



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 **21 AOUT 2013**

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE
sur le projet d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)
Centrale d'enrobage sur la commune de LA BAZOGE (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 La Bazoge, au lieu-dit « Les Ajoncs », sur la plate-forme existante des « Trois Couleurs ».

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 28, entre Le Mans et Alençon, 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 industrielle existante, située dans le faisceau de l'autoroute A 28, mise à disposition pour la durée des travaux par la société COFIROUTE, propriétaire des terrains.

Le site se trouve sur la commune de la Bazoge au lieu-dit " Les Ajoncs ". La zone réservée à l'installation EUROVIA GRANDS TRAVAUX occupe la parcelle cadastrée YB 35 de la Bazoge. La centrale d'enrobage et l'aire de stockage des granulats occupe une surface totale d'environ 25 000 m².

Le terrain concerné est en zone « naturelle » N2 du plan d'occupation des sols de la commune, qui permet le développement d'activités économiques de faible emprise.

La plate forme est bordée à l'est par l'autoroute A28 et à l'ouest par la route nationale 138. Les habitations les plus proches se situent à 250 mètres au sud de la plate forme au lieu-dit " Les trois couleurs ", et à 250 m à l'ouest au lieu-dit " La rue Blin ".

L'accès au site est réalisé à partir de l'autoroute A28 (pour la sortie des enrobés) et le chemin vicinal 12 reliant la route départementale 338 (pour l'approvisionnement de la centrale). Le chantier Cofiroute est situé à proximité de la plate forme.

Le contrat de fourniture porte sur 30 000 t d'enrobés bitumeux pouvant intégrer jusqu'à 30% de matériaux de recyclage issus du rabotage des chaussées anciennes.

Les 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, mais pourra faire l'objet d'une demande de renouvellement de six mois dans la limite maximale de un an.

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 L122-1-1 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. Des installations similaires (centrales d'enrobage à chaud) ont déjà été autorisées temporairement sur cette plate-forme, notamment en 2008 et 2009.

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	300 t/h (à 5% d'humidité)	A	2 km	(d)
2515-1	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. : 320 kw	D	2 km	(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 12 000 m ² Capacité de stockage 20 000 m ³	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	245 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	2000 litres	D		(d)
1432-2 b	Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés de). Représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m ³ mais inférieure ou égale à 100 m ³	CET= 11,6 m ³	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 ³ mais inférieur ou égal à 3 500 m ³	Volume annuel distribué : 130 m ³			

* 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 250 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*

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. Il revient sur ces aspects (évoqués sous l'angle « servitudes et contraintes » dans l'état initial) dans la partie consacrée à l'analyse des effets de l'installation sur l'environnement. Dans cette partie, est de plus évoqué le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) en projet et le dossier indique que le site d'accueil du projet n'est concerné par aucun réservoir de biodiversité ni cours d'eau issu du classement L214-17 du code de l'environnement. Le sujet est à nouveau abordé dans la partie intitulée « raisons pour lesquelles le site a été retenu » où sont passés en revue d'autres plans et programmes. Le dossier aurait gagné en lisibilité à ne traiter ce point de manière exhaustive qu'en un seul endroit.

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 - risques de pollutions des sols et des eaux), 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 ne retient que les potentiels effets cumulés liés aux transports de matériaux de grandes carrières pour le projet de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne Pays de la Loire, mais indique que ceux-ci ne transiteront pas par cette section de l'A28.

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 : dépoussiérage des gaz provenant du séchage des matériaux réalisé par un cyclone et dépoussiéreur à manche, stockage des agrégats (notamment des sables) de manière à minimiser le risque d'envol de fines particules, stockage des fiouls et du bitume dans une cuvette de rétention étanche, eaux de ruissellement au droit de la zone d'installation du poste isolées et dirigées vers un point de collecte d'où elles sont acheminées vers un débourbeur séparateur d'hydrocarbures, aires de dépotage étanches, leurs eaux étant dirigées vers le séparateur d'hydrocarbures, stockage adapté des produits dangereux et gestion des déchets suivie et conforme à la réglementation en vigueur.

A noter qu'il n'est pas prévu de mesures particulières pour masquer les vues du poste depuis les habitations les plus rapprochées du fait du caractère provisoire de l'installation et de l'orientation de la plupart des façades (ne sont pas dirigées vers l'installation).

En ce qui concerne les nuisances sonores, le dossier conclut à l'absence de modification du fond sonore ambiant lors du fonctionnement de la centrale d'enrobage au droit des habitations les plus proches, surtout si le bruit de la circulation de l'autoroute et de la RD est pris en considération.

3.3- Justification du projet

Cette demande se justifie par l'exécution d'un chantier d'entretien d'un tronçon de l'autoroute A 28, entre les points kilométriques 129,690 et 153,680, dans les sens 1 et 2, 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 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.

Le choix du site est motivé par la présence d'une plate-forme existante implantée sur le parcours de l'autoroute et spécifiquement aménagée pour l'exécution de travaux d'entretien de cet axe de circulation.

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. Un état des lieux final sera réalisé avec lui.

3.5- Résumé non technique

Les résumés non techniques des études d'impact et des dangers sont 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

La centrale vient s'installer sur une plate-forme existante à vocation industrielle sans intérêt particulier pour la faune et la flore.

Elle dispose d'équipements d'une hauteur maximale de 15,50 m pour le silo de stockage de fines et de 13 m pour la cheminée. De part sa position dans un endroit à l'horizon relativement ouvert, elle sera visible des riverains et des usagers des voies publiques environnantes. Toutefois, l'installation étant temporaire, l'impact visuel sera limité dans le temps et la haie présente le long de la RD 338 masquera en partie l'installation de la vue des usagers de cette voie.

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 15 km du site Natura 2000 FR5202003 Bocage à osmoderma entre Sillé-le-Guillaume et la Grande Charnie et à environ 18 km du site Natura 2000 FR5200647 Vallée du Narais, Forêt de Bercé et ruisseau du Dinan.

S'agissant d'une installation provisoire, sur une aire déjà dégagée et ayant été aménagée pour des activités identiques par le passé, aucun arbre et aucune haie ne sera arraché pour les besoins liés à la mise en service de cette installation. Le dossier conclut alors de manière justifiée au fait que l'installation n'affectera donc pas de manière notable l'environnement naturel du site.

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 d'un brûleur de 28 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 un filtre à manches et leur rejet par une cheminée de 13 mètres à une vitesse supérieure à 8 m/s ;

Ce dépoussiéreur, à décolmatage automatique, compte 1 088 manches pour une surface filtrante de 1 276 m², le silo de 50 m³ 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 12 juillet 2011 montrent des rejets conformes aux dispositions de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 dont une concentration en poussières de 13,5 mg/Nm³ (pour une valeur limite fixée à 30 mg/Nm³) et un flux de 700 g/h. Les gaz de combustion sont rejetés à une vitesse de 13 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_x (216 pour 500 mg/Nm³), de SO₂ (215 pour 300 mg/Nm³) 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 125 m³ (volume du plus gros réservoir soit celui de bitume) édifiée en maçonnerie sur une dalle en béton.

Les aires de dépotage seront étanches, leurs eaux seront dirigées vers un séparateur d'hydrocarbures avant d'être évacuées comme l'ensemble des eaux de la plate forme par le fossé périphérique qui les dirige vers un bassin de rétention existant équipé lui-même d'un système de confinement et de traitement.

4-5-Nuisances sonores

La plage de fonctionnement de la centrale couvre les jours ouvrés du lundi au vendredi de 7h00 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 et 7h00.

Le niveau sonore ambiant de la plate-forme sans installation est déjà identifié comme fort (61 dB(A)) à cause de l'influence très marquée de la RN 138 et l'A28.

Les habitations les plus proches sont à environ 250 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

Les approvisionnement de fillers, bitumes, fiouls, granulats et fiouls se feront soit par accès direct par l'autoroute, soit par la RD 338 et la VC 12 desservant localement la plate-forme.

Les granulats, pour un tonnage de l'ordre de 30 000 tonnes, proviendront pour partie (20 000 t) d'une carrière de roches dures de la région Ouest et pour autre partie (10 000 t) du recyclage des fraisats collectés dans le cadre du rabotage des chaussées anciennes de l'autoroute faisant l'objet d'opération d'entretien.

Ces approvisionnements correspondront au trafic de 40 camions par jour pendant environ 5 semaines.

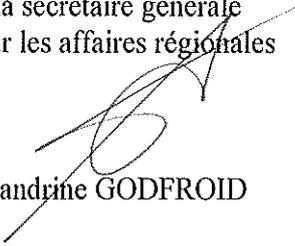
Sur une base de 1500 t/j d'enrobés, les approvisionnements de fines, bitumes et fiouls représenteront un trafic de 65 camions par jour sur une durée de 6 semaines.

Les produits finis seront acheminés sur le chantier en empruntant directement l'autoroute.

5 - Conclusion

Au regard de la nature de l'activité, de son caractère temporaire et de sa localisation sur une plateforme 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

