



PRÉFET DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement des Pays de la Loire

Nantes, le

- 2 SEP. 2013

**AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE  
sur le projet d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)  
Centrale d'enrobage au lieu-dit "La Raganière"  
sur la commune de SAINT DENIS D'ORQUES (72)**

**- S.A.S EUROVIA GRANDS TRAVAUX -**

La demande d'autorisation porte sur l'implantation temporaire d'une centrale d'enrobage par la société S.A.S. EUROVIA GRANDS TRAVAUX sur le territoire de la commune de Saint-Denis-d'Orques, au lieu-dit "La Raganière".

Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact et l'étude de dangers, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge ni de la décision finale, ni des éventuelles prescriptions environnementales associées à une autorisation qui seront apportées ultérieurement conformément à la procédure relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (article L.512-1 du Code de l'Environnement).

**1 - Présentation du projet**

La société EUROVIA GRANDS TRAVAUX à Blois, entreprise industrielle de travaux publics, filiale du groupe VINCI est spécialisée dans la réalisation d'aménagements routiers et de travaux de voiries, notamment la fabrication et la mise en œuvre de matériaux routiers destinés aux chantiers publics et privés. Elle a obtenu l'exécution d'un chantier d'entretien d'un tronçon de l'autoroute A 81 entre LE MANS et LAVAL qui nécessite la réfection des enrobés des chaussées de circulation.

Pour réaliser ces travaux, la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX doit implanter une centrale d'enrobage à chaud au plus près du chantier à réaliser. Le choix s'est porté sur une plate-forme stabilisée mise à disposition par la société Carrière de Saint-Denis au lieu-dit " La Raganière ”.

La zone réservée à l'installation EUROVIA GRANDS TRAVAUX occupe la parcelle cadastrée ZW 81 de la commune de Saint-Denis-d'Orques. La centrale d'enrobage et l'aire de stockage des granulats occupent une surface totale d'environ 5 000 m<sup>2</sup>.

Situé en secteur A au PLU de la commune de Saint-Denis-d'Orques, le projet est compatible avec son classement.

Le site se positionne à environ 3,6 km au Sud-Ouest du centre bourg de Saint-Denis-d'Orques dans l'emprise de la carrière. La plate-forme utilisée pour installer le poste d'enrobage et le stock de granulats est aménagée pour y positionner ce type d'installation.

L'accès à la voirie départementale se fera en empruntant l'accès de la carrière rejoignant la voirie départementale (RD 107 et 357) et permettra de rejoindre le chantier autoroutier.

Le contrat de fourniture porte sur 55.000 tonnes d'enrobés bitumeux pouvant intégrer jusqu'à 30% de matériaux de recyclage issus du rabotage des chaussées anciennes.

Ces travaux ont une durée prévisible de trois mois hors intempéries. L'autorisation d'exploiter cette centrale d'enrobage est néanmoins sollicitée pour une durée de six mois, et pourra faire l'objet d'une demande de renouvellement de six mois dans la limite maximale d'un an comme le prévoit l'article R 521-37 du code de l'environnement.

Cette demande s'inscrit dans le cadre de l'article R. 512-37 du code de l'environnement qui permet l'octroi d'une autorisation à titre temporaire lorsque l'installation sollicitée n'est appelée à fonctionner que pendant une durée de moins d'un an, dans des délais incompatibles avec le déroulement de la procédure normale d'instruction. Dans ce cas, le code de l'environnement prévoit une autorisation pour une durée de six mois renouvelable une fois, sans enquête publique ni avoir procédé aux autres consultations habituelles. Toutefois, conformément aux dispositions de l'article L.122-1-1 du code de l'environnement, cette demande nécessite de faire l'objet d'une mise à disposition du public avant toute décision.

Il s'agit d'une installation mobile déplacée pour les besoins des chantiers de réfection ou de construction de chaussée. Elle a déjà été autorisée à titre temporaire par plusieurs préfetures françaises.

Une installation similaire a déjà été autorisée temporairement sur ce même site lors d'une précédente tranche de travaux d'entretien similaires en 2001/2002.

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du code de l'environnement.

Rubrique	Désignation des activités	Grandeur caractéristique	Régime	Rayon d'affichage	Situation administrative*
2521-1	Enrobage au bitume de matériaux routiers (Centrale d') à chaud	440 t/h (à 5% d'humidité)	A	2 km	(d)
2515-2-a	Broyage, concassage, criblage,..., mélange de pierre, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels, la puissance installée de l'ensemble des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant : - supérieure à 40 kW mais inférieure ou égale à 350 kW	P.I. : 452 kw	E		(d)
2517-2	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques	Superficie de 10 000 m <sup>2</sup> Capacité de stockage 20 000 m <sup>3</sup>	D		(d)
1520.2	Houille, coke,..., et matières bitumineuses (dépôts de) : La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant : Supérieure ou égale à 50 t, mais inférieure à 500 t	255 t dont émulsion de bitume 55 t	D		(d)
2915.2	Chauffage (procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles : Lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25 °C) est : supérieure à 250 l	2500 litres	D		(d)
1432-2 b	Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés). Représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 100 m <sup>3</sup>	CET= 12,68m <sup>3</sup>	DC		(d)
1435-3	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant (liquides inflammables visés à la rubrique 1430 de la catégorie de référence [coefficient 1]) distribué étant : Supérieur à 100 m <sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 3 500 m <sup>3</sup> .	Volume annuel distribué :  130 m <sup>3</sup>	DC		(d)

\* Au vu des informations disponibles, la situation administrative des installations déjà exploitées ou dont l'exploitation est projetée est repérée de la façon suivante :

- (a) Installations bénéficiant du régime de l'antériorité
- (b) Installations dont l'exploitation a déjà été autorisée
- (c) Installations exploitées sans l'autorisation requise
- (d) Installations non encore exploitées pour lesquelles l'autorisation est sollicitée
- (e) Installations dont l'exploitation a cessé

\*\* régime de Déclaration avec obligation de contrôle périodique selon la nomenclature, mais concernant un site soumis à autorisation, ces installations ne sont pas soumises à l'obligation de vérification périodique.

La portée de la demande concerne les installations repérées (d).

## **2 - Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet réutilise une plate-forme stabilisée déjà existante pour son implantation.

Les principaux enjeux identifiés pour l'environnement sont liés aux incidences habituellement rencontrées lors de la fabrication d'enrobés. Ils concernent les niveaux sonores, les émissions de poussières ainsi que la pollution de l'eau et le risque d'incendie du fait de la présence de bitumes, d'émulsions et d'hydrocarbures. Les habitations les plus proches sont situées à 550 mètres.

Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection d'alimentation en eau potable, ni par aucun zonage d'inventaire ou de protection au titre de l'environnement.

## **3 - Qualité du dossier de demande d'autorisation**

Les articles R.512-3 à R.512-6 du code de l'environnement définissent le contenu du dossier de demande d'autorisation, l'article R.512-8 définit le contenu de l'étude d'impact et l'article R.512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

### **3.1- État initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

#### *État initial*

Un état initial doit formuler une analyse de l'état de référence et de ses évolutions afin de dégager les principaux enjeux à prendre en compte et leurs interactions. Au regard des caractéristiques du site d'implantation (plate-forme ayant déjà accueilli des activités de même type), le dossier a analysé de façon proportionnelle l'état initial et ses évolutions.

#### *Articulation du projet avec les plans et programmes concernés*

Cette analyse est conduite en différents points du dossier, ce qui n'en facilite pas l'appréhension. Le dossier évoque le projet de schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) des Pays-de-la-Loire, il mentionne le SDAGE Loire-Bretagne et le SAGE Sarthe Amont (objectifs et grandes orientations) et examine la compatibilité avec le document d'urbanisme de la commune, ou encore le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en projet.

### **3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser.**

Après une présentation du fonctionnement de l'installation projetée, le dossier examine successivement les impacts sur le milieu physique (climat, air, eaux superficielles et souterraines), sur le milieu naturel (paragraphe très succinct du fait qu'il s'agit d'une centrale existante sur un site présentant peu d'enjeu en terme de biodiversité), et enfin sur le milieu humain.

Cette dernière sous-partie de l'étude d'impact traite aussi bien des effets attendus sur les activités, la circulation que sur le paysage, examine la question des pollutions et nuisances, de la compatibilité avec les documents d'urbanisme, plans et schémas et présente une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.

Sur ce dernier point, le dossier relève l'absence de tels projets, mais rappelle toutefois le projet de carrière sur le site de Montmartin soumis à enquête publique en 2011.

Un tableau de synthèse permet de repérer rapidement les principaux effets attendus (cf développement partie 4 ci-après). A noter qu'est qualifié, de manière inappropriée, d'effet « positif » du projet son absence d'impact direct sur les habitats, la flore et la faune, le paysage et le patrimoine (ce qualificatif doit être réservé aux projets ayant un effet bénéfique sur ces domaines – cas de restauration par exemple).

Une partie spécifique est consacrée aux mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les effets dommageables du projet d'installation sur l'environnement et l'estimation des dépenses correspondantes. Il s'agit de mesures classiquement observées pour la bonne gestion de ce type de site : appareillage pour bâchage, stockage et évacuation du solvant, mesures annuelles de l'indice pondéral, traitement des pistes et plate-forme, appareils de traitements des eaux de ruissellement, élimination des déchets, maintenance des appareils d'épuration.

A noter qu'il n'est pas prévu de mesures particulières pour masquer les vues du poste, ce dernier étant "dissimulé" derrière le merlon de ceinture de la carrière et donc peu visible et perceptible des usagers des voies publiques environnantes et des habitations les plus rapprochées (Montmartin, la Guétrière), ou de celles situées plus à l'ouest, en légère sur-élévation.

### **3.3- Justification du projet**

Cette demande se justifie par la nécessaire exécution d'un chantier d'entretien d'un tronçon de l'autoroute A 81 entre les points kilométriques 194,300 et 254,000, dans les sens 1 de circulation, pour le compte de la société COFIROUTE qui nécessite le rechargement des chaussées de circulation.

L'utilisation d'une centrale mobile permet à l'exécutant des travaux de s'installer au plus près du chantier ce qui entraîne des économies substantielles d'énergie (limitation des besoins de chauffage des produits) et de combustibles fossiles (réduction des transports des produits) correspondant à autant de rejets en moins à l'atmosphère.

Outre ces avantages indéniables offerts par la technique, le choix du site, une plate-forme industrielle existante permettant d'accéder au chantier de façon directe par l'A 81, constitue un compromis avantageux entre les contraintes industrielles et environnementales. Ainsi, la plate-forme évite l'occupation d'un autre site, utilise un emplacement adapté depuis sa conception, est positionnée au sein d'une zone déjà industrialisée et se trouve à proximité du chantier, ce qui réduit les trajets des camions et évite les traversées de communes.

### **3.4- Conditions de remise en état et usage futur du site**

A la fin du chantier, toutes les installations seront démontées, la remise en état consistera à restituer les terrains propres et débarrassés de tout vestige, conformément à l'accord conclu avec le propriétaire du terrain.

### **3.5- Résumés non techniques**

Les résumés non technique des études d'impact et des dangers sont clairs mais très succincts.

## **4 – Prise en compte de l'environnement par le dossier de demande d'autorisation**

### **4-1-Prévention des risques accidentels**

Le risque incendie est identifié comme le risque majeur de cette installation. Les résultats de la modélisation des effets thermiques montrent des zones d'effets contenues à l'intérieur des limites de propriété. Elles ne touchent ni l'autoroute ni les propriétés riveraines.

### **4-2-Protection des zones naturelles et intégration paysagère**

L'installation sera positionnée dans la partie ouest de la carrière, emprise occupée par les stocks de la carrière.

La plate-forme est existante et son occupation n'entraînera donc aucune destruction de végétaux.

La faune quant à elle, peu présente sur le site, est selon les termes du dossier "déjà accoutumée à l'ambiance locale".

L'installation étant temporaire, l'impact visuel sera limité dans le temps. Le merlon bordant la plate-forme par l'ouest contribuera à masquer l'installation de la vue des usagers.

Il n'est pris aucune mesure compensatoire.

Le site n'est pas concerné par un périmètre de protection d'alimentation en eau potable, ni par aucun risque naturel, ni par aucun zonage d'inventaire ou de protection au titre de l'environnement. L'implantation de la centrale se trouve à environ 3 km du site Natura 2000 FR5202003 Bocage à osmoderma entre Sillé-le-Guillaume et la Grande Charnie et à environ 6 km du site Natura 2000 FR5200639 Vallée de l'Erve en aval de Saint-Pierre sur Erve.

### **4-3-Émissions à l'atmosphère**

Le procédé de fabrication qui nécessite le séchage de matériaux et le malaxage des granulats au bitume entraîne une consommation importante d'énergie. Par ailleurs, la viscosité importante des matériaux impose leur maintien en température pour être manipulés. Aussi, l'installation dispose de deux brûleurs de 19 MW pour le séchage et le malaxage des matériaux dans le tambour et d'installations de chauffage fonctionnant au fuel domestique pour les circuits d'huile thermique nécessaires au maintien des produits en température.

Le procédé de fabrication est à l'origine d'émissions de poussières provenant de la déshydratation des granulats et de gaz de la combustion du fuel lourd. Les principales mesures de maîtrise sont :

- l'utilisation pour le séchage d'un brûleur fonctionnant au fuel lourd à très basse teneur en soufre (TBTS < 1%) ;
- le traitement des gaz du sécheur par 2 filtres à manches et leur rejet par une cheminée de 13 mètres à une vitesse supérieure à 8 m/s.

Ces dépoussiéreurs, à décolmatage automatique, comptent 1.536 manches pour une surface filtrante de 1.946 m<sup>2</sup>. Le silo de 75 m<sup>3</sup> de récupération des fillers est également équipé d'un filtre à air qui limite les émissions de poussières lors de son remplissage.

Les résultats du dernier contrôle réalisé le 22 mai 2012 montrent des rejets conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 dont une concentration en poussières de 0,2 mg/Nm<sup>3</sup> (pour une valeur limite fixée à 30 mg/Nm<sup>3</sup>) et un flux de 364 g/h. Les gaz de combustion sont rejetés à une vitesse de 19,8 m/s (supérieure aux 8 m/s imposés) par une cheminée de 13 m de hauteur (forfaitaire pour les centrales de plus de 150 t/h) à des valeurs de NO<sub>x</sub>, de SO<sub>2</sub> conformes aux prescriptions réglementaires relatives à ce type d'installation.

Le stockage des granulats et la circulation des véhicules sont également générateurs de poussières fines en période sèche. Des arrosages par temps secs sont prévus par l'exploitant.

#### **4-4-Protection des ressources en eaux**

Le procédé de fabrication des enrobés bitumineux ne nécessitant pas d'eau, la consommation de l'installation se réduit aux eaux sanitaires (approvisionnées par citerne) des personnels et à la lutte contre l'incendie. Les eaux vannes sont stockées et enlevées par un prestataire.

Le seul risque de pollution des eaux est lié à une fuite accidentelle. Aussi, les stockages de fiouls et de bitume seront placés sur une cuvette de rétention de 140 m<sup>3</sup> (volume du plus gros réservoir soit celui de bitume) édifiée en maçonnerie sur une dalle en béton.

Les eaux de ruissellement au droit de la zone d'installation du poste seront isolées, recueillies par gravité et dirigées vers un fossé de décantation et de confinement d'un volume de 120 m<sup>3</sup> avant de transiter dans un séparateur d'hydrocarbures, puis d'être rejetées dans le fossé proche qui évacue les eaux de la plate-forme dans un ouvrage récepteur spécifique de l'infrastructure autoroutière.

Les aires de dépotage seront étanches, leurs eaux seront dirigées vers un séparateur d'hydrocarbures.

#### **4-5-Nuisances sonores**

La plage de fonctionnement de la centrale couvre les jours ouvrés du lundi au vendredi de 07h00 à 20h00 sauf en cas de chantiers nécessitant des interventions en heures creuses où la circulation est moindre pour lesquels les travaux seront réalisés de nuit entre 20h00 à 07h00.

Le niveau sonore ambiant de la plate-forme sans installation est déjà identifié comme fort (61,9 dB(A)) à cause de l'influence très marquée de la circulation de l'autoroute A81 et de l'activité de la carrière.

Les habitations les plus proches sont à environ 550 m.

Les sources de nuisances sonores potentielles sont :

- le poste d'enrobage, tambour sécheur, brûleur, malaxeur,
- le ventilateur exhausteur,
- le trafic des véhicules sur le site.

Sur la base des mesures initiales dans l'environnement, l'exploitant estime dans son étude de bruit que les niveaux sonores calculés par modélisation n'excéderont pas 58 dB(A) en limite de site, les niveaux d'émergence limite dans les zones réglementées seront respectés notamment au niveau des maisons les plus proches du site.

#### **4-6-Déchets**

Les déchets de production (produits non conformes et gâchés à blanc de démarrage) sont valorisés en tant que matériaux de couche de forme dans le cadre de travaux routiers. Les poussières fines récupérées par le système de dépoussiérage sont réinjectées dans le process de la centrale d'enrobage.

Les déchets industriels générés par l'activité seront triés et expédiés vers des entreprises agréées.

Par ailleurs, l'installation prévoit d'incorporer à la production les fraisats bitumineux provenant du chantier, ce qui représente une économie de granulats et de bitumes.

#### **4-7-Trafic**

Le trafic lié aux transport de fillers, bitumes, fiouls, granulats et fiouls empruntera essentiellement les routes départementales.

Les granulats, pour un tonnage de l'ordre de 55.000 tonnes, proviendront pour partie (environ 38.000 t) de la carrière et pour autre partie (environ 17.000 t) du recyclage des fraisats collectés dans le cadre du rabotage des chaussées anciennes de l'autoroute faisant l'objet d'opération d'entretien.

Sur une base de 2.500 t/j d'enrobés, les approvisionnements de matériaux représenteront un trafic de 100 camions par jour empruntant exclusivement la voirie départementale et la plate-forme autoroutière. Les transports annexes (fioul, bitume...) généreront un trafic de l'ordre de 5 camions/jours sur une durée d'environ 6 semaines.

### **5 - Conclusion**

Au regard de la nature de l'activité, de son caractère temporaire et de sa localisation sur une plate-forme pré-existante, située à proximité immédiate de l'autoroute, le dossier, après avoir analysé de façon appropriée les impacts potentiels du projet de centrale d'enrobage sur l'environnement - émissions atmosphériques, gaz à effets de serre, transports - et les risques accidentels (incendie et risque de pollution des eaux), propose des mesures appropriées pour les maîtriser.

Pour le préfet de la région Pays de la Loire  
et par délégation  
la secrétaire générale  
pour les affaires régionales

  
Sandrine GODFROID