



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Orléans, le 10 AOUT 2016

AVIS de l'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Demande d'autorisation d'exploiter – Installations classées pour la protection de l'environnement
– SOCIÉTÉ MALET –
Commune de Sorigny (37) – Lieu dit « Netilly »

Vat n°2016-0407

L'entreprise MALET sollicite l'autorisation d'exploiter à titre temporaire sur la commune de SORIGNY (37) au niveau du lieu-dit « Nétilly », une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers destinée à alimenter en enrobés les travaux de mise à 2x3 voies de l'autoroute A10, entre Chambray-lès-Tours et l'autoroute A85.

1. PRÉSENTATION DU PROJET

La centrale d'enrobage, d'une capacité maximale de 360 t/h doit fabriquer 75 000 tonnes d'enrobés à chaud. La production doit débuter à partir de la semaine 38 (19 septembre 2016) pour une période de six mois renouvelable une fois.

La centrale d'enrobage est constituée des éléments suivants :

- des prédoseurs à granulats avec 4 trémies volumétriques ou pondérales ;
- un tapis élévateur avec table de pesage en continu ;
- un tapis enfourneur ;
- un tambour sécheur malaxeur avec brûleur ;
- un dépoussiéreur à manche, équipé d'une cheminée de 13 m de hauteur ;
- un convoyeur à raclette ;
- une trémie de stockage d'une capacité de 40 tonnes ;
- un silo à fillers¹ horizontal de 50 m³ confiné à l'exception d'un évent équipé d'un filtre à poussières ;
- des cuves de stockage de bitume (130 tonnes et 70 tonnes), de gazole non routier (8,5 tonnes) et de fioul lourd (50 tonnes).

Le poste d'enrobage sera implanté sur une aire existante, aménagée initialement comme station de transit pour les travaux de la ligne à grande vitesse (LGV) Tours-Bordeaux. L'aire est aujourd'hui exploitée pour le transit des matériaux de structure du chantier d'élargissement de l'autoroute A10. Le périmètre dédié à l'implantation du poste d'enrobage est intégré à son emprise.

Les abords immédiats de la plate-forme sont composés de la barrière de péage de Sorigny au sud, puis successivement de la LGV et l'autoroute A10 à l'ouest, les installations de chantier de la LGV séparées par la RD84 au nord, ainsi que quelques espaces agricoles et bois avant la zone d'aménagement concerté (ZAC) Isoparc à l'Est.

Les habitations les plus proches se trouvent à 250 mètres environ au nord-est du site.

¹ fillers : sables fins destinés à être mélangés avec le bitume et les granulats afin de faciliter l'adhérence du bitume sur les granulats.

2. IDENTIFICATION ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Les enjeux environnementaux ont été correctement identifiés dans le dossier de demande d'autorisation remis par le pétitionnaire. Le tableau joint en annexe liste l'ensemble des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci. Il en permet une hiérarchisation. Seuls les enjeux principaux font l'objet d'un développement dans la suite de l'avis.

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

- la qualité des sols et des eaux souterraines ;
- la qualité de l'air ;
- le bruit.

3. ANALYSE DE LA QUALITÉ DES ÉTUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PÉTITIONNAIRE POUR PRÉSERVER 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. Les risques liés à cet enjeu sont correctement identifiés.

3.1. Étude d'impact

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

La plate-forme où sera positionnée l'installation est déjà aménagée et est située à proximité de l'autoroute A10 et du péage de Sorigny.

La description de l'état initial du site est globalement correctement menée et les informations sont 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.

Toutefois, le dossier ignore que le terrain du projet est localisé au sein du périmètre de protection éloignée des forages d'eau destinée à la consommation humaine, implantés au droit de la zone d'ISOPARC sur la commune de Sorigny. Ce périmètre fait l'objet d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique daté du 18 mars 2013. La prise de cet arrêté n'est pas mentionnée dans le dossier.

Par ailleurs, la description de la qualité de l'air au droit du territoire communal aurait mérité d'être complétée par davantage de données statistiques.

Enfin, aucune campagne de mesures de bruit résiduel n'a été effectuée à proximité du site envisagé pour l'implantation de la centrale. Le dossier ne fait référence qu'à des mesures réalisées sur le secteur en octobre 2011. L'autorité environnementale regrette que des mesures plus récentes n'aient pas été réalisées sur site et note l'engagement de l'exploitant vis-à-vis de la réalisation d'une campagne de mesure avant le démarrage de la centrale pour mesurer le bruit résiduel.

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

L'étude identifie avec précision les sources de rejets de l'installation et les polluants associés.

➤ Qualité des sols et des eaux souterraines

La description des rejets aqueux est claire.

Les impacts principaux concernent les risques de pollution liés aux eaux usées, aux eaux de ruissellement des voiries imperméabilisées et aux déversements accidentels lors des approvisionnements d'hydrocarbures ou d'incidents sur les matériels de manutention.

L'installation ne procède à aucun prélèvement d'eau souterraine et le process ne nécessite pas d'eau pour la fabrication des enrobés.

➤ Qualité de l'air

La description des rejets atmosphériques projetés est pertinente.

Les principaux rejets atmosphériques générés dans le cadre du fonctionnement normal de l'installation sont émis par le brûleur de séchage fonctionnant au fioul lourd à « Très Basse Teneur en Soufre » (TBTS – pourcentage massique inférieur à 1% de soufre), par la chaudière thermique de réchauffage du bitume fonctionnant au gazole non routier (GNR) et par les groupes électrogènes et la chargeuse fonctionnant également au GNR.

La problématique des poussières est abordée dans le dossier à travers celle des émissions diffuses dues au passage de camions et à l'approvisionnement en matériaux (granulats, fillers) et les émissions canalisées générées par les exutoires des fumées de combustion également chargées en poussières résiduelles après passage dans les filtres à manche. Les fines récupérées sont recyclées dans le circuit de fabrication.

Les résultats d'une campagne de mesure des rejets atmosphériques réalisée en mai 2015 lors d'une précédente utilisation de la centrale mobile sont présents dans l'étude. Ces résultats concluent que les rejets respectent les seuils réglementaires dans les conditions de fonctionnement au moment des mesures. Les éléments d'information versés au dossier permettent d'estimer de manière cohérente les effets engendrés par les installations.

➤ Le bruit

L'autorité environnementale préconise la réalisation d'une campagne de mesures dès le début de l'activité de la centrale afin de s'assurer du respect des exigences réglementaires en limites de propriété et en zone à émergences réglementées (couvrant les habitations et les locaux de travail).

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

➤ Qualité des sols et des eaux souterraines

Le dossier indique qu'une cuvette de rétention d'une capacité de 322 m³, édifiée en maçonnerie sur un sol imperméabilisé et doublé d'une membrane étanche, sera mise en place pour le stockage de la totalité des liquides inflammables et du bitume. La zone d'implantation de la centrale d'enrobage et les voiries d'accès seront imperméabilisées et les eaux de ruissellement seront dirigées vers un fossé étanche connecté à un débourbeur/déshuileur.

Un séparateur d'hydrocarbures traitera les eaux pluviales des voiries, parkings et installations du poste d'enrobage. Le séparateur d'hydrocarbures sera nettoyé au minimum une fois par an, voire plus si nécessaire par une société spécialisée. Les boues et les hydrocarbures seront éliminés par l'intermédiaire de prestataires agréés régulièrement autorisés à cet effet.

Les eaux traitées par le séparateur seront rejetées dans le bassin de regroupement des eaux de pluie de l'aire de transit fonctionnant par évaporation avec surverse dans le réseau pluvial de l'autoroute A10. Le dossier précise que les valeurs limites de rejet seront conformes aux exigences réglementaires applicables aux rejets en milieu naturel.

Les eaux usées domestiques feront l'objet d'un traitement chimique en circuit fermé (pas de rejet dans le milieu naturel) et vidangée régulièrement par un prestataire agréé.

Le principe de gestion des eaux du site permet de traiter de façon satisfaisante les eaux collectées.

Les eaux d'extinction d'un éventuel incendie seront confinées sur le site dans la rétention d'un volume de 322 m³ construite autour des citernes de stockage de fuel et de bitume ainsi que dans le fossé étanche de 46 m³ équipé d'un obturateur avant le séparateur d'hydrocarbures. Le fossé étanche

a été clairement dimensionné pour accueillir les eaux d'extinction nécessaires pour éteindre un feu généralisé dans la cuvette de rétention des citernes de stockage (cas le plus défavorable).

Les mesures prises par l'exploitant vis-à-vis du risque de pollution accidentelle des eaux et du sol sont adaptées et proportionnées aux enjeux.

➤ Qualité de l'air

Le dossier précise que la conception de la centrale (capotage, dépoussiéreur, etc.) permet d'une part de recycler les poussières collectées (dépoussiéreur et silo à fillers) et d'autre part de limiter les émissions diffuses (capotages, événements aménagés, etc.).

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

Les équipements de combustion de la centrale seront contrôlés régulièrement par le personnel du site. Un suivi des consommations de carburant et un réglage régulier des brûleurs permettront de réduire les quantités de polluants dans les gaz de combustion de l'installation.

Une adaptation de l'activité sera nécessaire en cas de pics de pollution.

Les mesures de réduction envisagées pour limiter les rejets atmosphériques de l'installation (poussières, gaz de combustion) seront adaptées pour atteindre des valeurs limites d'émission conformes à la réglementation.

➤ Le bruit

Le dossier indique que les appareils servant au chauffage des matériaux seront équipés de brûleurs internes et insonorisés. Les matériels roulant servant à l'alimentation de la centrale en matériaux respecteront la réglementation en vigueur sur les émissions sonores (silencieux réglementaires). Les groupes électrogènes seront équipés de capotages insonorisés et respecteront la réglementation sur les émissions sonores en sortie d'échappement. Les camions alimentant la centrale et livrant les enrobés respecteront la réglementation en vigueur applicable aux véhicules routiers.

3.2. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le dossier déposé présente de manière satisfaisante les éléments permettant d'apprécier la compatibilité avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes concernés, en particulier le SDAGE¹ Loire-Bretagne 2016-2021 et le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération tourangelle.

3.3. Analyse des conditions de remise en état du site

La centrale d'enrobage et tous ses équipements annexes seront démontés et transportés vers un autre site d'exploitation ou de stockage.

Les mesures proposées par l'exploitant dans le cadre du réaménagement du site après cessation d'activité sont adéquates et compatibles avec un usage industriel futur.

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 en cas d'incendie ont été modélisés de manière appropriée. L'étude de dangers montre que les zones d'effet de ces flux thermiques restent dans les limites de la station de transit. L'exploitant de la centrale et l'exploitant de la station de transit ont prévu la rédaction d'un plan commun d'alerte et d'intervention en cas d'incident.

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.

¹ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

3.5. Étude des risques sanitaires

Les choix des sources et des vecteurs de transfert de pollutions sont justifiés dans le dossier. Toutefois, le vecteur « sol-ingestion par des végétaux » n'est pas évoqué et il est regrettable que les oxydes d'azote n'aient pas été pris en compte comme traceurs de risque dans la suite de l'étude.

Les impacts sanitaires des rejets gazeux et des poussières émis par la cheminée de l'installation sont décrits dans l'étude. Bien que les valeurs d'émission et d'exposition choisies soient majorées pour déterminer l'impact des rejets de gaz et de particules, une modélisation des dispersions atmosphériques spécifique au site aurait été appréciée.

Le volet sanitaire est jugé acceptable.

3.6. 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.

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

Les matériaux produits par la centrale seront destinés à alimenter en enrobés les travaux d'élargissement de l'autoroute A10. Le lieu de fabrication des enrobés sera alimenté exclusivement par des camions empruntant l'autoroute A10 et sera implanté à une dizaine de kilomètres du lieu d'utilisation des enrobés. Cette proximité permettra de limiter significativement le trafic routier dû à ce chantier et donc les impacts liés.

Par ailleurs, l'exploitant utilisera du fioul TBTS pour l'alimentation des installations de combustion, afin de limiter les émissions de dioxyde de soufre, et mettra en place un dépoussiéreur à filtre à manches pour réduire les émissions de poussières.

L'ensemble des produits susceptibles d'être à l'origine d'une pollution du sol ou des eaux sera stocké à l'intérieur d'ouvrages de rétention.

5. CONCLUSION

Le contenu de l'étude d'impact et de l'étude des dangers est en relation avec l'importance des effets et des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement.

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 et de sa durée d'exploitation.

Par ailleurs, au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière détaillée 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.

Le Préfet de Région
Pour le Préfet de Région absent,
et par délégation,
Le Préfet de l'Indre,

Seymour MORSY

ANNEXE

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et l'importance des enjeux potentiels vis-à-vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Cotation de l'enjeu*	Commentaire et/ou bilan Le dossier démontre de manière suffisante les éléments suivants :
Risques naturels	~	Aucun risque naturel susceptible d'impacter le projet n'est identifié dans l'étude.
Faune, flore	0	L'implantation de l'installation, en bordure de la LGV et de l'A10, n'a aucun impact sur la faune et la flore selon le dossier.
Milieux naturels	+	Le dossier recense les zonages naturels réglementaires présents aux alentours du site à l'appui d'une restitution cartographique adaptée, claire, lisible, avec une échelle appropriée aux effets du projet. Le zonage naturel réglementé le plus proche est situé à 4,8 km de l'installation (ZNIEFF I). La zone de protection spéciale « Champeigne tourangelle » constituée d'une vaste étendue agricole de 14 ha est située à 11 km à l'est du site d'implantation de la centrale d'enrobage. Le dossier conclut à juste titre sur l'absence d'incidence sur l'état de conservation des zones Natura 2000 les plus proches.
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, à titre temporaire, dans l'emprise d'une aire aménagée existante, actuellement exploitée pour le transit de matériaux minéraux pour le chantier de l'A10.
Eaux superficielles et souterraines et Captages d'eau potable Sols	++	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Air	++	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Odeurs	~	Les odeurs liées aux vapeurs de bitume ne seront perceptibles qu'au droit de la plateforme selon le dossier.
Déchets	~	Les procédés de fabrication ne produisent aucun déchet industriel.
Énergies et changement climatique	~	L'électricité nécessaire au fonctionnement d'une partie des installations et de l'éclairage sera produite par deux groupes électrogènes.
Risques technologiques	+	Le dossier démontre lisiblement que les risques sont clairement identifiés et que leur zone d'effet reste confinée dans l'enceinte de l'installation.
Santé	~	Les installations ne présentent pas de risque sanitaire particulier.
Trafic routier	+	Le transport des granulats et de l'enrobé se fera par la RD 84 et la barrière de péage de Sorigny permettant ainsi un accès direct sur l'A10. Le trafic engendré n'induirait aucune nuisance particulière pour la voirie actuelle et pour les usagers au vu de la circulation existante.
Bruit	~	Ce point est développé dans le corps de l'avis.
Émissions lumineuses	~	Les émissions lumineuses prévues par le projet restent limitées et répondront aux normes en vigueur.
Patrimoine architectural, historique	0	Aucun élément du patrimoine historique et architectural ne sera impacté par le projet.
Paysages	~	L'intégration paysagère du projet soulève peu d'enjeu dans un contexte agricole traversé par l'autoroute A10, la LGV et la présence de l'aire de transit et de la base technique de LGV.

*Hiérarchisation des enjeux potentiels : +++ : très fort ++ : fort + : faible ~ : présent mais très faible 0 : pas concerné

Cette hiérarchisation est établie de manière relative à l'établissement et ne saurait constituer une cotation absolue.