



PREFET DE LA REGION CENTRE

Orléans, le - 4 JUIN 2010

AVIS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
Demande d'autorisation d'exploiter – Installations classées pour la protection de l'environnement
Société EUROVIA GRANDS TRAVAUX
Commune de SANTENAY (41)

1. PRESENTATION DU PROJET	1
1.1. DESCRIPTION DE L'ETABLISSEMENT	1
1.2. IMPLANTATION	1
2. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	1
3. ANALYSE DE LA QUALITE DES ETUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PÉTITIONNAIRE POUR PRESERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE.....	1
3.1. ÉTUDE D'IMPACT	1
3.1.1. Analyse de l'état initial du site et de son environnement	2
3.1.2. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation	2
3.1.3. Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site	2
3.2. ARTICULATION DU PROJET AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES CONCERNES	3
3.3. ANALYSE DES CONDITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE	3
3.4. ÉTUDE DES DANGERS	3
3.5. RESUMES NON TECHNIQUES DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'ETUDE DES DANGERS	3
4. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET	3
5. CONCLUSION	4
ANNEXE	5

1. PRESENTATION DU PROJET

La Société EUROVIA GRANDS TRAVAUX sollicite l'autorisation d'exploiter à titre temporaire une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers sur la commune de SANTENAY (41).

1.1. Description de l'établissement

La centrale doit fabriquer 25 000 tonnes d'enrobés à chaud.

La centrale d'enrobage, d'une capacité de 220 t/h, est constituée des éléments suivants sur châssis mobiles :

- prédoiseurs à granulats avec 4 trémies avec tapis élévateur peseur intégré ;
- tapis élévateur peseur capoté avec écrêteur ;
- tambour sécheur malaxeur recycleur avec deux zones distinctes, une zone chauffage/séchage/homogénéisation en amont et une zone d'enrobage/homogénéisation en aval ;
- un dépoussiéreur à manches, d'une surface de traitement égale à 760 m², d'un débit des gaz traités de 66 000 m³/h, dont l'efficacité très élevée assure un rejet de poussières inférieur à 50 mg/Nm³, la hauteur de la cheminée est de 13 m ;
- un silo à fillers de 50 m³ équipé de dépoussiéreurs pour piéger les poussières lors des approvisionnements de fillers ;
- un convoyeur à raclettes alimentant une trémie de stockage de 50 tonnes ;
- deux citerne de 110 et 64 m³ de bitume. Un dispositif de chauffage autonome équipé d'une chaudière fonctionnant au fuel domestique sur circuit d'huile caloporeur de 2 000 l,
- une citerne de 55 m³ d'émulsion de bitume ;
- une citerne de 36 m³ de fioul lourd (TBTS : Très Basse Teneur en Soufre) et 5 m³ de fuel domestique ;
- une citerne de 2 m³ de fuel domestique installée avec le groupe électrogène.

1.2. Implantation

L'installation doit être implantée sur un terrain de 3,5 ha dont environ 2 ha seront mis à disposition par COFIROUTE en bordure de l'autoroute A10, lieu dit La Chapelinière - commune de SANTENAY. Ce site a déjà été exploité à plusieurs reprises pour les travaux de réfection ou d'élargissement de l'A10 et divers chantiers.

Les abords immédiats sont constitués par :

- l'autoroute A10 au Nord du site ;
- des terrains agricoles ;
- les premières habitations de la commune de SANTENAY qui se situent à environ 400 m.

2. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire. Ils sont hiérarchisés par l'autorité environnementale (voir tableau en annexe).

Les enjeux environnementaux principaux, susceptibles d'être impactés par le projet, sont :

- le pollution des sols et des eaux souterraines,
- la pollution atmosphérique

3. ANALYSE DE LA QUALITE DES ETUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PETITIONNAIRE POUR PRESERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation comportent les éléments prévus par le Code de l'Environnement et couvrent l'ensemble des thèmes requis.

3.1. Étude d'impact

Les études présentées dans le dossier de demande d'autorisation comportent les éléments requis par l'étude d'impact prévus par l'article R.512-8.

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

La plate forme où sera positionnée l'installation est située en bordure de l'autoroute A10 et a déjà été utilisée pour ce type d'installation temporaire.

La première habitation se situe à 400m.

La description de l'état initial du site est relativement complète et les informations appropriées. On y trouve toutes les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte.

Le projet est décrit de façon claire, à l'appui de cartes et de photos.

3.1.2. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation

Pollution des Sols et des Eaux souterraines

La description des rejets aqueux est claire. Les flux de la centrale sont les suivants :

Flux entrants : approvisionnement en eau – WC, douches – effectués à l'aide d'une citerne.
La centrale ne nécessite pas d'eau pour la fabrication des enrobés.

Flux sortants : eaux usées et eaux pluviales.

Pollution atmosphérique

Les gaz de combustion et de séchage du tambour sécheur ont un débit nominal égal à 66 000 m³/h. La concentration en poussières de l'air rejeté est inférieure à 50 mg/Nm³. Les fines récupérées sont recyclées dans le circuit de fabrication.

Une mesure de la concentration en poussières à l'émission a été réalisée sur cette installation sur un chantier précédent le 11 juin 2009, par un laboratoire agréé. Cette mesure permet d'estimer de manière cohérente les effets engendrés.

Les résultats sont de 2,5 mg/Nm³ gaz sec en poussières, pour une valeur réglementaire de 50 mg/Nm³ ;

3.1.3. Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site

Pollution des Sols et des Eaux souterraines

La mise en place d'une cuvette de rétention correctement dimensionnée sur une dalle béton pour le stockage de liquides inflammables et de bitume, et la mise en place d'une aire étanche et en rétention pour le dépôtage des véhicules citermes d'approvisionnement permettent d'éviter tout risque de pollution accidentelle des sols.

Les eaux usées sont récupérées dans une cuve vidangée régulièrement par un vidangeur.

Les eaux pluviales de la plate-forme sont recueillies et dirigées vers un bassin de récupération étanche, puis transitent dans un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures avant d'être rejetées dans le fossé de l'autoroute s'évacuant lui-même dans un bassin d'orage jouxtant l'autoroute.

Le séparateur d'hydrocarbures est dimensionné pour 3l/s pour un besoin estimé à 1l/s par l'exploitant.

La plate-forme a été aménagée à sa construction de façon à recevoir les eaux de ruissellement en un seul point bas formant rétention d'un volume utile de 1000 m³. Cette rétention est reliée via un séparateur d'hydrocarbures à un bassin de confinement et de décantation d'un volume de 200 m³. L'exutoire du bassin de 200 m³ est équipé d'un ouvrage qui permet de contrôler la qualité des effluents et d'en interdire le rejet si nécessaire.

Le calcul présenté dans le dossier montre que le volume cumulé des rétentions (1200 m³) est largement suffisant pour confiner sur le site les eaux résultant d'une pluie de période de retour 10 ans.

Pollution atmosphérique

L'arrosage des pistes par temps sec devrait permettre d'abattre la poussière occasionnée par le passage des camions.

Par ailleurs, le dossier prévoit la réalisation d'une mesure de la concentration en poussières à l'émission des gaz de combustion et de séchage du tambour pendant la campagne de fabrication.

Le dimensionnement de la hauteur de la cheminée (prévue à 13m) est conforme à la réglementation concernant la combustion de fioul très basse teneur en souffre (A.M. 02/02/98). Les mesures de réduction envisagées pour limiter l'émission de poussières (filtre à manche) sont adaptées pour atteindre des valeurs d'émission conformes à la réglementation.

Les mesures de réduction apparaissent adaptées et proportionnées aux enjeux

3.2. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier déposé par l'exploitant prend en compte de manière satisfaisante les plans et programmes concernés.

3.3. Analyse des conditions de remise en état du site

A la fin du chantier, la centrale sera démontée et quittera le site pour un autre chantier ou pour un dépôt de l'entreprise. Toutes les installations et tous les éléments restant seront éliminés, les bacs de rétention seront vidés des eaux souillées par une entreprise spécialisée.

Le dossier prévoit une remise en état compatible avec une utilisation future d'une même activité.

3.4. Étude des dangers

L'étude des dangers explicite correctement la probabilité, la cinétique et les zones d'effets des accidents potentiels. Les flux thermiques (incendie) à 3 et 5 kW/m² ont été modélisés. L'étude de dangers montre que les zones d'effets restent dans la limite des parcelles concernées par l'autorisation.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts.

3.5. Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers abordent l'ensemble des enjeux identifiés et les exposent de manière claire et lisible pour le grand public.

Conclusion de l'autorité environnementale sur l'analyse des effets du projet sur l'environnement et sur les mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site :

Le contenu de l'étude d'impact et de l'étude des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement. Les impacts sont bien identifiés et bien traités. Le dossier prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés. Par ailleurs, au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière précise les mesures pour supprimer et réduire les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse des enjeux environnementaux et les effets potentiels du projet.

4. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

Les matériaux produits par la centrale sont destinés au chantier de réfection des chaussées de l'autoroute A 10 (purges et couche de roulement) dans les deux sens de circulation entre le PK 27,300 et le PK 36,500. La proximité entre le lieu de fabrication et le lieu d'utilisation des matériaux produits permet de limiter l'impact du trafic.

D'autre part, l'exploitant utilise du fioul TBTS (Très Basse Teneur en Soufre) pour l'alimentation des installations de combustion, afin de limiter les émissions de SO₂ et a mis en place un filtre à manche pour réduire les émissions de poussières.

L'ensemble des produits susceptibles d'être à l'origine d'une pollution du sol ou des eaux est disposé sur rétention.

Conclusion de l'autorité environnementale sur la justification du projet sur l'environnement :

Les justifications ont bien pris en compte les objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire, national ou local ; à savoir : réduction du risque à la source, ressources (énergie, eau, matériaux), santé publique....

5. CONCLUSION

Au vu de l'analyse menée par le pétitionnaire dans son dossier de demande d'autorisation d'exploiter (étude d'impact et étude de dangers), l'autorité environnementale considère que :

- l'examen des effets du projet sur l'environnement (étude d'impact et étude de dangers),
- la justification du projet quant à la prise en compte des objectifs de protection de l'environnement,
- la définition des mesures de suppression et de réduction des incidences du projet sur l'environnement, sont représentatifs du projet et en relation avec l'importance des risques engendrés par le projet.

Préfet de la Région Centre

Gérard MOISSELIN

ANNEXE

	Cotation de l'enjeu*	Commentaire et/ou bilan
Risques naturels	0	Aucun risque naturel susceptible d'impacter le projet n'est identifié.
Faune, flore	0	L'implantation de l'installation en bordure de l'autoroute sur un terrain dédié de longue date à cette activité n'a aucun impact sur la faune et la flore
Milieux naturels	0	Aucun milieu naturel sensible n'est identifié à proximité du site.
Connectivité biologique	0	Aucune zone de connectivité biologique n'est identifiée sur la zone impactée par le projet
Consommation des espaces naturels et agricoles	0	L'installation s'établira dans l'enceinte d'une plate-forme existante
Eaux superficielles et souterraines <i>et Captages d'eau potable</i>	++	Aucun rejet d'eaux industrielles. Rejets d'eaux pluviales de la plate-forme traitées par un débourbeur séparateur d'hydrocarbures. Pas de prélèvement d'eau souterraine. Le captage d'eau potable le plus proche est situé à 3600 m du site.
Sols	++	Les activités sont confinées dans des zones équipées d'aires étanches
Air	++	Une mesure de la concentration en poussières à l'émission a été réalisée sur cette installation sur un chantier précédent le 11 juin 2009, par un laboratoire agréé, les résultats sont conformes à la réglementation. Une nouvelle mesure sera réalisée après le démarrage des installations
Odeurs	0	Aucune odeur ne sera émise par les installations
Déchets	0	Les procédés de fabrication ne produisent aucun déchet industriel.
Energies et changement climatique	0	La production d'électricité nécessaire au fonctionnement d'une partie des installations et de l'éclairage sera produite par un groupe électrogène.
Risques technologiques	0	Les zones d'effets des risques identifiés sont confinés dans l'enceinte de l'installation
Santé	0	Les installations ne présentent pas de risque sanitaire particulier
Trafic routier	+	Les matériaux produits seront évacués vers le chantier autoroutier par les portails d'accès de l'A10. Le trafic de véhicule sera d'environ 80 véhicules lourds par jour pour les bitumes y compris les livraison de fuel et de bitumes. Les amenées de bitume, de fioul, et de filer induisent un trafic supplémentaire total d'environ 1000 camions sur la durée du chantier. La circulation liée à l'approvisionnement des granulats représente un flux de 40 camions par jour. L'itinéraire d'améné est l'A10 et la RD 766.
Bruit	0	Le projet ne prévoit aucune émergence de bruit supérieure à la réglementation au delà des limites de propriété.
Émissions lumineuses	0	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées
Patrimoine architectural, historique	0	Aucun élément du patrimoine historique et architectural ne sera impacté par le projet.
Paysages	0	L'intégration paysagère du projet ne soulève aucun enjeu
Autres :		

*Hiérarchisation des enjeux :

+++ : très fort

++ : fort

+ : présent mais faible

0 : pas concerné