



## PREFECTURE DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE

DIRECTION REGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT  
DE L'AMENAGEMENT ET DU LOGEMENT DES PAYS DE LOIRE

Nantes, le **22 MARS 2010**

### AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

sur le projet d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) EUROVIA GRANDS TRAVAUX – VIVY dans le département du Maine et Loire (49)

**La demande d'autorisation porte sur la demande en date du 20 novembre 2009 de la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX concernant l'installation d'une centrale temporaire d'enrobage à chaud sur le territoire de la commune de Vivy.**

Cet avis porte sur la qualité du dossier de demande d'autorisation, en particulier l'étude d'impact et l'étude de danger, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il ne préjuge pas des conclusions sur le fond (c'est-à-dire 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**

L'autorisation pour l'exploitation temporaire de la centrale mobile d'enrobage à chaud est motivée par la réalisation de travaux d'entretien et de renforcement des chaussées de la section d'autoroute A 85 entre le PK 37,9 et le PK 1 sens SAUMUR-CORZE à la demande de la société concessionnaire COFIROUTE.

Une centrale d'enrobage a déjà été installée en 2008, sur la même plate-forme mise à disposition dans l'emprise de l'autoroute A85 par la société COFIROUTE pour la réalisation de travaux d'entretien et de renforcement des chaussées de la section d'autoroute A 85 sens CORZE-SAUMUR.

L'exploitation est prévue, pour une durée de 6 mois à compter de mai 2010, pour produire 60 000 t environ de matériaux enrobés pour une production journalière d'environ 2000 t.

L'accès de la centrale d'une superficie utile d'environ 20 000 m<sup>2</sup> s'effectue depuis la route Nationale 147 et la voie communale VC 2.

L'accès au chantier s'effectue de la centrale par les accès de services de l'autoroute situés au droit de la plate forme. Les habitations les plus proches sont celles du " Petit Bois " et de " La Bourillièvre " situées à 250 m du site projeté.

On peut noter que le projet n'est pas situé dans une zone repérée pour sa richesse écologique, patrimoniale ou présentant des risques particuliers. Elle est toutefois en limite externe de la zone de protection d'un monument classé (château des Coutures).

Les limites de deux ZNIEFF de type 2 « Bois de Monteaux» au Sud Ouest et « Lac de Rillé » au Nord Ouest sont situées à 1900 m du projet.

L'effectif de l'exploitation sera de 4 personnes en permanence.

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du code de l'environnement, au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous.

Rubrique	Désignation des activités	Grandeur caractéristique	Régime	Rayon d'affichage	Situation administrative*
2521.1	Centrale d'enrobage au bitume, à chaud, de matériaux routiers.	Capacité nominale 440 t/h à 5% d'humidité	A	2 km	d
2515.1	Broyage, concassage, criblage, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minéraux et autres produits minéraux naturels ou artificiels - la puissance installée concourant au fonctionnement de l'installation étant supérieure à 200 kW	452 kw	A	2 km	d
2915.2	Procédés de chauffage employant comme transmetteur de chaleur des corps organiques combustibles	Température d'utilisation 200° inférieure au point d'éclair 230° (2500 litres d'huile)	D		d
2617.2	Station de transit de produits minéraux solides	25 000 M <sup>3</sup>	D		d
1520.2	Dépôt de matières bitumeuses Supérieur à 50 t et inférieur à 500 t	Total : 255 tonnes 200 tonnes (bitume) 55 tonnes (émulsion)	D		d
1432.2	Liquides inflammables (stockage en réservoir manufacturés de) b) représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m <sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 100 m <sup>3</sup>	Capacité équivalente 12 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

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

Ce dossier fait l'objet de la procédure simplifiée prévue par l'article R.512.37 du Livre V Titre I du Code de l'Environnement pour les installations soumises à autorisation appelées à fonctionner moins d'un an (durée de six mois renouvelable une fois, sans procédure consultative).

## **2. Les enjeux identifiés par l'autorité environnementale**

Le projet réutilise une plate-forme déjà existante pour son implantation. Les principaux enjeux identifiés en termes de prévention des pollutions et des risques sont les suivants :

- le déversement accidentel (bitumes, émulsion, hydrocarbures),
- l'incendie (bitumes, émulsion, hydrocarbures),
- l'explosion,
- la pollution de l'air,
- la pollution de l'eau.

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

Les articles R512-3 à R512-6 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 R512-9 définit le contenu de l'étude de dangers.

### **3-1 – Etat initial et identification des enjeux environnementaux sur le territoire par le porteur de projet**

#### **- Etat initial**

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier a bien analysé l'état initial et ses évolutions dans la zone d'étude et de manière proportionnelle.

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

La plate-forme autoroutière est incluse dans l'emprise de l'autoroute. Les parcelles environnantes sont classées en zone A du PLU de Vivy (« zone soumise au bruit des infrastructures de transport »).

### **3.2- Analyse des effets du projet sur l'environnement**

#### **- Phases du projet**

L'étude prend en compte tous les aspects du projet.

#### **- Analyse des impacts**

Par rapport aux enjeux présentés, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet sur les différentes composantes de l'environnement. Les impacts sont identifiés et bien traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement. La compatibilité avec le milieu récepteur est abordée.

#### **- Analyse des dangers**

Les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés sans omettre ceux liés aux modes d'approvisionnement et d'acheminement des matières.

L'exploitant a motivé les choix techniques et économiques conduisant à envisager ou à poursuivre la mise en œuvre de substances dangereuses et de procédés présentant des risques.

Le contenu de l'étude de dangers est proportionné aux risques engendrés par l'installation compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts à protéger.

Une analyse de risques a été élaborée et présente la probabilité d'occurrence, la cinétique et la gravité des accidents susceptibles de se produire dans les installations : les principaux risques identifiés sont l'incendie et le déversement accidentel (bitumes, émulsion, hydrocarbures).

L'étude montre que les risques cités ci-dessus sont limités compte tenu des dispositions retenues dans l'étude de dangers.

De plus, l'établissement disposera de moyens internes de lutte contre l'incendie conformes aux normes en vigueur.

### **Conclusion des effets du projet sur l'environnement**

Les études d'impact et de dangers concluent, de manière justifiée, à une absence d'impact notable sur les différentes composantes de l'environnement.

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

L'implantation est justifiée par la pré-existence d'une plate-forme et sa situation par rapport au chantier pour lequel la centrale doit être utilisée.

### **3.4- Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser**

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude présente de manière précise, les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

Les mesures propres à réduire la probabilité et les effets des accidents potentiels sont proposées :

- présence de rétention pour l'ensemble du parc à liants,
- les eaux de ruissellement et des aires étanches au droit de la centrale d'enrobage seront collectées et dirigées par gravité vers un débourbeur déshuileur,
- organisation de la sécurité et mise en place de moyens d'intervention pour lutter contre l'incendie.

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

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, la remise en état, la proposition d'usages futurs et les conditions de réalisation proposées sont présentées de manière satisfaisante.

### **3.6- Résumé non technique**

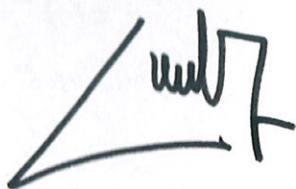
Les résumés non techniques sur la partie impact abordent tous les éléments du dossier. Ils sont lisibles et clairs.

L'étude de dangers contient un résumé non technique de son contenu qui explicite la probabilité, la cinétique et les zones d'effets des accidents potentiels, ainsi qu'une cartographie des zones de risques significatifs.

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

Au regard de la nature de l'activité, de son caractère temporaire et de sa localisation sur une plate-forme déjà existante, le projet analyse globalement de façon appropriée les impacts potentiels du projet sur l'environnement (émissions atmosphériques, gaz à effets de serre, bruit, transports...). Les risques d'impact de l'activité sont en outre limités par les mesures prises afin de réduire les nuisances susceptibles d'être générées.

Le préfet

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Jean DAUBIGNY". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized 'J' at the beginning.

**Jean DAUBIGNY**