



PRÉFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
des Pays de la Loire

Nantes, le 12 FEV. 2016

**Avis de l'Autorité environnementale
sur la demande d'autorisation temporaire d'exploiter une centrale
d'enrobage au bitume de matériaux routiers, à chaud
et de ses installations connexes
Commune de Beaulieu-sur-Layon
Département de Maine-et-Loire
présentée par la Société Rennaise de Travaux Publics (SRTP)**

Préambule : contexte réglementaire

En application de la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, et du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, le projet de demande d'autorisation temporaire d'exploiter, une centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers, à chaud et de ses installations connexes (notamment une station de transit de produits minéraux et une installation de concassage) sur la commune de Beaulieu-sur-Layon, présenté par la Société Rennaise de Travaux Publics (SRTP), est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-2 du code de l'environnement.

L'avis de l'Autorité environnementale porte en particulier sur l'étude d'impact et l'étude de danger du projet, en date du 29 janvier 2016, et sur la prise en compte des différentes composantes environnementales dans le projet. Destiné à l'information du public, il doit être porté à sa connaissance, notamment dans le cadre de la mise à disposition du public.

Cet avis ne préjuge pas de la décision finale ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées le cas échéant ultérieurement, conformément à la procédure relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (article L.512-1 du Code de l'environnement).

I - Présentation du projet et de son contexte

La demande d'autorisation temporaire d'exploiter concerne une centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers, à chaud et de ses installations connexes (notamment une station de transit de produits minéraux et une installation de concassage).

La demande portée par la SRTP vise une exploitation temporaire, à partir de mi-mars 2016, pour la réalisation de travaux d'entretien des chaussées de l'autoroute A87, de Mûrs-Érigné au Sud de Chemillé-Melay, à la demande de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Le volume d'enrobés à fournir étant estimé à 61 000 t, la durée effective de l'installation est estimée à environ 9 semaines sur la durée du chantier. Une partie du volume d'enrobés sera produite, après concassage, par recyclage d'agrégats d'enrobés provenant du chantier de l'A87.

La demande s'inscrit dans le cadre de l'article R. 512-37 du code de l'environnement qui permet l'octroi d'une autorisation à titre temporaire lorsque l'installation sollicitée n'est appelée à fonctionner que pendant une durée de moins d'un an, dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction. Dans ce cas, le code de l'environnement prévoit la possibilité d'une autorisation pour une durée de six mois renouvelable une fois, sans enquête publique.

La société SRTP sollicite l'autorisation d'exploiter pour une durée de six mois éventuellement renouvelable une fois. L'activité se déroulera en période diurne et nocturne.

Le projet prévoit l'implantation des installations à proximité de l'accès au chantier de l'A87, au lieu-dit « Pierre Bise » sur la commune de Beaulieu-sur-Layon. Cette implantation se situe au sein de la carrière qui assure la fourniture des granulats nécessaires à la fabrication des enrobés, sur une plateforme encaissée existante et aménagée (décapée et/ou recouverte de grave) qui est dépourvue de végétation.

Le site d'implantation du projet est à moins de 500 m de l'autoroute A87. L'étude dresse une description complète du contexte dans lequel est prévu le projet.

Elle recense cinq lieux-dits dans un rayon de 600 m, dont le plus proche (Barré) se situe à 370 m, au Sud, au pied du coteau du Pont-Barré près de la RD160 et de l'A87.

La carrière d'implantation du projet est localisée au sommet de ce coteau qui domine le relief local et est inscrit au titre de la loi du 2 mai 1930 relative au paysage.

Le voisinage proche de la centrale est fortement tourné vers la viticulture, le site est au cœur de l'aire géographique de l'appellation d'origine contrôlée "Coteaux du Layon".

La carrière d'implantation du projet est en dehors de toutes zones d'intérêts faunistique ou floristique (natura 2000, ZICO,...). Toutefois, le secteur situé immédiatement au Sud du site de la carrière d'implantation constitue un biotope particulier (les coteaux du Pont-Barré). Il représente un élément patrimonial remarquable du département d'un point de vue du milieu naturel.

La proximité immédiate, au Sud de la carrière, comprend la ZNIEFF de type 1 des Coteaux du Pont-Barré à Beaulieu-sur-Layon (réf. 520004456), la réserve naturelle régionale des Coteaux du Pont-Barré (réf. FR9300122) et de l'espace naturel sensible du conseil départemental des Coteaux du Pont-Barré.

La zone Natura 2000 la plus proche est quasiment adjacente (à 50 m de distance du projet) puisque les Coteaux de Pont-Barré sont inclus dans la zone spéciale de conservation (ZSC) : « Vallée de la Loire de Nantes aux Ponts-de-Cé et ses annexes » (FR5200622).

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L.512-1 du code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Rubrique	Désignation des activités	Grandeur caractéristique	Régime	Situation administrative *
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers 1. à chaud	250/t/h à 5% d'humidité 61 000 t d'enrobés à chaud à produire	A	d

Rubrique	Désignation des activités	Grandeur caractéristique	Régime	Situation administrative *
2517-3	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : 3. Supérieure à 5 000 m ² , mais inférieure ou égale à 10 000 m ²	0,9 ha	D	d
4801-2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses. La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : 2. Supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t	150 t de bitume (1 cuve de 55 m ³ et 1 cuve de 90 m ³)	D	d
2915-2	Chauffage (Procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles 2. Lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 l	4500 l de fluide caloporteur (point éclair à 230°C, température d'utilisation 200°C)	D	d
2515-2-b	2. Installations de broyage, concassage, criblage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes extraits ou produits sur le site de l'installation, fonctionnant sur une période unique d'une durée inférieure ou égale à six mois. La puissance installée des installations, étant b) supérieure à 40 kW, mais inférieure ou égale à 350 kW	Puissance max. 350 kW	D	d

* Au vu des informations disponibles, la situation administrative des installations déjà exploitées ou dont l'exploitation est projetée est repérée de la façon suivante :

- (a) Installations bénéficiant du régime de l'antériorité
- (b) Installations dont l'exploitation a déjà été autorisée
- (c) Installations exploitées sans l'autorisation requise
- (d) Installations non encore exploitées pour lesquelles l'autorisation est sollicitée
- (e) Installations dont l'exploitation a cessé

La portée de la demande concerne les installations repérées (d).

Au terme de l'autorisation temporaire d'exploiter, les terrains libérés seront restitués à leur état initial, avant l'implantation des installations projetées.

II - Les principaux enjeux au titre de l'évaluation environnementale

Les principaux enjeux relatifs aux installations portent sur :

- les rejets atmosphériques (poussières, SO₂, NO_x, COV) ;
- les émissions sonores ;
- le trafic routier ;
- le paysage ;
- la faune et la flore.

Les rejets atmosphériques

Le procédé de fabrication nécessite le séchage de matériaux et le malaxage des granulats et du bitume. Cette opération est faite dans un tambour après séchage des matériaux à l'aide d'un brûleur fonctionnant au fioul lourd. En raison de leur viscosité, pour être utilisés, le fioul lourd et le bitume sont réchauffés par un dispositif équipé d'une petite chaudière (390 kW) fonctionnant au fioul domestique. L'opération conduit à émettre de la vapeur d'eau et des poussières issues des matériaux ainsi que des gaz de combustion (principalement : SO₂, NO_x, COV).

Le maintien en température du bitume est régulé pour éviter des surchauffes susceptibles d'être à l'origine d'odeurs.

Les mesures prises pour réduire les émissions sont l'utilisation de fioul lourd à Très Basse Teneur en Soufre (TBTS <1%) et le traitement des rejets par dépoussiéreur à filtres à manches. Le rejet est de plus contrôlé en permanence par un opacimètre.

L'étude a vérifié que la hauteur de la cheminée (13 m) et la dispersion des gaz, en prenant en compte le positionnement de la centrale, satisfont à la réglementation applicable et n'entraînent pas d'impact pour la population riveraine.

La centrale d'enrobage est exploitée depuis 2007 sur différents chantiers et fait régulièrement l'objet de contrôles réguliers (rejets et installations) qui seront poursuivis.

En outre, les envols de poussières diffus seront limités par une vitesse de circulation réduite des véhicules et engins, plus si besoin, par un arrosage par temps sec.

Les émissions sonores

Les émissions sonores ont pour source potentielle le fonctionnement de la centrale d'enrobage, la circulation des véhicules et engins ainsi que l'activité de concassage nécessaire au recyclage d'agrégats d'enrobés. Sous réserve de ne pas réaliser d'activité de concassage en période nocturne, au vu des simulations effectuées, les niveaux d'émergences sonores respecteront les valeurs imposées par la réglementation. Les installations seront à plus de 350 m des zones habitées et leur emplacement sera encaissé sous le niveau du terrain naturel.

Le trafic routier

Le trafic routier concerne quasi essentiellement le transport des enrobés fabriqués vers le chantier puisque l'approvisionnement des granulats est réalisé directement avec des matériaux produits dans la carrière d'implantation de la centrale d'enrobés. Les apports d'agrégats issus de l'A87 se feront en double fret, seuls les approvisionnements en bitume, fioul et fillers s'ajouteront à ce trafic.

L'implantation de la centrale est à environ 3 km de l'accès à l'A87 par la route. L'accès au site est aménagé pour le trafic routier de la carrière et permet le trafic vers la centrale d'enrobés dans de bonnes conditions de sécurité.

Ramenée à 9 semaines, la production journalière d'enrobés nécessite 56 rotations de poids lourds par jour, soit 112 passages de poids lourds par jour. Sur une journée de 8 heures, cela représente 14 passages par heure.

L'étude indique que la production actuelle de la carrière est de l'ordre de 250 kt/an bien en dessous des 400 kt/an autorisés ce qui réduit d'autant le trafic routier de la carrière.

Le pétitionnaire a examiné, sur une période de 9 semaines, l'augmentation de trafic

routier journalier moyen liée au chantier de l'A87 (donc à la centrale d'enrobage de SRTP).

L'étude indique que l'augmentation de trafic routier lié au chantier de l'A87 peut s'apprécier de 2 manières. La première considère que la production nécessaire au chantier s'ajoute au 250 kt/an produits actuellement. Dans ce cas, l'augmentation de trafic routier journalier moyen est estimée à 123 % sur 9 semaines.

La seconde considère que la production nécessaire au chantier se déduit des 400 kt/an de production maximum autorisés. Dans ce cas, l'augmentation de trafic routier journalier moyen est estimée à 90 % sur 9 semaines.

Le chantier de l'A87 conduira donc à une période de pointe par rapport au trafic global moyen de la carrière.

L'impact chiffré sur les voies empruntées est le suivant:

Voie	% par rapport au nombre de véhicules total par jour	% par rapport aux PL par jour
A87	0,8 %	6,5 %
RD160	1,1 %	12,3 %
RD54	3,9 %	38,3 %

L'impact moyen par rapport au trafic lié à l'ensemble des véhicules reste faible sur les trois routes. Cette conclusion reste valable par rapport aux poids lourds pour l'A87 qui est une route à fort trafic.

Par rapport à la circulation de poids lourds sur la RD 160 et la RD 54, l'impact sera notable. Il correspond toutefois à une augmentation de production ponctuelle et reste limité à la durée du chantier de 9 semaines.

L'impact majoritaire du projet en matière de trafic vient du fait que des poids lourds seront amenés à circuler sur la RD 54 et la RD 160 en période nocturne. SRTP estime que 1/3 de l'ensemble du trafic généré par la centrale d'enrobage se fera sur cette période.

Le pétitionnaire précise toutefois que pour arriver sur l'A87, les camions ne traverseront aucun bourg. Ils ne passeront devant aucun gîte ou chambre d'hôtes et longeront uniquement quelques habitations (4 sur 10 foyers au niveau du lieu-dit de la Promenade et 8 sur 10 foyers environ au niveau du lieu-dit de la Motte). Le chantier se déroulera à une période où les riverains sont peu susceptibles d'ouvrir leurs fenêtres pendant la nuit.

Le paysage

La carrière d'implantation des installations projetées n'est pas perceptible depuis l'extérieur à l'exception du bâtiment des installations de traitement tertiaires. L'imperceptibilité de l'excavation s'explique par le fait qu'elle est creusée à l'intérieur d'une zone de plateau, située en hauteur par rapport à la topographie locale.

Le point le plus haut de la centrale d'enrobage (cheminée de 13 m) sera localisé sous le niveau d'implantation du bâtiment des installations de traitement tertiaires. Compte tenu de leur implantation encaissée au sein de la carrière, les installations de la centrale d'enrobage ne seront pas perceptibles depuis l'extérieur du site.

Seul le panache de fumée lié au fonctionnement sera visible. D'après le pétitionnaire, il sera visible sur une dizaine de mètres mais cela peut varier en fonction des conditions météorologiques.

L'impact paysager sera donc limité et temporaire.

La faune et la flore

La plate-forme d'implantation de la centrale d'enrobage est aménagée et dépourvue de végétation.

Les délais contraints ont conduit à effectuer l'examen du milieu naturel à une période peu favorable aux inventaires. Il apparaît toutefois qu'en l'absence de végétation sur la plate-forme, la faune reste quasi-inexistante (aucun contact animal lors de la visite du site le 16/11/2015).

La durée limitée du projet justifie aussi qu'aucun inventaire exhaustif n'ait été mené sur un cycle biologique. Les intérêts potentiels pourraient résider dans des secteurs périphériques extérieurs à la plate-forme de la centrale d'enrobage.

L'impact potentiellement le plus important concerne la perturbation de la faune liée au bruit en période nocturne. La configuration du coteau fait que la plupart des émissions sonores seront atténuées, jusqu'au coteau.

La plate-forme devrait voir son activité s'implanter en période pré-nuptiale (mi-mars à mi-juin) et ainsi ne pas perturber des nichées existantes. En outre, la circulation des camions se fera au Nord de la plate-forme, soit du côté opposé au coteau.

Les émissions lumineuses principales seront limitées à la centrale d'enrobage et affecteront peu les alentours situés en hauteur ni le coteau en contrebas. Le risque de perturbation reste faible en raison de la présence d'une ancienne excavation ennoyée entre le coteau et la centrale qui permet d'offrir une distance d'atténuation de l'intensité lumineuse de 150 m environ.

L'impact ne semble pas significatif selon le pétitionnaire.

III - QUALITE DES INFORMATIONS CONTENUES DANS L'ETUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE Des enjeux au titre de l'évaluation Environnementale

Le résumé non technique présent dans le dossier aborde les éléments importants, et est clair et lisible. Le dossier livre globalement au public les informations nécessaires à l'appréciation du projet.

Compte tenu de sa nature et de sa localisation, le projet comporte des enjeux environnementaux limités.

L'étude d'impact permet d'appréhender les effets et les conséquences de l'installation sur l'ensemble des composantes environnementales ; elle est proportionnée aux enjeux. L'évaluation des risques sanitaires est proportionnée et basée en partie sur des données issues d'une installation similaire. Elle prend en compte les polluants traceurs et conclut à l'absence de risque pour la population voisine de l'établissement. Les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter ou compenser les inconvénients du projet sont adaptées à ces enjeux.

Pour le Préfet de la région Pays de la Loire,
et par délégation,
La Directrice régionale de l'environnement, de
l'aménagement et du logement,

Le directeur adjoint,

Philippe VIROULAUD