Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION ALSACE-CHAMPAGNE-ARDENNE-LORRAINE

STRASBOURG, le - 6 JAN. 2017

Avis de l'Autorité Environnementale

Nom du pétitionnaire	Colas Grands Travaux
Commune(s)	Belval (08090)
Département(s)	Ardennes
Objet de la demande	Demande d'autorisation unique relative à l'exploitation deux centrales d'enrobage à chaud
Accusé de réception du dossier :	Dossier déposé en préfecture le 27 juillet 2016 complété le 1er août 2016

RAPPEL : En application de la directive européenne sur l'évaluation environnementale des projets, tous les projets soumis à étude d'impact font l'objet d'un avis d'une « autorité environnementale » désignée par la réglementation. Cet avis est mis à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public (dans le dossier soumis à la consultation publique et sur internet).
Il 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 permet au maître d'ouvrage d'améliorer la qualité de l'impact du projet et la prise en compte de l'environnement. Il facilite la compréhension du public et sa participation 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).

Ce dossier est soumis à étude d'impact au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement.
Il fait donc l'objet d'une évaluation environnementale et par conséquence d'un avis du préfet de région en sa qualité d'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article R.122-7 du code de l'environnement).

Le préfet des Ardennes et le directeur de l'agence régionale de santé ont été consultés lors de son élaboration.

A – Synthèse de l'avis

L'étude d'impact et l'étude de dangers sont proportionnées aux enjeux identifiés pour ces deux centrales d'enrobage qui sont destinées à ne fonctionner que sur une durée limitée pendant les travaux de création des couches de roulement de l'autoroute A304 entre Charleville-Mézières et Rocroi.
Ces travaux sont prévus sur deux phases, éventuellement une troisième sera nécessaire en cas de conditions météorologiques défavorables.
Les installations n'ont pas vocation à rester sur le site et seront démantelées dès que les travaux

de mise en œuvre des enrobés sur le chantier autoroutier de l'A304 seront terminés.
Les centrales d'enrobage disposent des meilleures technologies en matière de qualité des combustibles utilisés (fioul lourd à très basse teneur en soufre) et de dispositif de prévention des émissions à l'atmosphère (filtres).

Leur installation est envisagée en bordure de la trace de l'autoroute A304, permettant un accès direct sur le chantier.

Les principales nuisances caractéristiques de cette activité : les émissions de poussières, le bruit, les odeurs et le trafic des véhicules, ont été prises en compte dans le choix de la localisation de la plate-forme d'accueil de la centrale qui est suffisamment éloignée des habitations et raccordée directement à l'autoroute A304.

L'autorité environnementale déplore l'absence de cartographie des habitats naturels et des continuités écologiques aux abords du site, dans le dossier présenté, sans que cela ne remette en cause, sur le fond, les enjeux environnementaux.
L'exploitant est invité à compléter son dossier en ajoutant cette cartographie avant la procédure d'enquête publique.

B – Présentation détaillée

1. Contexte administratif

Le projet a déjà fait l'objet d'une autorisation d'exploiter temporaire, délivrée par arrêté préfectoral en date du 4 août 2016, suite au dossier que la société COLAS a déposé le 17 mars 2016.
Lors de cette instruction, l'autorité environnementale avait émis un avis en date du 30 juin 2016.

Le projet vise l'implantation de deux centrales mobiles de production d'enrobés bitumineux en vue de la réalisation de la couche de roulement des l'autoroute A304, pour le tronçon Charleville-Mézières / Rocroi.
Une première tranche de travaux a déjà été réalisée (période du 31 août au 22 novembre 2016), conformément aux dispositions réglementaires de l'arrêté préfectoral d'autorisation temporaire du 4 août 2016 qui autorise l'exploitation pour une durée de 6 mois.

La réglementation relative aux installations classées (article R 512-37 du code de l'environnement) permet de renouveler une fois l'arrêté préfectoral d'autorisation temporaire, sans que la durée de fonctionnement des installations ne dépasse six mois.
La reprise du chantier est prévue à compter de mi-mars 2017. Les six premiers mois de cette reprise seront encadrés par le renouvellement de l'arrêté préfectoral d'autorisation temporaire jusque mi-septembre 2017.

L'exploitant prévoit que le chantier se prolongera jusque mi-novembre 2017, ce qui nécessite la délivrance d'une autorisation d'exploiter permanente.
Par ailleurs, ces travaux étant liés aux conditions climatiques, des aléas en termes de délais de réalisation sont à envisager, pouvant aboutir à une troisième phase de production en 2018.

C'est pourquoi, l'exploitant a tenu à déposer une demande d'autorisation d'exploiter afin de disposer d'une autorisation administrative d'exploiter sans que ce chantier ne soit interrompu administrativement.

2. Présentation générale du projet

Le projet vise l'implantation de deux centrales mobiles de production d'enrobés bitumineux, et de stockages de granulats associés. La production d'enrobés routiers s'élèvera à environ 280 000 tonnes avec une fabrication unitaire maximale de 550 t/h.

Cette opération sera assurée par un tambour-sécheur-enrobeur permettant le mélange à chaud de bitume, granulats et agrégats d'enrobés.

L'enrobé bitumineux sera ensuite directement transporté sur les zones de chantier de l'autoroute A304 afin de créer la couche de roulement.

A la fin du chantier, la centrale mobile et tous les équipements annexes seront enlevés, et le terrain remis dans son état initial.

Le choix de l'emplacement de cette plate-forme a été guidé par la possibilité de la raccorder à l'autoroute, par son accès aisé depuis les voies routières, et par sa situation à l'écart de tout secteur urbanisé.
Le site d'implantation se situe sur une plate-forme déjà entièrement stabilisée, régulièrement utilisée par le passage de machines et liée au chantier autoroutier.
Cette zone d'implantation sera le futur emplacement de l'aire de service de Belval.

3. Analyse de la qualité de l'étude d'impact

Le pétitionnaire a produit un dossier comportant l'ensemble des documents exigés par le code de l'environnement.

3.1. Articulation avec d'autres projets et documents de planification, articulation avec d'autres procédures

La commune de Belval dispose d'un plan d'occupation des sols (POS) (approuvé en 2006).
Le site projeté se situe en zone Non Constructible (NC) du POS.
Les installations classées pour la protection de l'environnement ne sont pas interdites par le règlement de cette zone.
Par ailleurs, de par leur destination (installations de chantier), les installations du site sont exonérées de toute formalité au titre de l'urbanisme.
Le projet est ainsi compatible au regard de l'affectation des sols.

Le projet d'installation est concerné par le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et se trouve compatible avec ses objectifs.
Le site n'est pas concerné par un Schéma d'Aménagement et de la Gestion de l'Eau (SAGE).

L'exploitation est concernée par le Schéma Régional du climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de Champagne-Ardenne, pour ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Compte tenu du caractère temporaire de l'installation (34 semaines en cumulé) et du combustible utilisé, celle-ci n'aura pas d'impact durable significatif sur les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. L'installation est donc compatible avec les orientations du SRCAE de Champagne-Ardenne.

3.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et identification des enjeux environnementaux

Le site est en dehors de tout périmètre de protection de captage, de protection liée à des monuments historiques.
Par ailleurs, les milieux naturels remarquables les plus proches sont à :

- 6 km de la plus proche Zone de Protection Spéciale (ZPS) dite du plateau ardennais inscrite au réseau Natura 2000,
- 3,5 km de la ZNIEFF de type I dite « les près de Savigny à Charleville-Mézières,
- 2,5 km de la ZNIEFF de type I dite « prairies et pelouses à l'ouest de Sury ».

Le périmètre rapproché est dominé par des prairies permanentes, des parcelles agricoles ainsi que quelques forêts de feuillus.
L'autorité environnementale déplore l'absence de cartographie des habitats naturels et des continuités écologiques aux abords du site, dans le dossier présenté, sans que cela ne remette en cause sur le fond les enjeux environnementaux.
L'exploitant est invité à compléter son dossier en ajoutant cette cartographie avant la procédure d'enquête publique.
Les habitations les plus proches se situent à 700 m au sud ouest de l'installation projetée.
Aucune zone de loisirs n'est recensée à proximité du site d'étude.

A défaut d'enjeux majeurs identifiés dans le dossier, eu égard à l'artificialisation du terrain utilisé et à son éloignement par rapport aux tiers, les principaux enjeux environnementaux retenus par l'autorité environnementale concernent la qualité de l'air et le bruit émis par l'installation.

3.3. Analyse des impacts notables potentiels du projet sur l'environnement

Les impacts majeurs du projet sont les émissions atmosphériques et les nuisances sonores.

Émissions atmosphériques :

Les granulats sont chauffés et séchés par l'intermédiaire de brûleur alimenté au fioul lourd TBTS (très basse teneur en soufre).

L'installation est alimentée électriquement par 4 groupes électrogènes pour les deux postes, fonctionnant au GNR (gasoil non routier), dont deux (d'une puissance de 88 kW) servent au maintien constant de la température de l'installation et les deux autres (d'une puissance de 1004 kW) sont nécessaires au fonctionnement de l'installation.
L'activité projetée sera à l'origine de poussières dues à la manipulation des granulats, de gaz issus du tambour sécheur malaxeur et des groupes électrogènes, et d'émissions en provenance des véhicules.

Bruit :

Les émissions sonores sont générées par le fonctionnement du tambour-sécheur-malaxeur, les groupes électrogènes associés et les opérations de manutention et déplacement des véhicules.

Les niveaux sonores estimés ainsi que les niveaux d'émergence acoustiques seront conformes aux valeurs réglementaires, au vu des calculs effectués, des résultats des contrôles menés sur un autre site et en raison du contexte sonore initial et de l'éloignement des habitations les plus proches.

Le trafic journalier est estimé au maximum à 180 poids lourds en lien avec les travaux de réalisation des couches de roulement. En retour de chantier, les camions emprunteront les RD 16 et RD 116.
Le trafic induit par l'exploitation des centrales d'enrobage représente respectivement 13,7 % et 50,8 % du trafic journalier estimé sur la RD 16 (1 312 véh./jour) et sur la RD 116 (354 véh./jour).
Cependant, la production d'enrobés sera réalisée en deux phases (potentiellement une troisième phase sera nécessaire en cas de conditions météorologiques défavorables aboutissant à un retard dans la mise en œuvre des enrobés) et l'approvisionnement du chantier se fera par la trace de l'autoroute A304, limitant ainsi temporellement et localement l'impact sur le trafic routier.

3.4. Mesures correctrices (évitement, réduction, compensation) et dispositif de suivi

Les gaz du tambour-sécheur seront captés et traités par un dispositif de dépoussiérage composé d'un cyclone pré-séparateur puis de filtres à manches, pour être ensuite rejetés par une cheminée de 13 m de haut. L'autorité environnementale note que cette technologie éprouvée est adaptée à ce type d'installation.

Les combustibles utilisés sur les installations présentent dans leurs catégories de basses teneurs en soufre (fuel lourd TBTS – gasoil non routier).

Les pistes seront au besoin arrosées afin d'éviter les envols de poussières.

3-5. Résumé non technique

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact est accompagnée d'un résumé non technique (bien que ce dossier ne soit pas soumis à enquête publique).

Celui-ci présente clairement le projet, les différentes thématiques abordées dans le dossier et les conclusions de l'étude.

4. Étude de dangers

4.1. Identification et caractérisation des potentiels de dangers

Le pétitionnaire a étudié les dangers présentés par son projet selon les dispositions réglementaires en vigueur.

Les potentiels de dangers des installations sont liés principalement au brûleur du tambour-sécheur-malaxeur et aux stockages de produits inflammables et/ou polluants, pour chaque centrale :

- deux citernes de 60 et 115 m³ de bitume (équivalent à 193 tonnes),
- une cuve de 50 m³ de fuel lourd,
- une cuve de GNR de 6 m³.

4.2. Quantification et hiérarchisation des phénomènes dangereux examinés

L'étude de dangers expose clairement les phénomènes dangereux que les installations sont susceptibles de générer en présentant les informations relatives à la probabilité d'occurrence, la gravité, la cinétique (lente ou rapide) ainsi que les distances d'effets associées.

Les phénomènes dangereux suivants ont été identifiés :

- incendie du bac de rétention du parc à liants de la centrale d'enrobage,
- incendie sur les installations (brûleur, manches de dépoussiérage, groupes électrogènes,

tapis de convoyeurs),
- déversement accidentel de produits liquides dangereux (pollution des sols, risque d'incendie).

L'étude de dangers a démontré que les flux thermiques générés en cas d'incendie n'affectent pas les tiers.

L'examen des différents critères ne fait pas apparaître de phénomène dangereux jugé inacceptable au sens de la réglementation en vigueur.

4.3. Identification des mesures prises par l'exploitant

L'étude de dangers a détaillé les mesures visant à réduire la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux, notamment :
- l'installation des stockages de bitumes, fioul lourd et GNR dans une cuvette de rétention étanche,
- l'équipement des installations en dispositifs de sécurité (alarmes sonores et visuelles),
- l'étanchéification de la zone de dépotage du site,
- la mise en place de consignes et de moyens d'intervention (extincteurs, bâche à eau mobile de 120 m^3).

4.4. Qualité du résumé non technique de l'étude de dangers

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude de dangers est accompagnée d'un résumé non technique (bien que ce dossier ne soit pas soumis à enquête publique).
Celui-ci présente clairement les différents risques présentés par le projet et les mesures prises pour les réduire.

5. Analyse de la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration du projet

L'environnement est abordé de façon proportionnée au regard de la situation du projet et de la durée d'exploitation des installations. Les centrales d'enrobage seront installées sur une aire technique déjà stabilisée et destinée *in fine* à accueillir l'aire de service de Belval.

Compte tenu de son caractère temporaire (installations liées uniquement au chantier autoroutier de l'A304 et démantelées une fois les travaux terminés) et des mesures correctrices prises en matière d'émissions atmosphériques, l'exploitation des centrales d'enrobage n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement et la santé.

Le Préfet,

Stéphane FRATACCI