentes.

Le projet objet du présent dossier, sous maîtrise d'ouvrage de la société Siorat, consiste en l'installation provisoire - au maximum pendant un an - de deux centrales d'enrobage³ de matériaux routiers au bitume afin de produire les enrobés nécessaires aux travaux sur la RN 10.

Le dossier ne présente que très peu les aménagements prévus sur la RN 10⁴, ce qui ne facilite pas l'appropriation par le public des enjeux du projet.

Pour la complète information du public, l'Ae recommande d'ajouter à l'étude d'impact une présentation des travaux de déviation et de mise à 2x2 voies de la RN 10.

Les centrales d'enrobage seront situées sur le territoire de la commune de Touvérac (16), sur une parcelle de 2,1 ha localisée entre le tracé actuel de la RN10 et son futur tracé, qui fera l'objet d'une convention de location établie entre le propriétaire des terrains et le maître d'ouvrage.

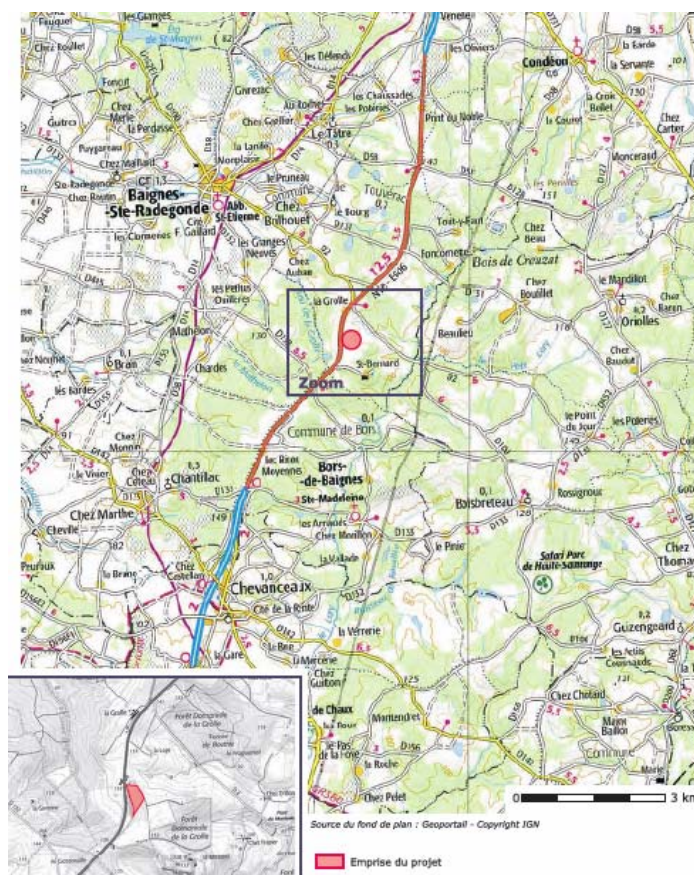


Figure 1 : Localisation du projet et des travaux d'aménagement de la RN 10 (en rouge) (source : étude d'impact)

³ Une centrale d'enrobage est une usine utilisée pour la fabrication de revêtement pour les chaussées.

⁴ Leurs impacts cumulés avec le présent projet sont en revanche étudiés dans le dossier, cf partie 2.1.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés

Le projet prévoit l'implantation de deux centrales d'enrobage, l'une de marque Argumat (type TSM 19 MFMC), l'autre de marque Astec (type GTX Six Pack 8 pieds Double Barrel).



Figure 2 : Centrale d'enrobage TSM 19 MFMC de marque Argumat (source : étude d'impact).

Les deux centrales d'enrobage prévues sont temporaires, la demande étant présentée pour une durée de six mois renouvelable une fois, sans que le dossier ne précise si le recours à ce renouvellement sera nécessaire.

Il est indiqué que ces centrales fonctionneront pendant 120 jours, et produiront en moyenne 4 000 tonnes d'enrobé par jour, avec un pic de production possible à 5 000 tonnes par jour.

L'Ae note que la production totale visée est de 150 000 tonnes, ce qui n'est pas cohérent avec les chiffres indiqués précédemment. Il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite qu'il était en fait vraisemblable que seuls 60 jours de productions seraient nécessaires, ce qui reste incohérent avec les chiffres avancés.

L'Ae recommande de reprendre de façon cohérente les prévisions moyennes de production et le nombre de jours de fonctionnement nécessaires, et d'indiquer s'il est prévu de recourir au renouvellement d'autorisation de 6 mois.

L'installation des centrales nécessitera préalablement la création d'une plate-forme réalisée avec des graves compactées, la réalisation de pistes et la pose de clôtures de sécurité

Le fonctionnement, qui sera automatique, implique le dosage des différents composants (bitume, granulats et agrégats d'enrobés), 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 des brûleurs fonctionnant au fuel lourd, de 15 MW pour le poste Argumat et de 29,3 MW pour le poste Astec. Les fumées issues du tambour sont filtrées et recyclées, les particules étant incorporées aux matériaux enrobés.

Les différentes matières premières seront stockées sur place, avec une capacité de 126,8 tonnes pour les produits pétroliers, de 420 tonnes pour les matières bitumeuses, et de 7 500 m³ pour les granulats et agrégats d'enrobés.

Les horaires de fonctionnement des centrales se situeront dans le créneau horaire 7 h 00-18 h 00, le dossier précisant que des activités de nuit sont possibles mais resteront exceptionnelles, sans que cette éventualité soit mieux décrite. Le dossier ne précise pas non plus si les deux centrales

ont systématiquement vocation à être utilisées simultanément, ou si seule l'une des deux centrales sera mobilisée durant certaines périodes⁵.

L'Ae recommande de mieux préciser l'utilisation qui sera faite des différentes centrales tout au long de la période de production, et de préciser dans quelles conditions et pour quelle durée il pourrait être nécessaire de recourir à un travail de nuit.

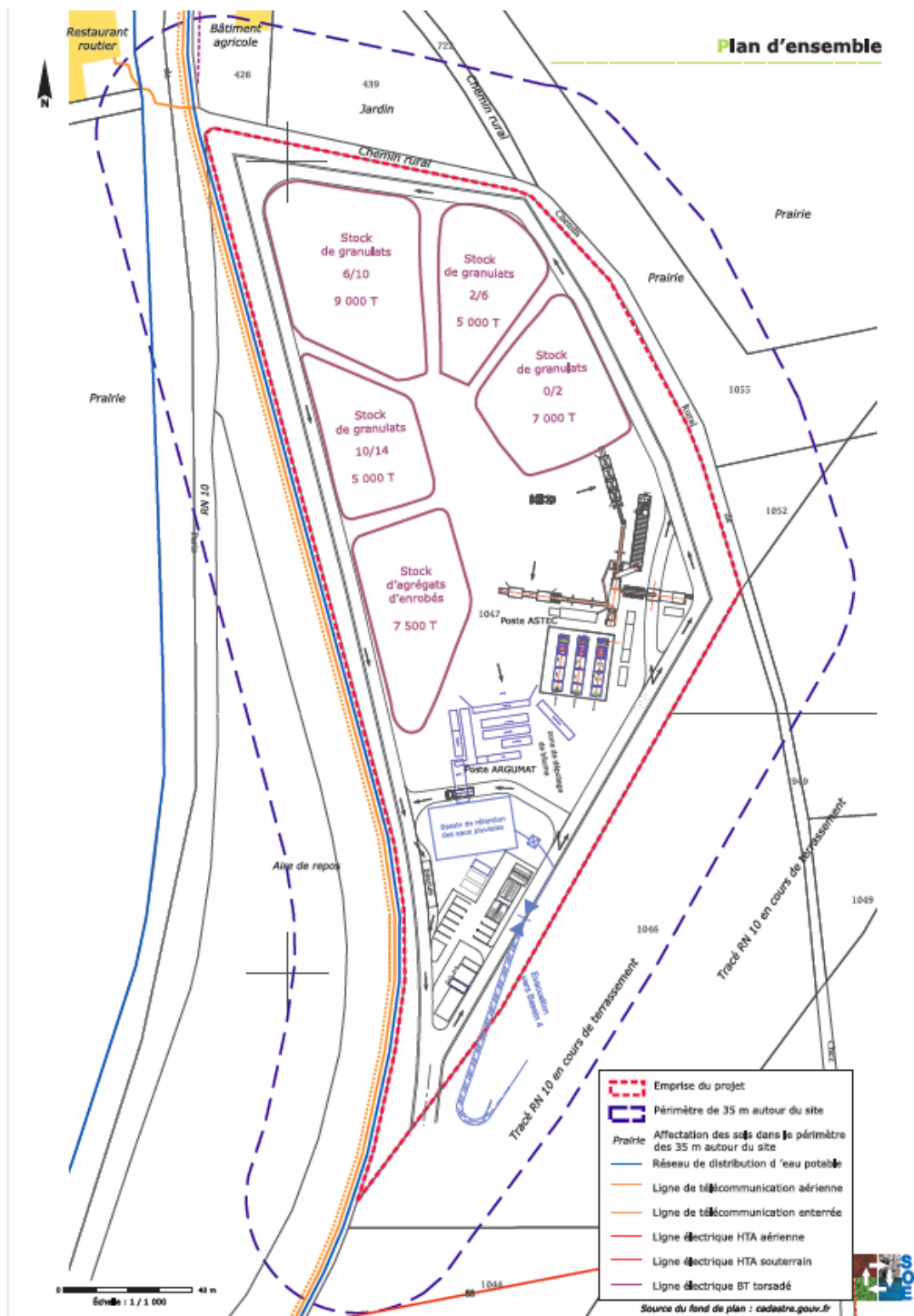


Figure 3 : plan d'ensemble du projet (source : étude d'impact)

A la fin du chantier, les installations, à l'exception de la plateforme minérale, seront démantelées et le site sera rendu, artificialisé - voir § 2.2.1 -, au propriétaire du site⁶.

⁵ Il a été indiqué au rapporteur lors de sa visite qu'il était vraisemblable que seule une centrale soit mobilisée ou même présente sur la parcelle durant certaines phases du projet.

1.3 Procédures relatives au projet

Le projet nécessite une autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement⁷ (ICPE). Cette autorisation vaut décision administrative dans le domaine de l'eau.

S'agissant d'une exploitation temporaire pour une période n'excédant pas un an, 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 compétents.

S'agissant d'une ICPE soumise à autorisation, l'installation est soumise à étude d'impact⁸. Le projet s'inscrivant dans le cadre du programme de déviation et de mise à 2x2 voies de la RN 10, porté par un service relevant de la ministre chargée de l'environnement, l'autorité environnementale compétente est l'Ae du CGEDD.

Une étude de dangers est également requise en application des articles L. 512-1 et R. 512-6 du code de l'environnement.

Le projet est soumis à évaluation des incidences Natura 2000⁹.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux sont :

- durant le fonctionnement des installations : la qualité de l'air et le bruit pour les usagers du secteur, ainsi que la pollution des sols et des eaux souterraines, sur une période d'activité néanmoins courte,
- le maintien de la fonctionnalité des zones humides.

2 Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact est claire et proportionnée aux enjeux.

2.1 Appréciation des impacts du programme et autres projets connus

Le dossier analyse les effets cumulés des centrales d'enrobage avec plusieurs projets qu'il présente comme des projets connus, dont les travaux de déviation et de mise à 2x2 voies de la RN 10. L'Ae note que ces travaux constituent formellement un des projets composant le programme d'aménagement associé à la RN 10 plutôt qu'un projet connu au sens de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le dossier n'évoque pas le projet d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) des communes de Touvérac, Bors et Condéon, avec extensions sur les communes de Baignes- Sainte-Radegonde, Chantillac, Le Tâtre et Reignac. Ce projet, qui fait également partie du programme lié à l'aménagement associé à la RN 10, a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale du CGEDD le 2 décembre 2015¹⁰.

L'Ae note que le dossier devrait dès lors inclure une appréciation des impacts de l'ensemble du programme constitué du présent projet, des travaux de déviation et de mise à 2x2 voies de la RN 10, et du projet d'AFAF préalablement cité.

⁶ La DREAL Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes a cependant indiqué au rapporteur que le marché public de réalisation des travaux de terrassements, d'assainissements et de chaussées prévoit une remise en état complète avec remise en place des terres végétales, suppression des travaux de viabilisation et des accès provisoires.

⁷ Rubrique 2521-1 de la nomenclature des installations classées (Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routier - A chaud).

⁸ Rubrique n°1 du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement.

⁹ 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).

¹⁰ [Avis Ae n°2015-79 du 2 décembre 2015.](#)

L'Ae recommande d'inclure dans le dossier une appréciation des impacts du programme de travaux auquel le projet appartient.

2.2 Analyse de l'état initial

Le site du projet se situe en zone rurale fortement affectée par la présence de la RN 10 actuelle, qui se caractérise par un fort trafic de poids lourds. Le secteur concerné sera à terme enclavé entre le nouveau tracé de la RN 10 et le tracé actuel, maintenu comme itinéraire de substitution.

2.2.1 Milieu naturel

La parcelle qui accueillera le projet est une ancienne parcelle de vignes, aujourd'hui arrachées.

Si le dossier présente ce site, suite aux inventaires écologiques menés, comme une friche colonisée par des espèces prairiales, présentant peu d'intérêt vis à vis du milieu naturel, le rapporteur a pu constater lors de sa visite que la parcelle avait d'ores et déjà été décapée par son propriétaire, sans autorisation¹¹.

L'Ae recommande d'ajouter dans l'étude d'impact une mention signalant que la parcelle choisie pour l'implantation du projet, décrite dans ses caractéristiques initiales, a de fait d'ores et déjà été décapée.

Le projet est situé à environ 650 mètres du site Natura 2000 FR5402010 (ZSC « Vallée du Lary et du Palais ») et de la ZNIEFF¹² de type II du même nom, et à environ 900 mètres du site Natura 2000 FR 5400422 (ZSC « Landes de Touvérac St Vallier ») et de la ZNIEFF de type I qui lui est superposée (« Landes de Touvérac »).

2.2.2 Eau et zones humides

Le dossier étudie la présence de zones humides dans l'aire d'étude sur la base du critère phytosociologique (végétation), et indique que « sur les 10 habitats de végétation identifiés dans l'aire d'étude, 1 est inscrit à la liste des habitats caractéristiques des zones humides : les jonchaies », mais conclut à l'absence de zone humides sur la parcelle du projet, sans plus de précision.

La carte des habitats de végétation (p 109 de l'étude d'impact) permet de constater que la zone humide est en réalité localisée dans un fossé en périphérie immédiate de la parcelle, et est donc susceptible d'être affectée par le projet.

L'Ae recommande de préciser de manière plus claire qu'une zone humide est localisée en périphérie immédiate de la parcelle, d'évaluer si le projet est susceptible d'avoir des impacts sur cette zone humide, et d'en tirer des conséquences adaptées en termes de mesures d'évitement, de réduction ou de compensation à mettre en oeuvre.

Le secteur du projet est inclus dans le périmètre de protection rapprochée de la prise d'eau potable de Coulonge-sur-Charente à Saint-Savinien en Charente-Maritime, bien que localisée néanmoins à environ 80 km de la zone étudiée¹³.

2.2.3 Milieu humain

L'environnement humain au voisinage du site est constitué d'une aire de repos qui jouxte la parcelle d'un restaurant routier, d'un bâtiment agricole et de deux maisons actuellement inhabitées à environ 200 m du projet. Les habitations occupées les plus proches sont situées à 470 m au nord du projet.

¹¹ La DREAL Aquitaine - Limousin - Poitou-Charentes a indiqué au rapporteur que cette opération n'a *a priori* pas fait l'objet d'une autorisation du Département, ce qui peut être considéré comme une infraction au règlement départemental de l'aménagement foncier qui prescrit que tous travaux réalisés dans le périmètre d'un d'aménagement foncier, agricole et forestier (AFAF) doit faire l'objet d'une telle autorisation. Voir également partie **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** de cet avis.

¹² Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

¹³ Ce périmètre de protection englobe le bassin hydrologique de la Charente en amont du barrage de Saint Savinien.

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.

La principale présence sur le site est celle des gérants du restaurant et des clients qui s'y arrêtent pour un repas, ainsi que des personnes fréquentant l'aire de stationnement. Le dossier ne précise pas la fréquentation moyenne de ces lieux.

Du fait de l'éloignement de la station de mesure de la qualité de l'air la plus proche (35 km), l'étude d'impact n'évalue pas l'exposition à la pollution de la RN 10 des occupants des habitations et des usagers des services les plus proches, dans un secteur pourtant concerné par un trafic routier important.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par des données concernant la qualité de l'air, nécessaires à l'appréciation des impacts du programme, ainsi que par une estimation de la fréquentation de l'aire de repos et du restaurant.

2.3 Analyse des variantes et justification du parti retenu

Deux sites potentiels ont été retenus pour l'implantation des deux centrales d'enrobage. Le site non retenu est situé à 350 m au nord du site actuel, sur l'emplacement prévu pour accueillir l'aire de repos de la future RN 10.

Les raisons invoquées par le maître d'ouvrage en faveur du choix du site actuel sont son accès direct au chantier de la RN 10, sans emprunter la voirie locale, son éloignement plus important de plusieurs habitations, ainsi qu'une topographie plus favorable.

Cette analyse n'appelle pas de commentaires.

2.4 Impacts du projet, mesures d'évitement, de réduction, de compensation et suivi de ces mesures et de leurs effets

2.4.1 Risques accidentels

La centrale d'enrobage est une installation qui met en œuvre 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. Le dossier prend bien en compte les potentiels effets dominos.

Le scénario d'incendie des cuves d'hydrocarbures, qualifié de « potentiellement majeur » par le dossier, est analysé plus en détail¹⁴. Les zones d'effets irréversibles et létaux dépassent l'emprise même du site, et concerneraient également une partie très faible du chantier de la RN 10, mais ni l'aire de stationnement, ni le restaurant routier. Le dossier indique que l'ensemble des employés potentiellement concernés sont formés à ce type de risque, et seront avertis des dangers et des mesures à mettre en œuvre en cas d'accident.

L'Ae n'a pas de remarque à faire au sujet de l'étude de dangers.

2.4.2 Pollution des sols et des eaux

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

- la sensibilisation et la formation du personnel à la gestion des risques ;

¹⁴ Ce scénario est le seul situé dans la partie intermédiaire de la grille de criticité utilisée, où, d'après les définitions du dossier, le risque est dit « acceptable » avec un suivi des barrières de sécurité. Les autres scénarios étudiés sont situés dans la partie inférieure de la grille de criticité, où, d'après les définitions retenues par le dossier, le risque est considéré comme « autorisé ».

- l'installation de dispositifs étanches¹⁵ de rétention 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 et la mise en place d'un plan de circulation adapté ;
- le contrôle à l'arrivée sur le site des agrégats d'enrobés entreposés sur le site, en provenance d'autres chantiers routiers, à l'aide d'un dispositif permettant de révéler leur éventuelle contamination ;
- la mise à disposition sur le site de dispositifs de récupération des produits liquides éventuellement déversés.

Les eaux ruisselant sur les secteurs où seront implantées les centrales d'enrobage seront dirigées vers un bassin de rétention des eaux pluviales qui sera créé sur le site, et pourvu d'un séparateur d'hydrocarbures. Le dossier précise que les eaux rejoindront ensuite un autre bassin de rétention des eaux pluviales prévu dans le cadre du chantier de la RN 10 à 500 m au nord du site. Il n'indique pas que ce dernier bassin est d'ores et déjà réalisé, ce qu'a pu constater le rapporteur lors de sa visite sur place.

2.4.3 Bruit

L'étude acoustique prend comme hypothèse majorante l'utilisation simultanée des deux centrales, ainsi que de trois chargeuses et de huit camions. Les niveaux sonores perçus par le voisinage (habitations et restaurant routier) et les émergences¹⁶ sont évalués sur cette base, de jour comme de nuit. Le dossier n'évalue en revanche pas l'impact sur les usagers de l'aire de repos.

Les émergences de jour restent faibles, en raison d'une ambiance sonore fortement dominée par la circulation sur la RN 10.

De nuit, période durant laquelle l'activité des centrales ne sera qu'exceptionnelle, l'émergence au niveau du restaurant routier est de 3,4 dB(A)¹⁷, ce qui est supérieur au seuil réglementaire de 3 dB(A)¹⁸. L'étude d'impact indique que les stocks de granulat, haut de 4 à 5 m, joueront le rôle d'écran acoustique, ce qui permettra de limiter l'émergence à 3 dB(A).

2.4.4 Qualité de l'air et effets sur la santé

Le dossier présente une analyse des émissions potentielles à partir de valeurs mesurées sur des centrales similaires, et détaille leurs effets aussi bien du point de vue du risque sanitaire que des nuisances olfactives. En revanche, en raison du défaut d'état initial de la qualité de l'air, il n'est pas présenté d'estimation de l'exposition des personnes fréquentant le restaurant ou l'aire de repos en phase exploitation.

L'Ae recommande d'évaluer l'exposition des usagers du secteur aux émissions polluantes en phase exploitation.

L'analyse des effets sur la santé se base sur des fourchettes très larges en ce qui concerne les émissions des divers polluants par le tambour sécheur-malaxeur (17,7 à 371 µg/m³ pour le NO₂ à titre d'exemple). Ces valeurs proviennent de modélisations de diffusion de panache réalisées sur des installations similaires. Les calculs d'indice de risque (IR¹⁹) et d'excès de risque individuel (ERI²⁰) considèrent la valeur maximale de la fourchette pour chaque type d'émission.

¹⁵ Les aires concernées seront entourées d'un merlon, imperméabilisées par une géomembrane et recouvertes de sable, pour un volume de rétention égal à au moins la moitié des volumes stockés.

¹⁶ L'émergence est définie réglementairement comme la différence entre les niveaux de pression continus équivalents pondérés A du bruit ambiant (établissement en fonctionnement) et du bruit résiduel (en l'absence du bruit généré par l'établissement, mais mesuré sur la période de fonctionnement de l'établissement). La réglementation fixe, pour les installations classées, des niveaux sonores limites admissibles par le voisinage et un niveau maximal d'émergence du bruit des installations par rapport au bruit ambiant (source : <http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr>).

¹⁷ Le décibel A (dB(A)) est l'unité retenue pour représenter les sensibilités de l'oreille humaine. Elle permet de traduire une sensibilité plus forte aux sons aigus qu'aux sons graves.

¹⁸ 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.

¹⁹ Rapport entre la dose journalière d'exposition et la dose journalière tolérable. Un indice supérieur à 1 indique la possibilité de survenue d'un effet toxique.

²⁰ Probabilité pour un individu de développer l'effet associé à une substance cancérigène pendant sa vie du fait de l'exposition considérée.

Ceci conduit à un IRt (somme des IR des différentes substances) de 0,36²¹ et à un ERI de $1,5 \cdot 10^{-5}$ pour le benzo(a)pyrène, utilisé comme traceur des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Cette dernière valeur est supérieure à la valeur de 10^{-5} habituellement retenue pour caractériser un risque acceptable.

S'il est vraisemblable que ces valeurs élevées soient liées aux hypothèses utilisées, l'Ae considère qu'il est nécessaire de reprendre l'analyse des effets sur la santé en utilisant des valeurs d'émission et de diffusion des pollutions plus précises. En cas de confirmation du dépassement de la valeur repère de 10^{-5} , il conviendrait, selon l'Ae, de prendre des mesures de réduction d'exposition des riverains aux produits cancérigènes.

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

2.4.5 Incidences Natura 2000

Une étude d'incidences Natura 2000 est présentée en annexe du dossier fourni à l'Ae. Elle conclut à une absence d'incidence sur les sites Natura 2000 « Vallée du Lary et du Palais » et « Landes de Touvérac St Vallier ». L'Ae n'a pas de commentaires sur cette analyse.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est clair et didactique.

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

²¹ Ce chiffre correspond en fait à l'indice de risque pour les retombées de poussières, les autres indices de risques étant négligeables en comparaison.