



CPEPESC
Franche-Comté

COMMISSION DE PROTECTION DES EAUX

Association régionale agréée de protection de la nature et du patrimoine – siège social : 3, rue Beauregard – 25000 Besançon
Adresse postale : 26 avenue Carnot – 25000 BESANÇON - 03.81.88.66.71. – : affaires@cpepesc.org

pref-observations-enquetes-publiques@doubs.gouv.fr

OBJET : CONSULTATION APPR

Dossier : W3A – POUILLEY-LES-VIGNES et PIREY

Besançon, le 2 mars 2024

Observations de la CPEPESC produite dans la consultation publique sur les communes de POUILLEY-LES-V. et PIREY ouverte du 5 février au 4 mars 2024 concernant une centrale d'enrobage dite « mobile » et transmises le 2 mars 2024 par mail.

En préalable, il est particulièrement étonnant que la centrale d'enrobage de matériaux routiers projetée concernant la réfection pour l'A36 sur le linéaire de Beaune à Ottmasheim ne sera pas exploitée par l'APRR qui en a déposé la demande d'enregistrement au titre des ICPE.

L'exploitation sera selon la société autoroutière effectuée par un hypothétique mandataire qu'elle n'a pas encore désigné actuellement.

Que valent donc les informations et engagements que l'APPR expose quant aux réalités de la future exploitation par une autre entreprise à ce jour inconnue ?

D'autant que des imprécisions, incertitudes voire méconnaissances importantes concernant l'exploitation d'enrobage projetée apparaissent en plusieurs points de la présentation du projet.

Citons par exemple :

« *L'effectif n'est pas défini car il dépend du mandataire qui sera retenu ...* » « *Le personnel en charge de la centrale est confirmé, il a reçu une formation...* » Etc » (3.2.3 Personnel et horaire de travail)

En ce qui concerne la cuvette de rétention « parc à liants » étanchée de 190m³ prévue, sur laquelle « *sont implantées les citernes* » « *sur remorques* » (3.3.7. page 20/51), celle-ci sera intégrée dans le sol et étanchée par une membrane.

Son volume ne semble pas comporter de marge de sécurité conséquente en cas par exemple de sinistre et d'arrosage suite à incendie des citernes de 60m³ + 6 + 115 + 6 = 187m³.

Cette membrane ne sera-t-elle pas fragilisée par les remorques citernes et autres engins placés au-dessus d'elle ? De quel élément sera constituée cette membrane, comment sera-t-elle protégée ?

Cette cuvette de rétention installée dans le sol ne constitue pas une installation mobile de même que le réservoir aérien de carburant (cité plus bas) et certainement d'autres aménagements. Cela remet en cause la présentation de « mobilité ICPE » de l'installation.

Le projet stipule (en 3.4.2) que « la zone a déjà fait l'objet d'aménagements par le passé et correspond à une plateforme de matériaux concassés ». Des matériaux donc **très perméables** mais curieusement le projet précise « qu'il n'est pas prévu d'étancher l'ensemble de la plateforme ». Pourtant cette plateforme perméable sera soumise à un très grand nombre de passages avec manœuvres de lourds camions et inévitablement de risques de pollution du sous-sol. Le projet ne nie pas cette pollution entraînée par les eaux météoriques puisqu'il prévoit que cette plateforme sera munie pour les eaux pluviales (qui ne se seraient pas infiltrées ?) d'un bassin de récupération pour leur décantation et passage en final dans un séparateur siphonide d'hydrocarbures avant rejet.

Cette plateforme devrait être étanchée et l'ensemble des écoulements récupérés !

Le croquis ci-dessous et sa légende (« A l'heure actuelle... ») permettent là encore de constater l'imprécision et la non finalisation du projet.



AIRE D'ENTRETIEN DE L'A36
PIREY (25) / POUILLEY-LES-VIGNES (25)

DOSSIER D'ENREGISTREMENT
IMPLANTATION D'UNE CENTRALE MOBILE D'ENROBAGE
PJ N°0 – PRESENTATION ET DESCRIPTION DU PROJET

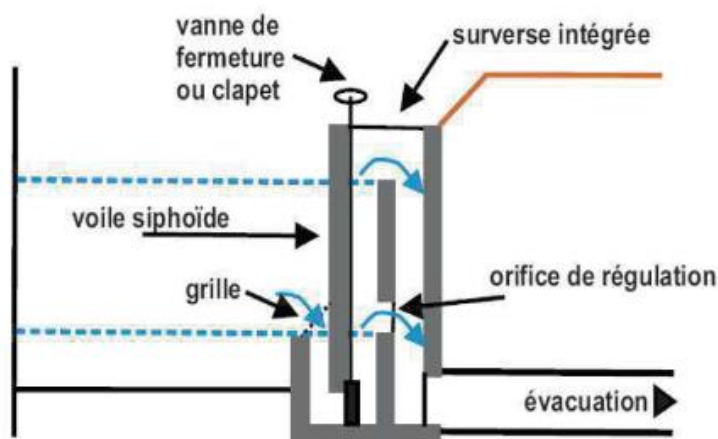


FIGURE 12 : EXEMPLE DE SCHEMA DE PRINCIPE STRUCTUREL D'UN BASSIN DE RETENTION/DECANTATION AVEC CLOISON SIPHOÏDE.

A l'heure actuelle d'état d'avancement du projet, le principe structurel du bassin de rétention/décantation n'est pas encore déterminé.

De plus alors qu'il est écrit dans le dossier que la plateforme ne sera pas étanchéifiée, il est précisé qu'il y aura aussi une **cuve aérienne de stockage de 10m3 de gazole** avec une installation pour l'instant indéfinie de distribution de carburant... Cf ci-dessous extrait du projet :

3.5.7.3. LE GAZOLE NON ROUTIER (GNR)

Le GNR sera utilisé pour l'alimentation en carburant de l'engin de manutention mécanique (chargeuse sur pneus).

Il sera stocké dans une cuve aérienne de 10 m³ munie d'un volucompteur.

A noter que l'alimentation de la chargeuse pourra également être assurée par un camion-citerne.

A l'heure actuelle d'état d'avancement du projet, nous n'avons pas plus d'informations sur les installations de distribution de carburant.

A la page 86 il est précisé que **les eaux du bassin pluvial « seront évacuées vers un émissaire naturel de type fossé présent sur le domaine public concédé ».**

Ce fossé n'étant pas localisé, il faut deviner, rien n'étant indiqué sur le plan en ligne, qu'il s'agit d'un fossé latéral de l'A36. Ce fossé aboutit nécessairement à son extrémité sur un rejet de ses eaux hors du domaine public concédé. Là encore aucune indication, sa localisation géographique, hydrologique et impact dans les eaux souterraines ou superficielles ne sont pas précisés.

En fait des eaux de l'autoroute dans ce secteur sont rejetées par un émissaire situé à proximité du site du projet, au pied du talus nord de l'autoroute. Il en sort un ruisseau d'aspect douteux qui s'écoule vers le Nord jusqu'à la perte du bois du SEU située à 400m sur la commune de MISEREY (indiquée sur la carte IGN). Les eaux de cette perte, comme l'a démontré un traçage des eaux par coloration à la fluorescéine effectué le 14 mars 1979, résurgent 1,9km plus loin (en 27 heures) à la Source de la Roche à Auxon-Dessus. Cette résurgence alimente le ruisseau d'Auxon, affluent de l'Ognon. **Les eaux souterraines comme superficielles sont donc directement menacées en cas de pollution, de déversement, de fuite de polluants ou de sinistre sur le site projeté pour la centrale d'enrobé.**



Figure 1 Emissaire au pied du remblai de l'autoroute



Figure 2 Situation de l'écoulement vers la perte du bois du Seu



Figure 3 Traçage des eaux souterraines du secteur

Il faut également souligner que la plupart des **trajets prévus pour l'approvisionnement** de l'installations sont considérables selon le tableau de localisation des carrières proposées ce qui représente une consommation très importante d'énergie fossile et autant de rejets atmosphériques néfastes. Des économies de distance ou alternatives ne pourraient-elles pas être recherchées ?

En ce qui concerne, **l'importante consommation d'énergie pour chauffer les matériaux** : 17,6 tonnes de GNL pour 3000 tonnes d'enrobé. Il y a sans doute une réflexion à mener pour limiter cette consommation d'énergie fossile. La société fait d'importants bénéfices (page 96), choisir des solutions peut-être plus coûteuses mais moins énergivores seraient logiques et bénéfiques pour la

planète. Enrobé à froid, granulats moins performants mais plus proches...

Les paragraphes « *réduire l'empreinte écologique...* » et « *réduction des gaz à effet de serre...* » (page 95) ne semblent pas être pris en compte !

Concernant le **transit des semi-remorques entre le projet de site et l'autoroute** via les RD465 et RD5A avec 3000 tonnes d'enrobé par jour, c'est environ 120 semi-remorques qui vont et viennent dans un secteur fréquenté par de nombreuses voitures qui circulent dans la périphérie de Besançon. Une étude des croisements poids-lourds et voitures semblerait nécessaire, selon des usagers locaux, pour limiter les risques d'accidents et donc de pollution.

Au vu d'un dossier aussi incomplet et imprécis et des risques de pollution des eaux que présentent en l'état ce projet l'association ne peut qu'en demander en l'état le rejet de son enregistrement au titre des ICPE.

La CPEPESC de Franche-Comté