

D2016-1086



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Direction régionale et interdépartementale de
l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France

Évry, le **22 JUIN 2016**

Unité territoriale de l'Essonne

Affaire suivie par : **Matthieu JEAMBEAU**
matthieu.jeambeau@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01.60.76.34.11 - Fax : 01.60.76.34.88
Référence : D2016- **1086**

Affaire : **DDAE du 1^{er} avril 2016 complété le 16 juin 2016**
N:\ACTIONS_ICPE\PALAISEAU\Wissous\EUROVIA\2016-05
autorisation temporaire\EUROVIA 2016-06-16 avis AE.odt

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

OBJET : Installations classées – Demande d'autorisation temporaire d'exploiter des installations d'enrobage à chaud.

PÉTITIONNAIRE : EUROVIA Grands Travaux.

COMMUNE(S) : WISSOUS et PARAY VIEILLE POSTE.

REFERENCE : Demande d'autorisation d'exploiter en date du 1^{er} avril 2016, complétée le 16 juin 2016.



Certificat FR015650-2
Champ de certification disponible sur :
www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr

La société EUROVIA Grands Travaux sollicite l'autorisation d'exploiter à titre temporaire une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers sur les communes de WISSOUS et de PARAY VIELLE POSTE, destinée à alimenter en enrobés les travaux de réfection de la piste n°4 de l'aéroport de PARIS ORLY.

En application de l'article R.122-13 du code de l'environnement, Madame la Préfète de l'Essonne a transmis ce dossier à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, dénommée également Autorité Environnementale.

Selon l'article R.122-1-1 du code de l'environnement, l'autorité administrative compétente pour le projet est le Préfet de région.

1 PRÉSENTATION DU PROJET

1.1 Présentation

La société AEROPORTS DE PARIS engage régulièrement la réalisation de travaux de gros entretiens et de réfection des pistes et chaussées du patrimoine aéroportuaire qu'elle possède.

Pour l'année 2016, ces travaux portent notamment sur la réfection de la piste n°4 de l'aéroport de PARIS ORLY.

Ces travaux consistent notamment à réhabiliter la structure de roulement actuelle sur une durée de cinq semaines environ à compter de la mi-juillet 2016.

Dans ce cadre, il est donc nécessaire d'alimenter le chantier en enrobés. Aussi afin de limiter l'impact lié à ces apports, il a été retenu de mettre en place à proximité immédiate des zones de travaux et sur une plate-forme disposant d'un accès direct vers la zone de travaux, deux centrales d'enrobage à chaud ainsi que leurs activités connexes.

Les centrales d'enrobage installées (TSM R 28 et RF 500) ont une capacité nominale respective de 440 tonnes/heure et de 300 tonnes/heure, le tonnage à réaliser pendant la période de réfection de la piste n°4 étant de l'ordre de 35000 tonnes d'enrobé.

Les centrales d'enrobage devant être exploitées sur une durée de moins de 6 mois, la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX a sollicité une autorisation temporaire au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

Les installations projetées forment un complexe industriel qui se compose comme suit :

- un poste d'enrobage TSM R 28 (TSM R = Tambour Sécheur Malaxeur Recycleur),
- un poste d'enrobage RF 500 (RF = Rétro Flux),

Chaque poste d'enrobage est constitué de :

d'une centrale d'enrobage : elle reçoit par l'intermédiaire de 4 trémies doseuses des granulats provenant du stockage sur le site. Ces matériaux sont séchés et déshydratés dans le tambour sécheur avant d'être enrobés par malaxage dans ce même tambour. Les enrobés sont extraits du tambour par un élévateur rotatif et chargés sur camions. En séchant et déshydratant ces matériaux, il est produit des fines particules et de la vapeur d'eau. Ces éléments sont aspirés dans les dépoussiéreurs à manches (2 pour le TSM R 28 et 1 seul pour le RF 500), les fines particules sont piégées par les manches et l'air chargé de vapeur d'eau légèrement refroidie est rejeté dans l'atmosphère aux conditions de sorties.

d'un stockage d'hydrocarbures : tous carburants confondus, il correspond à 122 m³ (64 m³/TSMR 28 et 58 m³/RF 500), il est indispensable au fonctionnement du poste d'enrobage, notamment du brûleur du tambour sécheur. La consommation journalière moyenne estimée est de l'ordre de 28 m³ répartie entre, d'une part le séchage (22 m³ de FOL) et d'autre part le réchauffage et le fonctionnement des chargeuses (6 m³ de GNR).

d'un dépôt de bitume : de l'ordre de 410 tonnes (220 tonnes/TSMR 28 et 190 tonnes/RF 500), il constitue le liant entrant dans la composition de l'enrobé routier. Il est injecté dans le malaxeur par une canne et doit être maintenu en température pour une meilleure homogénéisation du produit enrobé fini. La consommation journalière moyenne est estimée à 200 tonnes pour ce type de chantier. Il faut ajouter le container de stockage d'émulsion de bitume (55 tonnes maximum), totalement indépendant et distant du précédent.

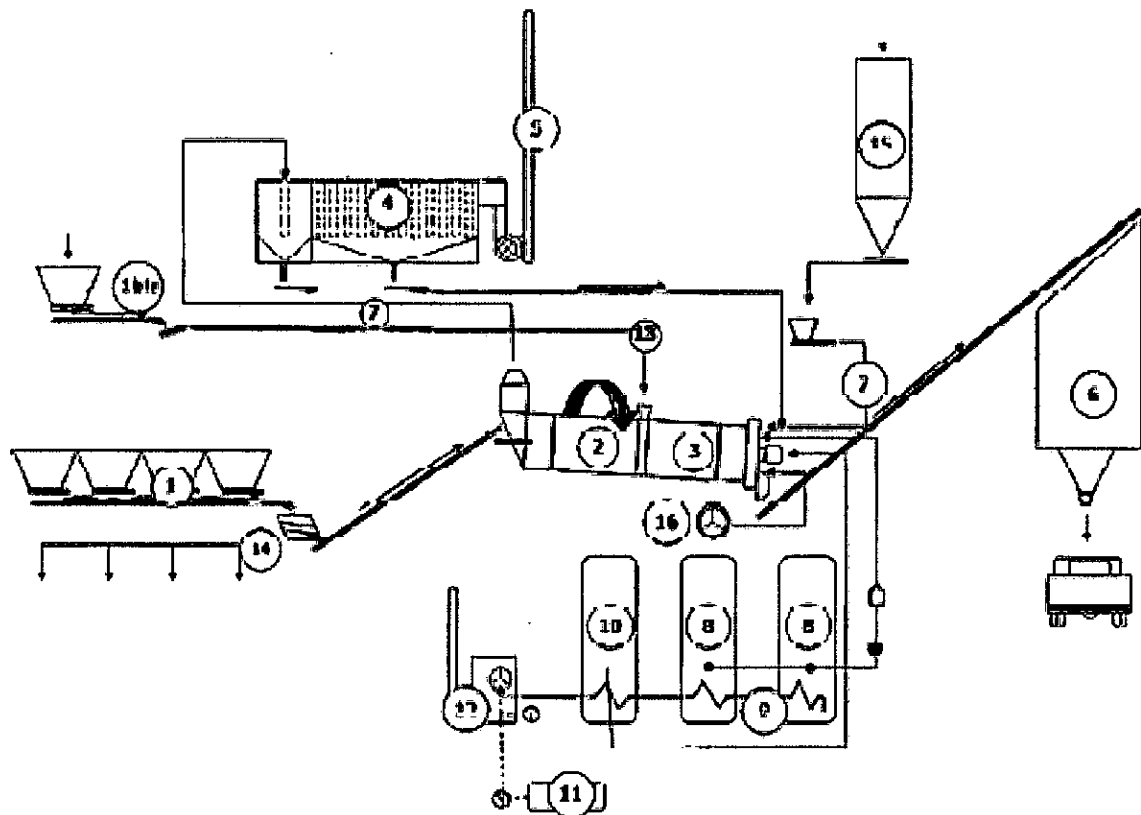
- un stockage de matériaux (granulats et agrégats),

d'une surface de l'ordre de 22 000 m² il est destiné à accueillir les granulats et autres agrégats (agrégats d'enrobés notamment) nécessaires à la confection des enrobés. Une partie de la surface sera également dédiée à l'accueil des matériaux issus de la déconstruction de la piste à rénover.

– en annexe, une installation mobile de concassage-criblage nécessaire au traitement in situ des matériaux issus de la déconstruction de la piste n°4.

L'effectif pour ce type d'installation est de 10 à 12 personnes.

Le schéma ci-dessous présente le principe de fonctionnement d'une centrale d'enrobage :



LEGENDE

- | | |
|---|-------------------------------|
| ① Ensemble prédosseur et tapis de reprise | ⑨ Réchauffage du bitume lourd |
| ①a Prédosseur et tapis de reprise (recyclage) | ⑩ Stockage d'ufilout lourd |
| ② Sécheur | ⑪ Stockage du GMR |
| ③ Malaxeur | ⑫ Chaudière |
| ④ Filtre à manches | ⑬ Circuit recyclés |
| ⑤ Cheminée | ⑭ Crible écréteur |
| ⑥ Trémies de stockage des enrobés | ⑮ Stockage des fines |
| ⑦ Circuit des fines | ⑯ Soletière |
| ⑧ Stockage du bitume | |

1.2 Description de l'environnement du projet

Le site se situe dans le département de l'Essonne, sur le territoire des communes de WISSOUS et de PARAY VIEILLE POSTE, sur la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. De ce fait, il n'existe pas d'habitation à proximité immédiate des installations projetées.

Les habitations les plus proches sont celles de :

- la rue des Lilas à Paray-Vieille-Poste à 700 m au sud-est,
- la Croix Boisselière (commune de Morangis) à 850 m au sud,
- la route de Paray à Wissous à 1250 m au nord-ouest.

Le site n'est inscrit dans aucun périmètre de protection d'installation prélevant des eaux pour l'Alimentation en Eau Potable (AEP).

1.4 Nature et volume des activités

Les installations projetées relèvent des rubriques suivantes de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement :

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Nature de l'installation	Capacité	Régime
2515-1	<p>Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes.</p> <p>2. Installations de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes, autres que celles visées par d'autres rubriques et par la sous-rubrique 2515-2.</p> <p>La puissance installée des installations, étant :</p> <p>b) Supérieure à 200 kW, mais inférieure ou égale à 550 kW.</p>	<p><u>1 centrale d'enrobage TSM R 28 :</u></p> <p>– écreteur vibrant : 2 moteurs vibrants d'une puissance de 2kW chacun, soit 4 kW ;</p> <p>– écreteur agrégats : 2 × 5,5 kW, soit 11 kW ;</p> <p>– tambour : 4 × 45 kW, soit 180 kW.</p> <p>La puissance installée des installations, étant de 195 kW.</p> <p><u>1 centrale d'enrobage R.F.500 :</u></p> <p>– écreteur : 4 kW ;</p> <p>– tambour : 4 × 45 kW, soit 180 kW.</p> <p>La puissance installée des installations, étant de 184 kW.</p> <p><u>1 installation mobile de concassage-criblage d'une puissance de 250 kW.</u></p> <p>La puissance totale installée étant de 639 kW.</p>	629 kW	A
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers. À chaud.	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 d'une capacité nominale de 440 tonnes / heure.</p> <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 d'une capacité nominale sans recyclés de 300 tonnes / heure (à 5 % d'humidité).</p> <p>La capacité de l'installation étant de 740 tonnes / heure.</p>	740 tonnes/heure	A
2517	<p>Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques.</p> <p>La superficie de l'aire de transit étant :</p> <p>2. Supérieure à 10 000 m², mais inférieure ou égale à 30 000 m² (E).</p>	<p>Une aire de stockage des fraisats d'une surface de 3 500 m² ;</p> <p>Une aire de stockage des matériaux concassés d'une surface de 5 500 m² ;</p> <p>Une aire de stockage des matériaux d'une surface de 5 800 m² ;</p> <p>Une aire de stockage des matériaux d'une surface de 7 000 m² ;</p> <p>La superficie totale des aires de transit étant de 21 800 m².</p>	21 800 m ²	E

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Nature de l'installation	Capacité	Régime
2915-2	<p>Procédés de chauffage utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles :</p> <p>2. 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.</p>	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 équipée d'un volume de 2500 litres d'huile de chauffe. (température d'utilisation : 220°C / point éclair : 230°C).</p> <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 équipée d'un volume de 2000 litres d'huile de chauffe.(température d'utilisation : 220°C / point éclair : 225°C).</p> <p>La quantité totale de fluides présente dans l'installation étant de 4500 litres.</p>	4500 litres	D
4734-2-c	<p>Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ;kérosènes (carburants d'aviation compris); gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris); fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement.</p> <p>La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations y compris dans les cavités souterraines, étant :</p> <p>2. Pour les autres stockages :</p> <p>c) Supérieure ou égale à 50 t au total, mais inférieure à 100 t d'essence et inférieure à 500 t au total.</p>	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 équipée d'un réservoir d'une capacité de 14 m³ de GNR et de 50 m³ de fioul lourd.</p> <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 équipée d'un réservoir d'une capacité de 8 m³ de GNR et de 50 m³ de fioul lourd.</p> <p>La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations étant de 22 m³ de GNR et 100 m³ de fioul lourd, soit environ 103 tonnes.</p>	103 tonnes de GNR et fioul lourd.	DC
4801-2	<p>Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses.</p> <p>La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant :</p> <p>2. Supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t.</p>	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 équipée d'une capacité de stockage en bitume de 220 tonnes + 55 tonnes pour le stockage d'émulsion de bitume.</p> <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 équipée d'une capacité de stockage en bitume de 190 tonnes.</p> <p>La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant de 465 tonnes de bitume.</p>	465 tonnes de bitume	D
1435	<p>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.</p> <p>Le volume annuel de carburant liquide distribué étant :</p> <p>3. Supérieur à 100 m³ d'essence ou 500m³ au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m³.</p>	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 équipée de 2 cuves de 5 m³ de GNR servant à l'alimentation des chargeuses.</p> <p>Le volume annuel de carburant liquide distribué étant de 15 m³.</p> <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 équipée d'une cuve de 5 m³ de GNR servant à l'alimentation des chargeuses.</p> <p>Le volume annuel de carburant liquide distribué étant de 15 m³.</p> <p>Le volume annuel total de carburant liquide distribué étant de 30 m³.</p>	30 m³	NC

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Nature de l'installation	Capacité	Régime
2910	<p>Combustion à l'exclusion des installations visées par les rubriques 2770 et 2771.</p> <p>A. Lorsque l'installation consomme exclusivement, seuls ou en mélange, du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds, de la biomasse telle que définie au a ou au b (i) ou au b (iv) de la définition de biomasse, des produits connexes de scierie issus du b (v) de la définition de biomasse ou lorsque la biomasse est issue de déchets au sens de l'article L. 541-4-3 du code de l'environnement, à l'exclusion des installations visées par d'autres rubriques de la nomenclature pour lesquelles la combustion participe à la fusion, la cuisson ou au traitement, en mélange avec les gaz de combustion, des matières entrantes, si la puissance thermique nominale de l'installation est :</p> <p>2. Supérieure à 2 MW, mais inférieure à 20 MW (DC).</p>	<p>1 centrale d'enrobage TSM R 28 équipée de 2 groupes électrogènes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 groupe électrogène CAT de 1 100 kVa, soit 880 kW. - 1 groupe électrogène de 70 kVa, soit 56 kW. <p>1 centrale d'enrobage R.F.500 équipée de 2 groupes électrogènes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 groupe électrogène de 910 kVa, soit 728 kW ; - 1 groupe électrogène de 40 kVa, soit 32 kW. <p>La puissance thermique nominale de l'installation étant de 1696 kW.</p>	1696 kW	NC
4719	<p>Acétylène.</p> <p>La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant :</p> <p>2. Supérieure ou égale à 250 kg mais inférieure à 1 t (D).</p>	<p>Centrale d'enrobage TSM R 28 – une bouteille de 60 kg.</p> <p>Centrale d'enrobage R.F.500 – une bouteille de 60 kg.</p> <p>La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant de 120 kg.</p>	120 kg	NC
4725	<p>Oxygène.</p> <p>La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant :</p> <p>2. Supérieure ou égale à 2 t mais inférieure à 200 t (D).</p>	<p>Centrale d'enrobage TSM R 28 – une bouteille de 0,08 tonne.</p> <p>Centrale d'enrobage R.F.500 – une bouteille de 0,08 tonne.</p> <p>La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant de 0,16 tonne.</p>	0,16 tonne	NC

AS (Autorisation avec Servitudes d'utilité publique), A (autorisation), E (Enregistrement), D (Déclaration), C (soumis au contrôle périodique prévu par l'article L 512-11 du CE).

2 ÉTUDE D'IMPACT

2.1 Analyse de l'état initial du site et de son environnement

La zone d'installation projetée est incluse dans l'emprise de la plate-forme aéroportuaire de PARIS-ORLY.

L'état initial développé dans l'étude d'impact inclut les chapitres suivants : Situation géographique et administrative, Facteurs physiques, Facteurs biologiques, Contexte humain, Contraintes et servitudes, Interrelations entre les différentes thématiques et Synthèse des enjeux.

Par ailleurs, le dossier présenté inclut un pré-diagnostic biologique réalisé par l'institut d'écologie appliquée. Une caractérisation de l'intérêt floristique et des habitats a été réalisée en période hivernale (le 9 mars 2016).

Cette étude conclut que :

Concernant la flore et la végétation :

« Aucune espèce végétale patrimoniale n'a été repérée lors des investigations réalisées en fin d'hiver. Aucun milieu d'intérêt patrimonial n'est identifié dans l'emprise du projet. Dans ce contexte industriel, les potentialités de présence d'espèces végétales protégées ou à forte patrimonialité sont faibles à nulles.

Aucun enjeu significatif sur la flore et les habitats patrimoniaux n'est donc soulevé par ce diagnostic floristique... »

Concernant la faune :

« Bien qu'effectués dans une période inadéquate, les relevés et l'analyse des potentialités d'accueil de la faune permettent de conclure à un intérêt potentiellement modéré du site... »

Concernant les enjeux biologiques :

« La position du site en bordure de pistes de l'aéroport d'Orly et au sein d'une grande zone de friches induit globalement un intérêt biologique faible. »

La description de l'état initial du site est 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.

2.2 Évaluation des impacts

L'AIR

Lors du séchage des matériaux, il peut se dégager, selon le dossier présenté, la valeur maximale d'une vingtaine de kilos d'oxyde de soufre par jour sous forme gazeuse ainsi que la vapeur d'eau provenant du séchage des matériaux entraînés dans le flux.

Il en est de même pour les matériaux et notamment les sables qui peuvent être balayés en période venteuse et générer des "envols poussiéreux".

Le fait d'enrober des granulats à chaud engendre invariablement l'odeur du bitume à la périphérie du poste ainsi que lors du transport. Cette notion d'odeur est difficile à quantifier, elle est fonction de la température ambiante et des conditions atmosphériques en général.

L'EAU

Les risques se limitent à la pollution des eaux, notamment des fossés drainant le site, et de la nappe, essentiellement par déversement accidentel et ruissellement d'hydrocarbures.

Des bassins d'infiltration des eaux de cette plate-forme aménagée en aval constitue également l'exutoire des eaux de ruissellement de la plate-forme.

Une pollution des sols et des eaux superficielles et souterraines par d'éventuels déversements d'hydrocarbures ou autres matières polluantes suite à un rejet accidentel ou à un incendie peut avoir lieu.

DECHETS

L'utilisation de dépoussiéreurs à manches sur les centrales d'enrobage génère la production de fines. Ces fines sont essentiellement constituées de particules d'origine sableuse déshydratées.

Par ailleurs, les eaux ruisselant sur la plate-forme étanche sont dirigées vers des séparateurs d'hydrocarbures. Des boues se forment dans ces équipements et doivent être évacuées.

LE BRUIT

Au droit du site, le fond sonore ambiant du site est de l'ordre de 56 dB(A), avec l'influence quasi permanente des circulations de la rue du Berger, des activités industrielles et logistiques et de l'activité aéroportuaire environnante.

Les centrales d'enrobage et l'installation mobile de concassage sont susceptibles d'augmenter le niveau de bruit sur la plate-forme.

IMPACT VISUEL

L'installation, avec une hauteur relativement importante de la cheminée et de ses silos (14 m), de par sa position dans un endroit à l'horizon relativement ouvert, sera visible des usagers des voies publiques environnantes.

TRAFIC

Les granulats, pour un tonnage total de l'ordre de 34 500 tonnes, proviendront pour partie de carrières de roches éruptives de la région Ouest (30 000 tonnes) et pour autre partie (~4 500 tonnes) d'agrégats d'enrobés issus du recyclage des fraisats collectés dans le cadre du rabotage de la piste n°4.

Dans le cas présent, les transports en granulats transiteront par les voies lourdes du réseau francilien dont une partie se fera à partir d'une plate-forme de déchargement embranchée.

Afin que la production d'enrobés ne soit pas perturbée par manque d'agrégats, le stockage sera constitué pour partie, en fonction des formulations d'enrobés à fabriquer, préalablement au début des travaux et complété au fur et à mesure des besoins du chantier et la disponibilité de la plate-forme de stockage.

Pour un tonnage théorique moyen à réaliser de 3500 tonnes/jour, on peut établir un besoin de :

- Granulats et agrégats, tous confondus (sable, gravier, cailloux) : 3290 tonnes
- filler : 70 tonnes
- bitume à raison de ~4% : 140 tonnes
- fioul lourd (séchage) : 25 m³
- GNR : 2 m³

soit une autonomie de l'ordre de 1,5 jours pour le bitume, 2 jours pour le fioul lourd et environ 5 jours pour le GNR.

Sur cette base de 3500 tonnes/jour d'enrobés, leur transport correspondra au trafic de 120 à 140 camions/jour selon la capacité des bennes (25 ou 30 tonnes).

L'évaluation des impacts décrit l'ensemble des effets négatifs de l'installation sur son environnement, pour l'ensemble des milieux environnementaux.

2.3 Mesures d'évitement prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site

L'AIR

Le combustible utilisé pour le séchage des matériaux est du fioul lourd à très basse teneur en soufre (<1%).

Le dépoussiérage des gaz provenant du séchage des matériaux est réalisé par un cyclone et dépoussiéreur à manches performants. Le rejet se fait à une hauteur de 13 m et à une vitesse supérieure à 8 m/seconde.

Les mesures de rejets réalisées de façon régulière, permettent de vérifier l'efficacité du procédé. Selon le dossier, ces mesures portent sur les paramètres O₂, CO₂, indice pondéral, CO, NO, NO_x en équivalent NO₂, SO₂, COV.

Une révision des filtres à manches a eu lieu pendant l'arrêt hivernal et des mesures de contrôle ont été réalisées en juin 2015 (TSMR 28) et en octobre 2015 (RF 500).

Le projet inclut par ailleurs l'incorporation de fraisats de recyclage lors de la production de l'enrobé qui, avec un abaissement de température en sortie de l'ordre de 20°C, pourrait réduire d'environ 10 à 15% la fourniture énergétique d'origine fossile contribuant ainsi à la réduction des émissions de gaz à effets de serre.

En période de sécheresse, l'exploitant s'est engagé à arroser les pistes et les aires de circulations afin de réduire l'empoussièrment.

L'EAU

Les risques de pollution des eaux, notamment des fossés drainant le site, et de la nappe, seront supprimés par la mise en place d'une cuvette de rétention en maçonnerie pour les stockages en cuves de bitumes et d'hydrocarbures.

Par ailleurs, les eaux pluviales recueillies sur la plate-forme sont évacuées par le fossé périphérique qui les dirige vers des bassins d'infiltration équipés de séparateurs d'hydrocarbures.

DECHETS

La centrale d'enrobage, de même que l'installation mobile de concassage-criblage, n'est pas consommatrice d'eau et ne produit donc aucune eau de refroidissement, de rinçage ou de procédé.

Il n'y aura que les fines résultant du dépoussiérage. Ces fines sont recueillies dans le dépoussiéreur et réincorporées dans la production.

LE BRUIT

Le fond sonore sera de l'ordre de 58 dB(A) au maximum à la périphérie des postes à une distance moyenne de 50 m environ du cœur de chaque installation.

L'élévation du niveau sonore ne sera pas ressentie au droit des habitations les plus proches.

IMPACT VISUEL

Les premiers riverains, de par leur distance et la végétation présente dans les champs les séparant de la plate-forme, ne verront pas les installations.

TRAFIC

Toutes les voies utilisées pour l'acheminement des matériaux supportent déjà un trafic assez dense en poids lourds, car elles desservent les zones industrielles et logistiques de cette partie sud-ouest de l'aéroport.

Seule l'augmentation ponctuelle du trafic liée à la livraison sur site des matériaux pourra être relevée avec le passage aller-retour d'une soixantaine de camions affectés à l'approvisionnement des granulats. Cette augmentation ne sera que temporaire et limitée dans le temps, soit environ 50 jours (10 à 12 semaines).

Les matériaux enrobés seront transportés sur la piste n°4 en empruntant exclusivement un circuit interne à l'aéroport.

Les transports annexes (fioul, bitume...) généreront un trafic de l'ordre de 6 camions/jour.

Le recyclage des fraisats d'enrobé permettra par ailleurs de réduire l'approvisionnement en matériaux, et donc le trafic lié à la production d'enrobé.

En conclusion, les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les effets dommageables du projet sur l'environnement apparaissent adaptées et proportionnées aux enjeux.

3 ÉTUDE DES DANGERS

3.1 Identification et caractérisation des potentiels de dangers et de leurs conséquences

Dans le dossier, les potentiels de dangers des installations sont identifiés et caractérisés.

Le retour d'expérience lié aux accidents sur des sites similaires a été pris en compte.

L'étude des dangers explicite correctement la gravité, la probabilité, et la cinétique d'occurrence de chacun des scénarios conduisant à un risque.

Le dossier présente les mesures prises pour réduire la probabilité d'occurrence et l'évaluation du risque suite à ces mesures. Des mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux ont été proposées. La cotation de chacun des scénarios n'a pas mis en évidence de risque inacceptable.

Par ailleurs, l'exploitant a étudié le scénario relatif à l'explosion du stockage de matières inflammables et a calculé les zones d'effet thermique compte tenu des valeurs seuils réglementaires suivantes :

- 3 kW/m² (exposition de 30 secondes) effets irréversibles ;
- 5 kW/m² (exposition de 60 secondes) premiers effets létaux ;
- 8 kW/m² effets létaux significatifs.

Les 3 périmètres sont circonscrits à l'intérieur de l'emprise Aéroports de Paris. Seul le flux radiatif de 3 kW/m² empiète sur la bordure sud de la plate-forme sans atteindre les voies de circulation routière externe à l'aéroport.

Selon le dossier, ce phénomène est à relativiser en ce sens que l'origine et la diffusion de ces flux radiatifs est perturbée par les éléments des postes dont les tambours et filtres qui forment partiellement écrans.

Un panneau sera mis en place de part et d'autre des abords de cette zone sensible.

L'exploitant a prévu la mise en place de deux réserves d'eau de 120 m³ chacune.

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 mentionnés aux articles L.211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement.

Les quantités de produits stockés sur site sont limitées, les mesures organisationnelles et techniques mises en place permettent de limiter la probabilité d'un accident. La durée de fonctionnement des installations est par ailleurs très courte.

4 RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

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.

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.

Pour le Préfet de la région Île-de-France et par délégation,
pour le directeur régional et interdépartemental
de l'environnement et de l'énergie empêché,
Le chef de l'unité territoriale


Laurent OLIVÉ