Station Mobil de Magenta

Étude d'impact sur l'environnement

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

Ref : 18-500VC

Mai 2020

Sommaire

1. Contexte réglementaire.....1

2. Présentation du projet.....1

3. Tableau de synthèse.....2

4. Analyse de l'état initial du site et de son environnement.....3

4.1.Localisation géographique.....3

4.2.Climatologie.....4

4.3.Relief et topographie.....4

4.4.Hydrologie et écoulements.....4

4.5.Faune, Flore et Milieux naturels.....4

4.6.Milieu humain.....5

4.7.Analyse paysagère.....5

4.8.Ambiance sonore.....6

4.9.Qualité de l'air.....6

5. Raisons des choix du projet.....7

6. Analyse des impacts du projet et mesures d'atténuation.....8

6.1.Sources d'impacts.....8

6.2.L'impact sur le sol et le sous-sol.....8

6.3.Les effets sur l'eau.....9

6.4.L'impact sur les milieux naturels.....11

6.5.Les nuisances sur la commodité du voisinage.....13

6.6.Intégration paysagère du projet.....14

1. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Ce projet est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article 130-3 du code de l'environnement en vertu de la réglementation des défrichements.

À ce titre, une étude d'impact a été élaborée dont ce document constitue le résumé non-technique.

2. PRÉSENTATION DU PROJET

Le projet consiste en la construction d'une station-service sur un terrain nu, sur la commune de Nouméa, à Magenta.

Le projet est porté par la société **Mobil** International Petroleum.

Il s'agit d'un établissement comprenant un espace de vente (la boutique), une zone de distribution/dépotage d'essence et de gazole et une aire de lavage.

Le projet consiste à créer :

- un bâtiment principal, d'une emprise de 416 m²,
- une zone de distribution couverte ainsi qu'une aire non couverte pour poids lourd et aire de dépotage,
- une aire de lavage de véhicules
- des voiries de circulation interne et des parkings.

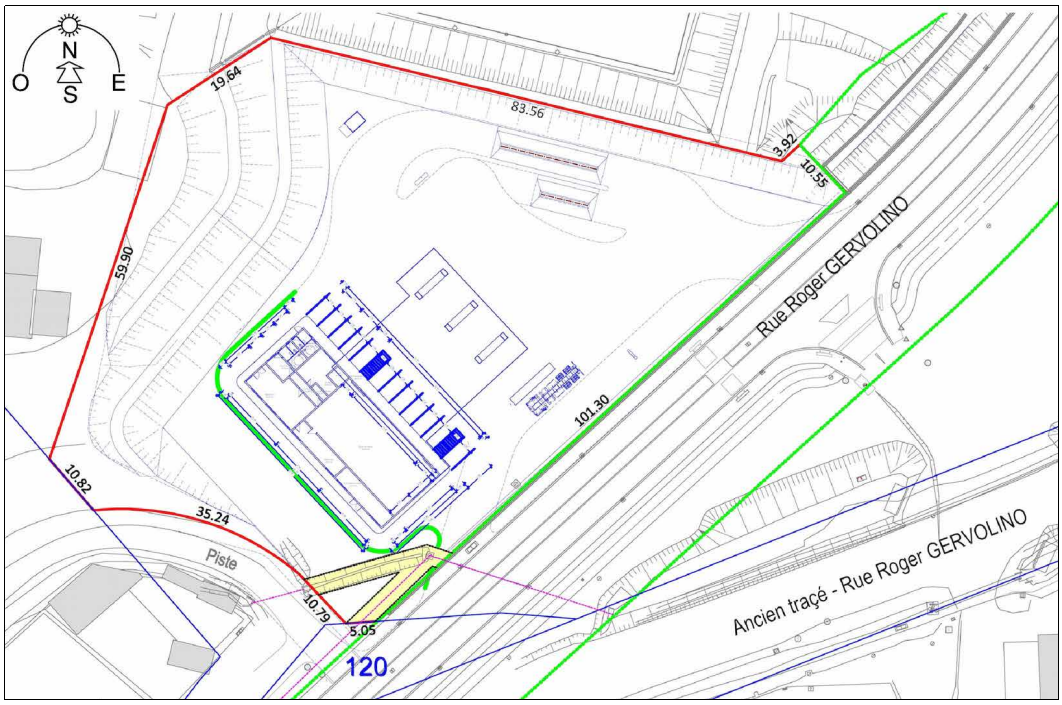


Illustration 1: Plan masse du projet

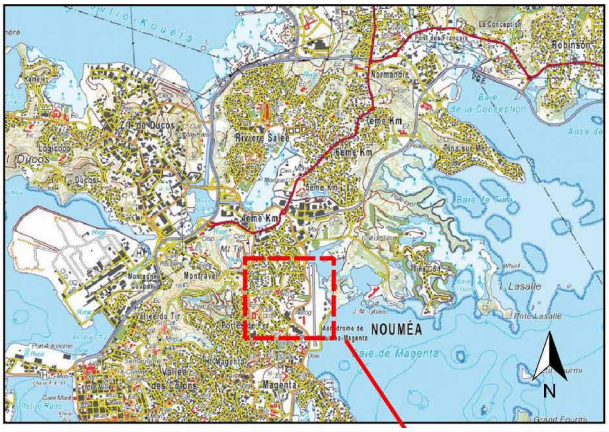
3. TABLEAU DE SYNTHÈSE

Enjeux	Impact brut	Mesures d'atténuation	Impact résiduel
Sol et sous-sol	travaux de défrichement sur environ 4 528 m². Les terrassements du projet généreront 45 000 m³ de déblais ainsi que 1 480 m³ de matériaux de décapage et nécessiteront environ 255 m³ de remblais. Intensité = mineure Étendue = locale Durée = importante **Importance = Moyenne**	Réduction de la taille des talus Défrichement contrôlé Aménagement paysager des talus Limitation des nuisances de chantier (déchets, poussières...)	Intensité = mineure Étendue = ponctuelle Durée = temporaire **Importance = Faible**
Eau	Rejets dans le milieu récepteur des eaux usées domestiques ainsi que des eaux de lavage des véhicules. Des eaux de ruissellement peuvent se charger en hydrocarbures au niveau des aires de distribution en carburant. Intensité = modérée Étendue = locale Durée = durable **Importance = Forte**	Traitement des eaux de ruissellement et des eaux de lavage par séparateur à hydrocarbures. Rejet des eaux usées domestiques et des eaux de lavage prétraitées vers la station d'épuration municipale.	Intensité = mineure Etendue = ponctuelle Durée = durable **Importance = Faible**
Milieux naturels	Défrichement de plus de 4500 m² de formations végétales essentiellement occupées de gaïacs et de faux mimosas. Impact écologique faible sur des formations dégradées. Intensité = mineure Étendue = ponctuelle Durée = durable **Importance = Faible**	Précautions en phase terrassement afin que les eaux de ruissellement n'impactent pas d'autres écosystèmes. Plantations compensatoires de 781 plants de forêt sèche sur la parcelle du projet	Intensité = mineure Étendue = ponctuelle Durée = importante **Importance = Faible**
Nuisances de chantier	Un tel chantier peut générer du bruit et des poussières incommodants pour le voisinage. Intensité = mineure Étendue = locale Durée = temporaire **Importance = Faible**	Respect des horaires réglementaires de chantier. Arrosage des pistes pour limiter l'envol de poussières.	Intensité = mineure Étendue = ponctuelle Durée = temporaire **Importance = Faible**
Paysage	Développement de talus, construction commerciale Intensité = mineure Étendue = locale Durée = durable **Importance = Moyenne**	Aménagements paysagers. Entretien et nettoyage régulier de la station.	Intensité = mineure Etendue = ponctuelle Durée = durable **Importance = Faible**

4. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

4.1. LOCALISATION GÉOGRAPHIQUE

Le site du projet se situe à l'est de la Route Provinciale n°14 dénommée Rue de Roger Gervolino, entre les Giratoires Renault et Green Valley dans le quartier de Magenta aérodrome à Nouméa. Le projet se localise entre le concessionnaire Renault et le centre équestre la Gourmette au 115-117 Rue Gervolino.



Echelle : 1 / 100 000

Echelle : 1 / 10 000

Illustration 2: Plan de localisation du projet

4.2. Climatologie

Par sa situation à l'ouest de la Grande Terre (à l'origine du choix d'implantation de la ville), Nouméa est protégée en partie des vents dominants du Sud-est (alizés tropicaux).

La température annuelle moyenne sur Nouméa est de l'ordre de 23 °C. Même si l'amplitude annuelle reste faible (saisons peu marquées) il existe de grandes variations interannuelles.

Sur Nouméa, les précipitations moyennes atteignent 1058 mm par an. Il existe de fortes variations annuelles, avec des extrêmes de 459 mm en 1970 et 1756 mm en 1989.

4.3. Relief et topographie

Le site se trouve en bordure d'un secteur ayant subi de nombreux aménagements et bouleversements depuis la création de l'aérodrome militaire en 1942 et la création de la RP14 jusqu'à son dévoiement récent.

Le projet traverse donc plusieurs types d'espaces avec des reliefs très hétérogènes, d'origine anthropique.

Le terrain du projet présente ainsi une pente générale moyenne d'environ 16 % qui l'oriente vers Sud Sud-Ouest. Le point le plus haut se situe à 21,0 m NGNC, tandis que le point le plus bas se situe à 3,5 m NGNC.

4.4. Hydrologie et écoulements

Les eaux de ruissellement en provenance de la partie Ouest des terrains sont reprises par des fossés mécaniques situés le long de la route d'accès au nord et en contrebas du talus au sud du centre équestre. Ce dernier récupère également les eaux de ruissellement provenant de la colline au sud du site. Ces eaux se déversent ensuite dans la lagune située en aval de l'aérodrome.

Il n'existe aucun captage ni aucun forage d'eau dans un rayon proche du site. Aucun cours d'eau permanent ne traverse le site du projet.

4.5. Faune, Flore et Milieux naturels

Formations végétales

La végétation de la parcelle d'étude est très hétérogène avec des zones fortement modifiées au fil des occupations, caractérisées globalement pour des formations végétales secondarisées et parfois très envahies de plantes envahissantes.

Un inventaire floristique a été réalisé en octobre 2018. Deux types de végétations sont présentes sur le site :

- Une zone de fourré à faux mimosa, plutôt dense et fermée.
- Une zone à Gaïac avec une canopée fermée à 5m et un sous-bois ouvert.

25 taxons de plantes vasculaires ont été recensés, dont 1 endémique (*Phyllanthus billardierei)*, 16 espèces ont été introduites et 8 sont autochtones. Aucune espèce protégée par le code de l'environnement de la province Sud n'a été recensée.

✔ **En conclusion, les formations végétales de la parcelle ne présentent aucun enjeu écologique particulier. Les plantations compensatoires sont encore trop jeunes (1 an) pour jouer pleinement leur rôle de relais de biodiversité.**

HABITATS NATURELS ET FAUNE ASSOCIÉE

Aucune espèce de faune remarquable et protégée n'a été observée lors des prospections terrain.

Les habitats naturels sont très dégradés, anthropisés et de petites tailles. Sur l'aire d'études immédiate, les enjeux écologiques faunistiques et concernant les habitats naturels sont donc faibles.

4.6. MILIEU HUMAIN

La Route Provinciale n°14 dénommée rue Roger Gervolino longe la parcelle par le Sud. La RP n°14 est une voie structurante de l'est de Nouméa écoulant un fort trafic à la fois local, d'échange entre quartiers et de transit à l'échelle de l'agglomération. C'est également la principale voie d'accès à l'aérodrome de Magenta.

Selon le **PUD de la Ville de Nouméa** en vigueur (approuvé par la province Sud en février 2020), le terrain visé par le projet est classé en zone **UE1** (Zone d'équipements scolaires et services urbains) ainsi qu'une partie en zone **UP** (Zone portuaire et aéroportuaire).

Cette zone autorise les équipements et constructions nécessaires au fonctionnement, à l'entretien et à la gestion des infrastructures routières, ainsi que les stations-service.

4.7. ANALYSE PAYSAGÈRE

Le site d'études est marqué par l'absence d'une forte urbanisation, ce qui devient de plus en plus rare sur la commune de Nouméa.

Le quartier de l'aérodrome est cependant marqué par l'aérodrome qui attire les regards et l'attention, ainsi que par la pointe Guégan et le centre culturel Tjibaou à l'est.

Le site d'études sera complètement ouvert sur la rue Roger Gervolino (RP14) à l'est.

Hormis la route, le site d'étude reste peu visible depuis les habitations situées à l'ouest.

4.8. AMBIANCE SONORE

Les principales sources d'émission de bruit proviennent de la circulation automobile sur la Rue Roger Gervolino et par les avions qui utilisent l'aérodrome tout proche.

Il n'existe pas de réglementation visant le bruit des infrastructures aéroportuaires en Nouvelle-Calédonie, tel qu'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) ou de Plan de Gêne Sonore (PGS).

La direction de l'aviation civile de Nouvelle-Calédonie a réalisé une carte de bruit de l'aérodrome de Nouméa Magenta. Le site d'étude se situe en zone C : zone de nuisance modérée.

En complément, une mesure de bruit a été réalisée sur le site d'étude. Le niveau de bruit moyen est mesuré à 58,3 dB(A), avec un pic mesuré à plus de 82,3 dB(A). Le niveau de bruit mesuré peut être qualifié de relativement bruyant, en particulier pour un quartier résidentiel, mais habituel pour un centre-ville ou une zone industrielle.

4.9. QUALITÉ DE L'AIR

À Nouméa, la qualité de l'air est dégradée par des polluants, gazeux ou solides, qui sont essentiellement induits par les activités humaines. L'association scalair surveille la qualité de l'air à travers plusieurs stations de mesure. La station du Faubourg-Blanchot est la plus proche du site d'étude.

- Globalement le niveau de pollution reste faible sur la station de Faubourg Blanchot .
- La station de Faubourg Blanchot présente la moyenne annuelle la plus élevée en dioxyde d'azote de la commune.

5. RAISONS DES CHOIX DU PROJET

Le projet d'implantation ce cette station-service sur la commune de Nouméa résulte d'une volonté de la Ville de Nouméa de déplacer ce type d'équipement du centre-ville.

Pour ce faire, un échange foncier est réalisé entre la société Mobil et la Ville de Nouméa afin de délocaliser la station Mobil située rue du Général Mangin, en centre-ville. Il s'agit donc d'un transfert d'établissement et non d'une nouvelle installation qui viendrait s'implanter sur la commune.

Le choix du site, le long de la RP14, dans le quartier de Magenta, résulte d'un choix économique, puisque ce secteur était déficitaire de ce type d'équipement, mais résulte également d'une opportunité foncière.

6. Analyse des impacts du projet et mesures d'atténuation

6.1. Sources d'impacts

En phase chantier

Certaines activités de construction sont susceptibles d'engendrer des modifications sur le milieu physique. Les travaux de déboisement et de remblai/déblai peuvent perturber la stabilité des talus. Les apports sédimentaires qui en résultent sont propices au transport lors d'événements hydrauliques majeurs. D'autre part, les risques de déversements accidentels d'hydrocarbures peuvent menacer la qualité des eaux.

En phase exploitation

Pour la phase d'exploitation, les sources d'impacts sont liées à la distribution en carburant qui provoque des émissions atmosphériques en composés organiques volatils, ainsi qu'à un rejet chronique en égouttures de carburants avec les eaux de ruissellement.

L'aire de lavage des véhicules provoque également un rejet en matières en suspension et en hydrocarbures dans les eaux de lavage.

Enfin, les effets liés à la circulation automobile générée par la vente de carburant ne rentrent pas dans le champ d'analyse de la présente étude.

6.2. L'impact sur le sol et le sous-sol

Travaux de déblaiement et de remblayages

Le projet prévoit des travaux de défrichement sur 4 528 m². Les terrassements du projet généreront 45 000 m^3 de déblais ainsi que 1 480 m^3 de matériaux de décapage et nécessiteront environ 255 m^3 de remblais.

Les terrassements du projet nécessiteront le mouvement d'environ 9 000 camions répartis sur la période de terrassement (3 mois). Les opérations de transport provoquent des nuisances pour le voisinage (poussières, bruit, boues / salissures). Ces salissures qui peuvent parfois être très gênantes en terme de délai et donc d'économie de chantier sont également dangereuses pour la circulation si elles se retrouvent en dehors du chantier. Le va-et-vient des véhicules est ainsi souvent source de désagrément pour le voisinage.

Mesures d'atténuation

Un des enjeux essentiels du projet vis-à-vis de la topographie et la gestion des sols sera la protection et la stabilisation des sols à l'érosion.

Des mesures concerneront la gestion des eaux en phase chantier. Les stocks de matériaux issus de déblais ou utilisés en remblais devront être protégés des eaux de ruissellement extérieures et en cas d'atteinte ces dernières devront pouvoir décanter.

Les mesures d'évitement porteront les actions suivantes :

- le contrôle du déboisement,
- le décapage et le stockage de la terre végétale,
- l'aménagement des talus,
- la limitation des stocks de déblais,
- la limitation des nuisances et pollutions,
- la gestion des déchets de chantier,
- la mise en place d'un plan d'urgence.

6.3. LES EFFETS SUR L'EAU

INCIDENCES DES TRAVAUX

Au cours d'un chantier de construction, en l'absence de précautions particulières, en plus de transport des sédiments diverses substances polluantes sont susceptibles d'être déversées sur le sol et d'être entraînées vers les eaux de surface, générant des pollutions parfois difficiles à résorber.

La fréquence de ces risques de pollution est peu mesurable. Pour éviter et diminuer le risque de pollution accidentelle, il faut tout de même mettre en place des mesures courantes d'atténuation.

En considérant les mesures d'atténuation décrites au paragraphe précédent, les modifications prévues pour cette composante sont considérées d'**importance faible**.

Outre ces mesures, il sera essentiel de maintenir une surveillance sévère durant le chantier afin de s'assurer d'une importance mineure des impacts prévus.

En phase exploitation, les réseaux d'eau pluviale vont comme aujourd'hui récupérer les eaux de ruissellement du bassin versant. Les surfaces imperméabilisées supplémentaires seront faibles vis-à-vis des surfaces du bassin versant.

MESURES D'ATTÉNUATION EN PHASE CHANTIER

Les travaux ne devront pas faire obstacle au libre écoulement des eaux. Des ouvrages spécifiques devront être aménagés pour maintenir les principaux exutoires durant toute la durée des travaux.

Afin de limiter les risques d'entraînement de matières en suspension avec les eaux de ruissellement qui pourrait ensuite se retrouver dans les réseaux d'assainissement puis le milieu récepteur, **des aménagements provisoires de collecte et de décantation** seront mis en place.

Les bassins de décantation seront supprimés dès la fin de la phase chantier et la réalisation des ouvrages de collecte et de régulation des eaux pluviales.

L'entreprise attributaire et la maîtrise d'œuvre devront, bien sûr, adapter la gestion des eaux de ruissellement en fonction des phasages de chantier pour garantir une gestion des eaux sur toute

la durée du chantier.

La mise en place de fossés de déviation des eaux et de bassins de sédimentation sera programmée. Si nécessaire des barrières à sédiments avec géotextile pourront être installées.

GESTION DES EAUX D'EXPLOITATION

L'eau utilisée sur le site proviendra du réseau d'alimentation public d'eau potable. Elle sera utilisée pour :

- le lavage des véhicules au niveau de l'aire de lavage,
- les besoins sanitaires des employées et des clients.

Le projet bénéficiera d'un assainissement séparatif. L'ensemble des eaux collectées sur la zone à aménager sera collecté et évacué vers le réseau municipal. Les eaux seront ensuite transportées jusqu'à la station d'épuration municipale de Magenta pour être traitées.

Les eaux de l'aire de lavage des véhicules

Les eaux de lavage de véhicules contiennent de l'huile, des lubrifiants, des matières en suspension, des métaux lourds et des micro-organismes, qui peuvent se retrouver dans le sol et sont alors un danger pour les eaux souterraines.

On estime la production d'effluents de lavage à environ 195 m³ par an.

Les eaux recevront un premier traitement par un passage à travers un ouvrage décanteur / séparateur à hydrocarbures. À la sortie du séparateur à hydrocarbures, les eaux seront renvoyées dans le réseau d'eaux usées municipales afin qu'elles soient traitées en station d'épuration.

Les eaux de ruissellement

Les eaux pluviales sont susceptibles d'être contaminées lorsqu'elles entrent en contact avec les hydrocarbures utilisés au niveau de la station-service. Il est fait la distinction entre 2 types d'eaux de ruissellement :

- les eaux de ruissellement non contaminées issues des toitures, parking et voies de circulation. Ces eaux seront rejetées directement au niveau du point de rejet municipal des eaux pluviales.
- Les eaux de ruissellement potentiellement contaminées provenant des aires de distribution et de dépotage. Ces zones de distribution sont régulièrement nettoyées à l'eau, emportant avec elles, des matières en suspension ainsi que des hydrocarbures.

  Le projet prévoit des formes de pente au niveau de ces zones de distribution permettant de facilement récupérer les eaux par des regards avaloirs et de les acheminer vers un ensemble débourbeur / séparateur à hydrocarbures. À la sortie du séparateur à hydrocarbures, les eaux seront ensuite renvoyées dans le réseau d'eaux pluviales municipales.

6.4. L'IMPACT SUR LES MILIEUX NATURELS

IMPACTS DIRECTS DES DÉFRICHEMENTS EN PHASE CHANTIER

En phase chantier, des terrassements sur l'ensemble de l'emprise de la parcelle, soit 6 260 m² seront nécessaires. Le tableau suivant présente les pertes de formations végétales liées au projet.

Occupation du sol	Emprise des travaux
Plantations compensatoires	757
Fourré à Gaïacs et faux mimosas	3771
Aménagement anthropique	1851
Total	6379

La perte de végétation terrestre est estimée à 4 528 m². Elle concerne essentiellement une formation mixte de gaïacs et de faux mimosas, fortement dégradés qui forme un reliquat à la suite des travaux de dévoiement de la RP14. Ces derniers ont entraîné le défrichement de 6,7 ha de formations végétales variées dans le secteur. Ils ont nécessité la plantation de 1,7 ha de formation végétale au titre des mesures compensatoires. Une partie de ces mesures compensatoires sera défrichée dans le cadre du présent projet, à hauteur de 757 m², soit 4,5 % des plantations compensatoires.

Illustration 3: Carte des défrichements

- ✔ En phase chantier le défrichement aura des impacts écologiques faibles en raison du caractère très dégradé de la formation.
- ✔ Pour éviter les dommages et réduire l'impact du défrichement en phase chantier autant que possible, il faudra dans un premier temps mettre en place les mesures courantes décrites précédemment.

  À la suite de l'application des mesures courantes, il sera nécessaire de compenser les effets résiduels de cette phase par la mise en place de mesures compensatoires.

IMPACTS DIRECTS : LA POLLUTION LUMINEUSE

Le projet prévoit la mise en place de points lumineux nocturnes autour du bâtiment nouvellement créée. L'impact sur la faune de sources lumineuses nocturnes se porte principalement sur les reptiles, oiseaux, amphibiens, mammifères, crustacés, arthropodes qui peuvent subir soit des mortalités directes.

L'impact du projet est atténué du fait que le secteur comporte de nombreuses sources lumineuses nocturnes ; l'éclairage public des lotissements voisins et surtout l'éclairage de l'aérodrome de Magenta qui forme une barrière lumineuse entre le site et la mer.

MESURES DE RÉDUCTION DES EFFETS SUR LE MILIEU NATUREL

Pour éviter les dommages et réduire l'impact sur le milieu biologique dans sa globalité, il faudra dans un premier temps mettre en place les mesures courantes décrites précédemment. Ces mesures comprennent notamment le balisage des superficies à déboiser avec des repères visuels adéquats et l'indication des limites de défrichement sur les plans de construction.

Les éclairages nocturnes projetés éviteront les éclairages inutiles, ce qui répond également à une logique d'économie financière et de développement durable. La conception de l'éclairage extérieur nocturne suivra deux grands principes :

- Réduire les lumières diffuses et bien orienter les éclairages.
- Réduire l'intensité lumineuse et utiliser des ampoules à sodium basse pression ou les LED qui possèdent un spectre lumineux restreint et ont un impact moins important sur la faune, en particulier sur les insectes.

- ✔ Suite à l'application de ces mesures, il restera un **dommage résiduel suite au défrichement de fourrés à gaïacs et faux mimosas (3771 m²) et de plantations compensatoires (757 m²)**.
- ✔ Les travaux de construction devront donc prévoir des mesures afin de compenser cet impact résiduel.

MESURES COMPENSATOIRES

Les mesures visant à compenser les atteintes au milieu biologique interviennent après une séquence d'activités d'atténuation (d'abord, éviter le dommage et ensuite réduire l'impact autant que possible). Ces mesures ont été détaillées aux paragraphes précédents.

La nature de la compensation aura un caractère technique et un caractère d'accompagnement.

- **Les mesures techniques concernent la gestion et la réhabilitation des milieux naturels.** Dans le secteur, aucune formation naturelle ne nécessite d'intervention de réhabilitation ou de remise en état. L'aménageur s'est alors orienté vers une compensation sur site en renforçant le rôle écologique des futurs talus. Le but est de transformer cet espace minéral en une formation végétale écologiquement fonctionnel et en connexion avec les autres plantations du secteur. L'aménageur s'engage donc à replanter des espèces de forêt sèche à hauteur des impacts occasionnés.

  La compensation consistera à replanter des plants de forêt sèche à même la parcelle du projet. 781 plants seront nécessaires, en comptabilisant les 98 plants récupérés. Les possibilités offertes par les futurs aménagements permettent d'aménager un secteur d'environ 2000 m².

- **Les mesures d'accompagnement** consisteront en un suivi de l'efficacité des mesures compensatoires (taux de survie par exemple) et des démarches réglementaires conduisant à des servitudes potentielles sur le site dont l'aménageur a la maîtrise foncière.

6.5. LES NUISANCES SUR LA COMMODITÉ DU VOISINAGE

NUISANCES DE CHANTIER

Seule la phase chantier pourra générer un niveau de bruit important pouvant modifier l'ambiance sonore dans un champ proche (100 mètres autour du chantier). Un chantier de terrassement peut généralement être source de nuisances pour le voisinage, si aucune précaution n'est prise. Les principales sources de plaintes ou de mécontentement concernent le bruit et les poussières.

Mesures de réduction

La Ville de Nouméa possède un arrêté (97/409 du 7 mars 1997) relatif à la lutte contre le bruit. Le titre IV traite spécifiquement des nuisances des chantiers.

Ainsi, tout chantier de travaux doit s'effectuer dans le cadre horaire suivant :

- du lundi au vendredi : de 6h00 à 18h00 – 11h30 à 13h30 cessation des travaux bruyants
- le samedi : 7h00 à 11h00

Le chantier respectera ces horaires de fonctionnement. Si certains travaux nécessitent de fonctionner en continu (terrassement, fondations), une demande de dérogation devra être réalisée par l'entreprise aux services techniques de la Ville de Nouméa.

Diminution des émissions atmosphériques en phase chantier

Les dispositions suivantes seront mises en place durant le chantier pour limiter les rejets dans l'air :

- En période sèche, les travaux générateurs de poussières seront réalisés après arrosage superficiel des surfaces concernées et ceci autant de fois que nécessaire pour minimiser les envols de poussières.
- Les stockages de matériaux légers (benne à déchets notamment) seront munis de

couvercles ou tout dispositif ayant les mêmes effets.

- Enfin, les entreprises s'assureront que les camions éteignent leur moteur lorsqu'ils sont en attente de déchargement. Des panneaux seront posés à ce sujet sur le chantier.

QUALITÉ DE L'AIR

Selon une étude métropolitaine relative à la qualité de l'air autour des stations-service (ASCOPARG, 2011), des concentrations importantes (supérieures ou proches de la valeur limite annuelle admise dans l'environnement) de benzène peuvent être atteintes au niveau des pompes de distribution (quelques mètres autour des pompes). Dans l'enceinte de la station-service, les concentrations, bien que moins élevées, dépassent encore la valeur guide de référence pour le benzène. Ces concentrations diminuent ensuite dès que l'on sort de l'enceinte de la station-service pour atteindre les niveaux de fond moyens relevés dans l'agglomération.

Pour les différentes stations étudiées, un espace suffisamment aéré autour des points de distribution permet une dilution efficace des polluants émis lors des opérations de distribution de carburants.

Compte tenu de l'absence d'habitation dans un champ proche de la station-service, mais également en raison de la présence d'un axe routier à forte capacité à proximité immédiate, l'impact du projet sur la qualité de l'air du quartier est négligeable.

6.6. INTÉGRATION PAYSAGÈRE DU PROJET

Le site du projet est un véritable délaissé urbain qui a pour mérite de conserver une végétation arbustive sur le relief. Les travaux de dévoiement de la RP14 ont nécessité le déplacement d'une carrière du centre équestre de la gourmette. Cette dernière a généré des talus très importants, jusqu'à 13 mètres de hauteur.

Le projet prévoit de rabattre ce talus et de diminuer sa hauteur passant ainsi d'un talus de 13 mètres de hauteur à 6 mètres de hauteur. Des talus équivalents seront cependant édifiés sur la limite nord-ouest de la parcelle.

Pour l'environnement visuel immédiat, il n'y aura pas de changement important pour les usagers de la RP14. Ils apercevront une station-service sur le bord de route. Celle-ci recevra un traitement paysager et architectural permettant une attractivité commerciale et visuelle.

✔ Les impacts paysagers de l'exploitation de la station-service sont jugés faibles.

Mesures d'atténuation

En phase exploitation, la bonne intégration des installations dans le paysage passera essentiellement par le bon état de propreté des installations. Ainsi, la station-service sera régulièrement entretenue et nettoyée.

Les enseignes devront exclusivement se rapporter à l'activité exercée sur le lot intéressé. Seules seront autorisées les enseignes s'intégrant harmonieusement au volume et aux façades des bâtiments.