



Mission régionale d'autorité environnementale

coOCCITANIE

**Projet de régularisation administrative des activités de liants routiers
déposé par Eurovia Liants Sud Ouest
Commune de Bressols (82)
Avis de l'Autorité environnementale
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact
(articles L122-1 et suivants du Code de l'environnement)**

**N° saisine: 2020-7834
Avis émis le : 07/09/2020
MRAe n° : 2020APO63**

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date 08 juillet 2020, l'autorité environnementale a été saisie par la préfecture du Tarn et Garonne pour avis sur le projet de régularisation administrative des activités de liants routiers déposé par Eurovia Liants Sud-ouest sur la commune de Bressols (82).

Le dossier comprenait une étude d'impact datée du mois de mai 2020 et le permis de construire en date de décembre 2019. L'avis est rendu dans un délai de 2 mois à compter de la date de réception de la saisine et du dossier complet.

En application du décret N° 2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'autorité environnementale et à l'autorité chargée de l'examen au cas par cas, le présent avis est adopté par la mission régionale d'autorité environnementale de la région Occitanie (MRAe).

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (délibération du 25 août 2020) par Mme Jeanne Garric, M. Thierry Galibert et M. Jean-Michel Salles.

En application de l'article 8 du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe approuvé par l'arrêté du 11 août 2020, 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 le présent avis.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de son président. Conformément à l'article R.122-7 du Code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Conformément à l'article R. 122-9 du Code de l'environnement, l'avis devra être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe¹ et sur le site internet de la Préfecture du Tarn et Garonne, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

Synthèse

L'entreprise Liants Routiers de Garonne (LRG) exploite sur la commune de Bressols (82) une usine de fabrication de liants et de produits minéraux non métalliques. Elle comporte une centrale d'enrobage à froid et des zones de stockage de matières bitumineuses alimentant les deux postes (matières et produits finis). Au 31 août 2019, la société LRG a été absorbée par la société EUROVIA LIANTS Sud-Ouest (EUROVIA LSO).

L'usine a été construite en 1989 et a fait l'objet d'une rénovation dans les années 2011 et 2012. Elle a fait l'objet de plusieurs évolutions de son site et de ses activités depuis l'obtention de l'arrêté préfectoral initial d'autorisation de 1990. L'arrêté préfectoral d'autorisation ne correspondant plus aux volumes ni à la nature des activités exercées, une mise à jour de la demande d'autorisation avec étude d'impact s'est avérée nécessaire. L'emprise au sol du site concerne 0,96 ha. Il n'y a pas de consommation d'espace supplémentaire. Les activités prévues par le nouvel exploitant seront similaires aux activités actuelles du site. Cependant quelques modifications sont à noter et sont présentées au §1.1 du présent avis.

La MRAe estime que l'étude d'impact est globalement de bonne qualité et apparaît dans l'ensemble proportionnée aux enjeux

La MRAe recommande cependant :

- de compléter l'étude d'impact avec des données quantitatives sur les émissions de gaz à effet de serre et d'évaluer l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre engendré par l'augmentation de la production de la centrale d'enrobage et du trafic routier associé à cette nouvelle production. ;
- de préciser la périodicité du suivi des mesures sonores ainsi que la localisation des points de mesures ;
- d'améliorer la lisibilité de la cartographie sur la gestion des eaux pluviales pour faciliter la compréhension du public, et de préciser la périodicité des analyses ;
- de clarifier le bilan de l'étude de dangers (EDD) pour faciliter la compréhension du public, particulièrement pour les scénarios dont les effets impactent les parcelles voisines (incendie généralisé aux rétentions CR1, CR2 et CR3), et de définir clairement les contraintes, notamment en termes de maîtrise de l'urbanisation, étant donné que les zones d'effets de plusieurs scénarios sortent du site.

L'ensemble des recommandations est détaillé dans les pages suivantes.

Avis détaillé

1. Contexte et présentation du projet

1.1. Présentation du projet

L'entreprise Liants Routiers de Garonne (LRG) exploite sur la commune de Bressols (82) une usine de fabrication de liants et de produits minéraux non métalliques. Elle comporte une centrale d'enrobage à froid et des zones de stockage de matières bitumineuses (matières et produits finis). Cette usine a été construite en 1989 et a fait l'objet d'une rénovation dans les années 2011 et 2012.

Au 31 août 2019, la société LRG a été absorbée par la société EUROVIA LIANTS Sud-Ouest (EUROVIA LSO), elle-même filiale d'EUROVIA SAS et spécialisée dans la fabrication de liants routiers.

L'usine a fait l'objet de plusieurs évolutions de son site et de ses activités depuis l'obtention de son arrêté préfectoral initiale d'autorisation en date de 1990. L'arrêté préfectoral d'autorisation ne correspondant plus aux volumes ni à la nature des activités exercées, une mise à jour de la demande d'autorisation avec étude d'impact s'est avérée nécessaire.

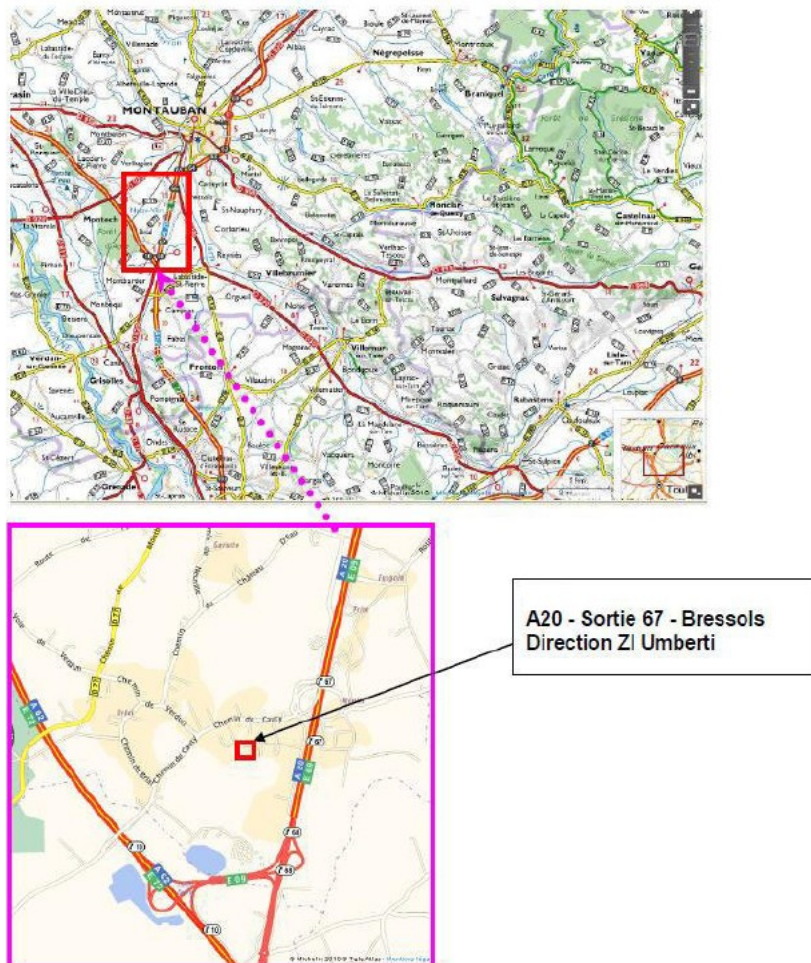


Figure 1 : Localisation du site et accès (source :AnteaGroup)

Les activités prévues seront similaires aux activités actuelles du site, mais EUROVIA LSO, en tant que nouvel exploitant, prévoit quelques modifications. De plus la prévision d'augmentation de volume d'enrobé produit et de stockage de matières bitumineuses est conséquente (respectivement multipliée par 3,7 et 3).

Parmi les modifications planifiées, il convient de noter principalement :

- la suppression d'additifs dangereux aux profits d'additifs moins dangereux (remplacement du fluxant d'origine pétrolière par des fluxants végétaux ;
- le déplacement de la cuve de GNR (gazole non routier) ;
- la séparation des deux cuves de fluxuant sur deux zones de rétentions et la ré-hausse du muret de séparation de ces deux rétentions ;
- la réalisation d'un puits pour l'arrosage des pistes de circulation et des stockages afin de limiter les envols de poussières.

La tour aéro-réfrigérante a été démantelée courant 2020 et a été remplacée par un système de refroidissement adiabatique supprimant les risques liés à la légionelle.

Le projet est localisé dans la zone d'activité d'Umberti. L'accès au site s'effectue par l'autoroute A20, par la sortie n°67, puis par le chemin de Cauty ou l'impasse Prat de Valat. L'emprise au sol du site concerne 0,96 ha. Il n'y a pas de consommation d'espace supplémentaire.



1.2. Cadre juridique au regard de l'évaluation environnementale

Le présent dossier est déposé dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

Le projet a été soumis à évaluation environnementale par décision du 17 décembre 2018 suite à une demande d'examen au cas par cas au titre des rubriques 1.a)² du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement (CE).

La décision de soumission est notamment argumentée en considérant que les modifications successives de l'usine de production de matériaux routiers ont eu pour conséquence de passer de 170 m³ de matières bitumineuses stockées³ sur le site à 635 t et de tripler la capacité de production de la centrale d'enrobage.

1.3. Principaux enjeux environnementaux

Compte tenu des terrains concernés, de la nature du projet et des incidences potentielles de son exploitation, les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont :

- la préservation de la qualité de l'air et les émissions de GES, la maîtrise des nuisances sonores potentielles, en lien avec le trafic de poids lourds supplémentaire généré par le projet et la présence d'habitations à proximité ;
- la prise en compte des nuisances olfactives ;
- la préservation de la qualité des eaux de surface ;
- la sécurité des biens et des personnes avec la maîtrise du risque incendie au regard de la quantité et de la nature des matières combustibles susceptibles d'être présentes.

2. Qualité de l'étude d'impact

2.1 Complétude

Conformément aux dispositions de l'article R.122-5.II du CE, l'étude d'impact est jugée formellement complète. .

En application de l'article L.122-1 du CE, une étude d'impact doit porter sur une opération d'aménagement dans son ensemble. À ce titre, l'étude d'impact présentée prend bien en compte l'ensemble des aménagements du projet (atelier de fabrication, zone de stockage d'émulsion de bitume, centrale d'enrobage à froid).

Nonobstant les recommandations développées ci-dessous, le résumé non technique aborde les principaux éléments de l'étude d'impact et permet l'appréhension du dossier par un public non averti.

2.2 Justification du projet

La justification du projet fait l'objet d'un chapitre sommaire sur la justification du site « *Justification du site* » page 32 et un second nommé « *Description des solutions de substitution* » p.95. Cependant la MRAe relève qu'aucune solution de substitution n'est présentée dans l'étude d'impact, ce qui est admissible le projet initial datant de 1989.

Le projet est motivé pour la répondre aux demandes du marché local. Sa desserte à proximité d'une autoroute facilite la livraison des émulsions vers les chantiers routiers. Le projet ne génère ni emprise au sol supplémentaire ni changement de la nature des activités.

3. Analyse de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet

3.1 Trafic routier, rejets atmosphériques et nuisances associées

² Rubrique 1.a) : a) Autres installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

³ Seuil autorisé de 40 T en 1990

Les rejets atmosphériques du site sont liés :

- aux stockages de bitumes chauffés ;
- au fonctionnement de la tour réfrigérante ;
- au trafic routier des poids lourds et des engins du site.

La principale source de gaz à effet de serre est liée à l'exploitation du site et la combustion des carburants. La consommation est estimée à environ de 5 000 litres à 5 500 litres par an. Des vapeurs de produits sont émises aussi lors de leur manipulation.

Des mesures sont mises en place par le pétitionnaire visant à limiter l'impact sur la qualité de l'air et les émissions de GES. Il s'agit :

- du démantèlement de la chaudière fonctionnant au fioul, qui sera remplacée par une chaudière électrique ;
- l'approvisionnement par des matières premières proche de l'installation, notamment des granulats, pour limiter la distance de transport et les émissions de gaz à effet de serre ;
- de l'entretien régulier des engins d'exploitation et des équipements pour limiter les émissions atmosphériques ;

Concernant le trafic routier, le site d'étude se localise à un peu plus de 800 m de l'échangeur entre l'autoroute A20 et l'autoroute A62. Les axes routiers secondaires importants sont les routes départementales D930 et D928 situées respectivement à plus de 3 km à l'est, à 5 km au nord-ouest de la zone d'étude.

L'impact des activités du site sur le trafic est estimé comme suit, en considérant que tout le trafic lié aux activités du site emprunte ces voies de circulation :

- Sur l'A20 et l'A62, les 4 778 camions de l'année correspondent respectivement à 0,08 % et 0,04 % du trafic total (sur la base du rapport d'activité de 2015) ;
- Sur la D 928, les 4 778 camions de l'année correspondent à 3,6% du trafic de poids lourds et à 0,14 % du trafic total (sur la base du comptage réalisé en 2017) ;
- sur la D 930, les 4 778 camions à l'année correspondent à 2,29 % du trafic PL et à 0,16 % du trafic total (sur la base du comptage réalisé en 2016) ;
- Sur la D50, les 4 778 camions à l'année correspondent à 10 % du trafic de PL et à 0,6 % du trafic total (sur la base du comptage réalisé en 2016)

La MRAe relève l'absence de bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet, liées au trafic routier généré et à l'approvisionnement des matières premières, ainsi que d'analyse de leurs conséquences sur les émissions globales du site. Elle recommande que ces informations soient apportées.

Même si chaque activité ne génère que des effets faibles, il n'est pas acceptable de s'en prévaloir, leur cumul conduisant à des effets très significatifs.

De manière générale, sur les émissions de gaz à effet de serre, l'étude d'impact n'explique pas les évolutions du projet par rapport à la situation actuelle.

La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec des données quantitatives sur les émissions de gaz à effet de serre engendrées par cette installation (production et transport), et d'évaluer l'augmentation des émissions des gaz à effet de serre engendrée par l'augmentation de la production de la centrale d'enrobage, et de mettre en place les mesures de réduction qui seraient nécessaires

Les sources potentielles d'émissions sonores liées aux activités sont :

- les véhicules de chantier et les poids lourds ;
- les opérations de chargement et de déchargement des matières premières ;
- les éventuelles opérations de curage sur le séparateur à hydrocarbures.

Des mesures du niveau sonore ont été réalisées en septembre 2014, juin 2018 et mai 2019 :

- en trois points pour les niveaux sonores en limites de site ;
- en deux points pour le calcul des émergences à proximité d'habitations.

L'ensemble des niveaux sonores moyens mesurés des points définis sont conformes aux exigences de réglementaires de l'arrêté préfectoral du 28/08/1990. Ils sont inférieurs aux 65 dB(A)

réglementaires. L'ensemble des émergences est inférieur à 5 dB(A) conformément aux exigences de l'arrêté ministériel du 23/01/1997.

L'exploitant s'est engagé à mettre en place les dispositions suivantes afin de limiter les nuisances sonores :

- les engins utilisés sur le site sont entretenus de sorte que les niveaux d'émissions sonores soient conformes. La chargeuse a été équipée d'un klaxon de recul de type « *cri du lynx* » pour diminuer l'impact sonore pour les voisins ;
- la réalisation de mesures des niveaux sonores permet de vérifier que l'activité du site reste en deçà des seuils fixés par l'arrêté préfectoral.

L'analyse de ce volet est globalement bien menée. La MRAe rappelle la nécessité de respecter les valeurs limites réglementaires des niveaux sonores induits par l'exploitation du site par la réalisation de campagne de contrôle, eu égard des habitations voisines, avec le cas échéant la mise en place d'actions correctives. La mesure « *suivi des mesures sonores* » est proposée mais le pétitionnaire ne détaille pas la mesure, notamment la périodicité des mesures.

La MRAe recommande de préciser la périodicité du suivi des mesures sonores ainsi que la localisation des points de mesures.

3.2 Nuisances olfactives

Les sources d'odeur potentielles sont liées aux événements des cuves de bitume et aux événements des cuves d'émulsion. Elles sont susceptibles d'émettre des odeurs lors des opérations de remplissage des cuves.

Des mesures olfactives ont été réalisées le 10 juillet 2018. Les cibles retenues correspondent aux habitations, établissements recevant du public ou établissements sensibles (terrain de sport par exemple), situés à proximité du site. Les résultats de ces mesures ont été utilisés comme données d'entrées pour la modélisation.

La conclusion de cette étude démontre que la concentration imputable aux installations du site est très faible et ne dépasse pas $2E.10^{-4}$ uoE/m³⁴ au droit des cibles retenues. Cependant, l'étude conclut qu'il est possible « *que ponctuellement, en fonction des conditions météorologiques, des odeurs puissent être perceptibles dans les environs du site* ».

Aucune mesure n'est proposée du fait de la perception des odeurs globalement très faible au niveau des secteurs cibles.

La MRAe recommande qu'un suivi des nuisances olfactives soit conduit et, en tant que de besoin, que des mesures complémentaires soient être proposées si des nuisances devaient apparaître.

3.3 Préservation des eaux souterraines et des eaux de surface

L'activité n'engendre pas de rejets d'eaux industrielles. Cependant, des rejets d'eaux sanitaires et d'eaux pluviales de ruissellement sont à noter.

Pour éviter tout rejet des eaux sanitaires dans le sol et vers les eaux souterraines, elles sont dirigées vers le réseau d'eaux usées de la zone industrielle. L'impact résiduel du rejet des eaux sanitaires est donc nul.

Un prélèvement des eaux souterraines par forage est prévu pour alimenter un système de brumisation afin d'empêcher l'émission de poussières. L'eau du forage sera utilisée uniquement

⁴ Une concentration de 1 uoE/m³ correspond à un niveau d'odeur où 50 % de la population perçoit l'odeur.

durant les périodes sèches et venteuses. Le débit de prélèvement restera faible, inférieur à 8 m³/h. Le forage sera équipé d'un compteur afin de suivre les volumes prélevés.

Concernant les eaux de pluie, hormis la zone de stockage des granulats, le site est imperméabilisé. Les eaux pluviales de ruissellement sont collectées et passent par un séparateur à hydrocarbures avant rejet vers un fossé longeant le site à l'ouest.

Des absorbants sont à disposition sur le site en cas d'égouttages de produits chimiques. Les produits potentiellement polluants sont stockés dans des rétentions étanches, dont le volume de stockage est égal ou supérieur au volume des produits stockés. Ils sont également manipulés sur des aires étanches.

Les eaux en sortie de site font l'objet de contrôle de qualité régulier (entre 2008 et 2019). Les résultats des analyses sont présentés dans l'étude d'impact. La périodicité des analyses n'est pas précisée.

La MRAe note que les paramètres sont conformes aux valeurs définies par l'arrêté ministériel du 2 février 1998⁵ relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.

Le plan local d'urbanisme (PLU) de Bressols impose dans son règlement des prescriptions concernant la gestion des eaux pluviales il est notamment fixé un débit de fuite maximum pour le rejet des eaux pluviales de 10 litres/secondes/hectares soit pour ce site un débit de fuite de 9,6 l/s. Un bassin d'un volume de 15 m³ étant disponible, un bassin d'un volume de 95 m³ sera implanté sur la partie nord-ouest du site permettant de répondre favorablement aux prescriptions du PLU.

Une cartographie sur la gestion des eaux pluviales est disponible p.101 de l'étude d'impact. Elle présente les ouvrages qui sont en place, ceux qui seront créés, les surfaces imperméabilisées, les zones de rétentions, les zones enherbées et les points de rejets. Cependant, la MRAe estime que cette cartographie est très peu lisible en l'état pour la compréhension du public.

La MRAe recommande d'améliorer la lisibilité de la cartographie sur la gestion des eaux pluviales pour faciliter la compréhension du public, et de préciser la périodicité des analyses.

Les mesures proposées apparaissent adaptées (rétention des produits chimiques, mise à disposition d'absorbant sur le site en cas d'égouttages de produits chimiques) et permettent de maîtriser les risques sur les milieux récepteurs. L'impact résiduel des activités du site sur la qualité des eaux souterraines et des sols est évalué comme faible dans l'étude d'impact. La MRAe rejoint cette analyse.

3.5 Sécurité des biens et des personnes

Conformément aux dispositions du code de l'environnement, une étude de dangers a été fournie en complément de l'étude d'impact.

Dans le cadre de ce projet, Les potentiels de dangers afférents aux opérations concernent le bitume, le gaz naturel routier (GNR) et le fluxant. Elles mettent en évidence deux grandes catégories d'événements redoutés qui sont les incendies suite à la présence d'une source d'ignition à proximité d'un produit combustible et les explosions suite à la présence d'une source d'ignition dans une atmosphère explosive.

Les conséquences des scénarios d'accidents retenus par l'exploitant ont été évaluées (incendies, explosions). Parmi les phénomènes dangereux retenus, les effets qui sortent des limites du site suivantes sont identifiées :

- PhD 2 (Incendie de la rétention CR2 de la cuve de fluxant inflammable) ;
- PhD 4 (Explosion de la cuve de fluxant inflammable) ;

⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000005625281>

- PhD 5 (Incendie au niveau de l'aire de dépotage).

Les éventuels effets dominos génèrent également des phénomènes dangereux dont les zones d'effets sortent des limites du site :

- PhD 7 (Explosion de la cuve de bitume de 150 m³) ;
- PhD 8 (Incendie de la rétention CR3) ;
- PhD 9 (Incendie de la rétention CR1) ;
- PhD 10 (Explosion de la cuve de fluxant végétal),
- PhD 11 (Incendie de la rétention CR2 de la cuve de fluxant végétal) ;
- PhD 12 (Incendie généralisé aux rétentions CR1, CR2 et CR3).

Les zones d'effet d'enveloppe générées par le scénario Ph 12 « incendie généré aux rétentions » sortent des limites du site et empiètent sur les voiries environnantes de la zone industrielle. Ce phénomène est généré suite à des effets dominos.

La MRAe recommande de clarifier le bilan de l'étude de dangers (EDD) pour faciliter la compréhension du public, particulièrement pour les scénarios dont les effets impactent les parcelles voisines (incendie généralisé aux rétentions CR1, CR2 et CR3). Il est difficile pour un public non averti d'identifier les risques résiduels après la mise en place des mesures compensatoires.

Par ailleurs, la MRAe recommande de définir clairement les contraintes, notamment en termes de maîtrise de l'urbanisation, étant donné que les zones d'effets de plusieurs scénarios sortent du site.