

**Avis de l'autorité environnementale sur le projet d'exploitation temporaire  
d'une centrale d'enrobage à chaud déposé par la société WIAME VRD sur la  
commune de MAUREGARD (77990)**

*Au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement*

**Résumé de l'avis**

Le présent avis porte le projet de d'implantation d'une centrale d'enrobage à chaud sur la commune de MAUREGARD dans le département de Seine-et-Marne. Il intervient dans le cadre de la procédure d'autorisation temporaire au titre des installations classées pour la protection de l'environnement.

L'objectif du projet est à la réfection de pistes de l'aéroport Roissy CDG ainsi que sur l'échangeur A4/N104 et au carrefour de la croix verte. Le fonctionnement envisagé de la centrale initialement prévu mi-août 2017 interviendra début novembre 2017 pour une production estimée de 50 000 T.

Les principaux enjeux environnementaux, du point de vue de l'AE, sont les impacts des rejets atmosphériques de la centrale et la pollution de sol en cas d'incident.

L'analyse de l'état initial de l'environnement réalisée dans l'étude d'impact est proportionnée aux enjeux du projet.

Les impacts du projet sont abordés et des mesures visant à éviter, réduire ou compenser ces impacts sont proposées.

Toutefois, certaines précisions auraient mérité d'être apportées notamment pour le choix des sites d'approvisionnement en matières premières qui sont susceptibles de générer des émissions de gaz à effet de serre indirectes bien plus élevées que les émissions directes en raison du transport routier. En outre, ce site a déjà accueilli et est amené à accueillir à l'avenir d'autres installations identiques, une réflexion doit être menée pour la pérennisation d'un traitement des eaux pluviales de voiries ou parking ou encore les besoins en eau en cas d'incendie.

*Avis disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France*

## **PRÉAMBULE RELATIF À L'ÉLABORATION DE L'AVIS**

### **Présentation de la réglementation**

Le système<sup>4</sup> européen d'évaluation environnementale des projets est basé sur la directive 2011/92/UE du 13 décembre 2011 modifiée relative à l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Les démarches d'évaluation environnementale portées au niveau communautaire sont motivées par l'intégration des préoccupations environnementales dans les choix de développement et d'aménagement. Dans ce sens, l'article R.122-6 du code de l'environnement désigne l'autorité environnementale prévue aux articles L.122-1 et L.122-7. Pour ce projet, l'autorité environnementale est le préfet de région.

### **Présentation de l'avis de l'autorité environnementale**

L'avis de l'autorité environnementale vise à éclairer le public sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet, conformément à la directive 2011/92/UE modifiée.

Le présent avis concerne le projet de d'implantation d'une centrale d'enrobage à chaud sur la commune de MAUREGARD. Il est émis dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploiter au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) déposée par la société WIAME VRD le 10 mars 2017 et complétée les 17 mai et 21 août 2017.

Cet avis est un des éléments que l'autorité compétente prend en considération pour prendre la décision d'autoriser ou non le projet.

### **Procédures relatives au projet**

Le projet nécessite une autorisation au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). S'agissant d'une exploitation temporaire pour une période n'excédant pas un an, l'article R. 512-37 prévoit que l'autorisation peut être octroyée sans enquête publique et sans avoir procédé aux consultations des collectivités et services déconcentrés compétents. S'agissant d'une ICPE soumise à autorisation, l'installation est soumise à examen au cas par cas (rubrique n° 1 du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement).

Dans cette phase réglementaire transitoire, le pétitionnaire a pris le parti d'intégrer une étude d'impact dès le dépôt du dossier.

Une étude de dangers est également requise en application des articles D.181-15-1 du code de l'environnement relatifs aux ICPE. Les centrales d'enrobage s'inscrivent à la rubrique 2521-1 de la nomenclature des installations classées. Cette autorisation vaut autorisation au titre des autres rubriques ICPE et loi sur l'eau.

## AVIS DÉTAILLÉ

### I - Contexte et description du projet

#### I-1 - Présentation

L'installation est destinée à la réfection de pistes de l'aéroport Roissy CDG ainsi que sur l'échangeur A4/N104 et au carrefour de la croix verte.

La date de démarrage des premiers travaux initialement prévue mi août 2017 interviendra début novembre 2017.

Le pétitionnaire espère pour la période de 6 mois de l'arrêté préfectoral, une production totale de 50 000 tonnes d'enrobés décomposée comme suit 10 000 T (RN104), 2000 T (urgences et réparation ADP), 15 000 T (routes de services et aires de trafic), 20 000 T (chantier de la Croix verte) et autres opérations (3000 T).

L'ensemble du personnel présent sur le site de production sera au maximum de 4/5 personnes, affectées au fonctionnement de la centrale de production d'enrobés (un chef de poste, un adjoint au chef de poste, un manoeuvre et 1/2 conducteur de chargeur).

Le personnel sera présent sur le site 5 jours par semaine, du lundi au vendredi, et occasionnellement quelques samedis/dimanches en cas de nécessité.

Les horaires d'ouverture de la centrale sont de 6h30 à 15h00 ; les camions commenceront à tourner à partir de 7h30. De façon ponctuelle, en fonction des impératifs de chantier, il pourra y avoir des travaux de nuit (21h00 à 5h00) ou pendant le week-end.

#### I-2 - Implantation et description de l'environnement du projet

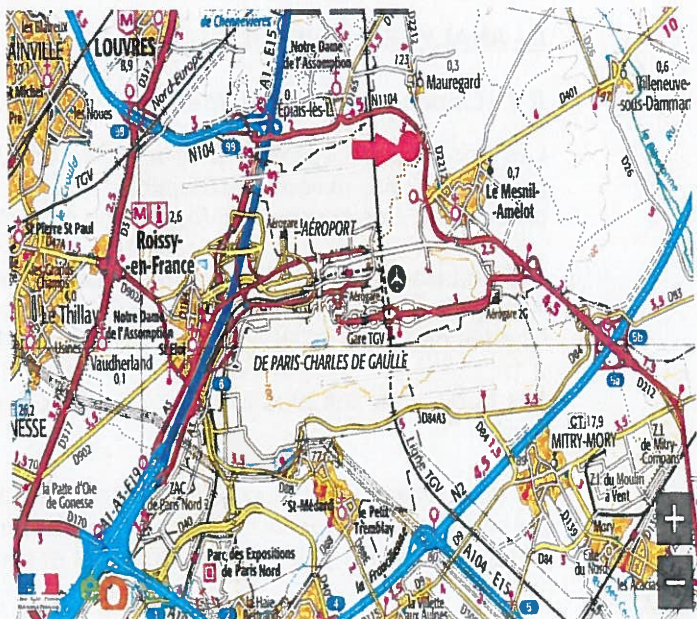
Les installations de la société WIAME VRD seront implantées sur les terrains mis à disposition par la société Aéroports de Paris (ADP), propriétaire des terrains.

La parcelle concernée par le projet est référencée AI4 et AI5 (pour partie) au cadastre de MAUREGARD.

Le site est bordé par :

- la route N1104 à l'Est et au Nord,
- les pistes notamment 1 et 3 à l'Ouest,
- de terrains réservés à des activités liées à l'aéroport à l'Ouest et au Sud (espaces prairiaux),

Les installations projetées par la société WIAME VRD seront situées sur la plate-forme ADP



(Aéroport de Paris), le long de la départementale 2212 et route N1104 qui contournent l'aéroport Roissy Charles de Gaulle (CDG), sur la commune de Mauregard (77). Les installations s'étendront sur environ 60 000 m<sup>2</sup>.

Les habitations les plus proches se trouvent sur la commune de Mauregard à 500 m au nord.

Le site est entouré au nord et à l'est par des terrains agricoles et au sud et à l'ouest par les pelouses de l'aéroport.

L'environnement proche des terrains projetés par la société WIAME VRD est cependant principalement marqué par la zone aéroportuaire de Roissy CDG. La société WIAME VRD sera localisée en bordure de piste de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle.

Les terrains concernés par l'implantation de la centrale d'enrobage sont classés en zone UZ au PLU de MAUREGARD, correspondant à la plate-forme aéroportuaire de l'Aéroport Roissy Charles De Gaulle. Elle est destinée à recevoir des équipements publics aéronautiques et aéroportuaires, les activités et les services en relation économique ou fonctionnelle avec ses activités aéronautiques et aéroportuaires et leurs acteurs.

### ***I-3 – Principaux enjeux environnementaux relevés par l'AE***

L'AE a relevé trois principaux enjeux :

- l'impact sanitaire des émissions atmosphériques de la centrale sur les riverains,
- la maîtrise des dispositifs prévenant toute pollution des sols et des eaux,
- le trafic lié à l'activité,

sur une période d'activité courte.

Outre le cadre législatif et réglementaire relatif aux installations classées, le projet doit aussi répondre particulièrement au contexte administratif et local déterminé par les textes et schémas principaux suivants :

- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE),
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE).

## **II - ANALYSE DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

### ***II-1 - L'analyse de l'état initial***

Les données nécessaires à l'établissement de l'état initial et de l'analyse des effets du projet sur les milieux susceptibles d'être affectés par l'aménagement projeté sont présentées. Les sources d'informations pour chacune des composantes sont précisées.

Les installations projetées par la société WIAME VRD seront situées sur la plate-forme ADP (Aéroport de Paris), le long de la départementale 212 qui contourne l'aéroport Roissy Charles de Gaulle (CDG), sur la commune de Mauregard (77).

Les habitations les plus proches se trouvent sur la commune de Mauregard à 500 m au nord.

L'étude recense les populations dites sensibles. L'autorité environnementale relève la présence des écoles élémentaires des communes de MAUREGARD et de LE MESNIL AMELOT sont les plus proches du projet et sont situées respectivement à 450 m et 1,3 km.

La zone d'implantation est en dehors de tout périmètre de protection, de monuments historiques, de sites inscrits ou classés.

Le site en lui-même a été traité en grave compactée dans l'optique d'accueillir des installations industrielles. Les cartes BRGM montrent que le sous-sol est constitué de sables bartoniens indifférenciés.

Le site d'étude se situe au droit de la masse d'eau souterraine « Éocène du Valois ». Le site est en dehors de tout périmètre de captage d'eau potable. L'ARS du Val d'Oise mentionne la présence d'un captage d'eau potable à 2,1km au Nord-Ouest sur la commune de Chennevières-lès-Louvres. L'eau étant prélevée dans l'Yprésien entre 65 et 77m de profondeur.

Les milieux naturels remarquables sont représentés par :

- la Zone de Protection Spéciale « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR 1112013) inscrite au réseau Natura 2000 au titre de la Directive européenne Oiseaux, localisée à 8 km au Sud-Ouest,
- la ZNIEFF de type II dite « Bois de Saint Laurent » à 6 km au Nord Nord-Est du site,
- la ZNIEFF de type II dite « Vallée de la Thève et l'Ysieux » située à 9,5 km au Nord-Ouest du site,

En termes de faune/flore locales, le site d'implantation se situe sur une zone en grande partie stabilisée. Les parties Ouest et Sud sont occupées par des espaces prairiaux en bout de pistes. Le site d'implantation des activités la société WIAME VRD est très anthropisé et peu propice à l'implantation d'habitats d'intérêt ou d'une flore spécifique.

L'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, établie en corrélation avec la description des aménagements projetés laisse apparaître des enjeux environnementaux qualifiés de « moyens » pour les composantes :

- environnement atmosphérique lié aux rejets de la centrale,
- environnement atmosphérique lié aux rejets « circulation »,
- eaux superficielles,
- trafic lié à l'activité.

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. La hiérarchisation des différents enjeux permet d'apprécier la sensibilité environnementale de la zone d'étude. Les conclusions paraissent cohérentes avec le contexte. La cartographie présente dans l'étude d'impact permet de disposer d'une vision globale de ces enjeux, ainsi que de les localiser (habitations, sensibilités écologiques, espèces protégées, contexte hydrologique et hydrogéologique...)

## II-2 - Justification du projet retenu

Le pétitionnaire rappelle que son projet d'exploitation temporaire répond à la réfection de pistes de l'aéroport Roissy CDG ainsi que sur l'échangeur A4/N104 et au carrefour de la croix verte.

Au regard des 50 000 t d'enrobés nécessaires, le pétitionnaire considère que seule une installation mobile d'enrobage est capable de produire localement ce tonnage sur une période courte.

L'autorité environnementale relève que le choix d'implantation à proximité des zones de travaux permet de limiter le trafic de camions chargés d'enrobés toutefois le choix des

carrières proposant les matières premières se trouvant à près de 180 km et 270 km de la centrale aurait nécessité d'être justifié.

### **II-3 - L'analyse des impacts du projet**

#### **Risques accidentels**

La centrale d'enrobage est une installation qui met en œuvre des hydrocarbures. Il s'agit du bitume utilisé pour la fabrication de l'enrobé en lui-même, des différents combustibles pour le fonctionnement du tambour sécheur-malaxeur, des groupes électrogènes et du carburant des véhicules ; Les risques d'accident impliquant le rejet d'hydrocarbures dans l'environnement, l'incendie des installations et son éventuelle propagation, l'explosion et ses conséquences probables sont abordés dans l'étude de dangers qui fait partie intégrante du dossier de demande d'autorisation. L'étude d'impact reprend en partie les éléments de l'étude de danger lorsque cela est nécessaire.

Les potentiels de dangers des installations et des produits sont identifiés. Les événements accidentels susceptibles d'être rencontrés sont détaillés (écoulement, incendie et explosion) et les zones à risque inventoriées.

Le retour d'expérience lié aux accidents sur le site et sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables ont été recensés.

Les mesures et moyens de prévention et protection sont inventoriés pour chacun des événements accidentels. Outre les mesures mentionnées au §II.4, le pétitionnaire propose, par exemple, une jauge de niveau sur les cuves bitume et fiouls asservie au dépotage, sonde température avec seuils d'alerte, sonde température filtre à manche suivi en continu, cuves avec indicateur de niveau, alarme 2 niveaux sur le circuit du fluide caloporteur.

Le phénomène dangereux potentiellement majeur sur le site correspond à l'incendie généralisé de la rétention commune aux cuves (bitume et fiouls) et à fait l'objet d'une étude détaillée des risques.

Les conséquences probables des scénarios sont étudiées en termes de gravité, d'intensité, de probabilité et de cinétique de développement suivant la méthodologie définie dans l'arrêté ministériel du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers.

Aucun des scénarii étudiés ne générera de zones d'effets létaux (SELS, SEL) ni de zones d'effets irréversibles (SEI) au-delà des limites de propriété du site.

Le résumé non technique de l'étude de dangers est intégré au dossier.

La terminologie utilisée dans l'étude de dangers est facile d'accès pour des non spécialistes. Ces documents sont illustrés pour faciliter la compréhension de la démarche suivie, à la fois pour localiser les thématiques à enjeux, les impacts engendrés et les mesures proposées.

#### **Énergie et émissions de gaz de combustion**

Ces émissions sont en partie directes (dues à la production d'énergie, nécessaire aux opérations de la centrale) et indirectes (transports pour acheminer les granulats et les enrobés).

La centrale objet de la demande utilise les sources énergétiques suivantes :

- Énergie électrique fournie par un groupe électrogène capoté rendant la centrale autonome ;

- Fioul lourd (TBTS n°2) pour l'alimentation du brûleur principal situé dans le tambour ;
- Fioul Lourd (FOD) pour le brûleur du système de chauffage par fluide caloporteur.

Les composés « classiques » de combustion (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> et poussières) du tambour sécheur issus du brûlage du fioul lourd à très basse teneur en soufre ont été mesurés en 2016. Les autres composés de type COVnm, HAP et métaux sont évalués selon le guide CAREPS.

L'autorité environnementale relève que les émissions directes et indirectes de gaz à effets de serre ne sont pas évaluées et que le choix des sites d'approvisionnement en matières premières (dép 59 et 53) peut être à l'origine d'émissions substantielles au regard des émissions directes.

### ***Pollution des sols***

Les risques pour le sol et le sous-sol sont liés à la présence de produits liquides qui sont susceptibles de s'écouler accidentellement sur des surfaces non étanches et ainsi s'infiltrer.

Les risques de pollution du sol et du sous-sol sont liés :

- au chauffage des cuves de stockage des bitumes via un circuit de fluide caloporteur, à la présence de produits liquides susceptibles de s'écouler accidentellement (fioul lourd et gasoil),
- aux opérations de dépotage du fioul lourd et gasoil.

Aussi, les dispositions suivantes seront mises en place pour protéger le sol et sous-sol :

- mise en rétention commune (volume total de 198 m<sup>3</sup>) des cuves de stockage de bitume, fioul lourd et GNR et du circuit du fluide caloporteur,
- l'aménagement de la zone de dépotage au sein de cette zone en rétention permettant de contenir tout écoulement accidentel lors des opérations de dépotage.

### ***Eaux de ruissellement***

Le pétitionnaire mentionne que les eaux de ruissellement s'infiltreront sur place étant donné la nature du sol (grave compactée).

L'AE relève que ce site étant amené à accueillir d'autres centrales, une réflexion doit être menée pour le traitement des eaux pluviales issues des voies et parking avant rejet dans les fossés périphériques.

### ***Bruit***

Au regard du Plan de Gêne Sonore (PGS) approuvé par arrêté du 11/12/2013, le pétitionnaire relève que la plate-forme se situe en Zone 1 : comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden70, où la gêne est considérée comme très forte. Le pétitionnaire conclut qu'au vu de ce contexte sonore bruyant et des mesures sur la centrale réalisées en 2011, l'impact de l'installation sera négligeable. Dans son complément de mai 2017, la société WIAME VRD a cartographié les ZER autour du projet dont la plus proche correspond à la commune de Mauregard à près de 500m. Dans son complément d'août 2017, le pétitionnaire a produit un rapport des émissions acoustiques réalisé sur un autre site en mai 2017 mais pour la même centrale (réf. RF400) dont le niveau bruit ambiant mesurés en limite de propriété est de l'ordre de 68 dB pour une limite fixée à 70 dB.

### ***Trafic routier***

L'état initial mentionne que du fait de la proximité de l'aéroport, la circulation aux abords de la plate-forme est importante, et notamment en ce qui concerne les poids-lourds. Le détail pour les principaux axes est précisé.

L'autorité environnementale regrette que les données en termes de trafic routier soient de 2010.

Le pétitionnaire mentionne que la fabrication d'enrobés mobilisera en moyenne 25 camions en rotation par jour de production et jusqu'à 80 rotations d'un semi de 25 tonnes pour les plus gros jours de production. Au plus fort de l'activité, la société WIAME VRD engendrera un trafic journalier de 180 poids lourds (80 aller-retours de production et 10 aller-retours d'approvisionnements) soit une augmentation de 16 % de la circulation des poids-lourds sur la RD212, chiffre tombant à 3 % sur la nationale 2 et 1 % sur l'autoroute A4. Selon, le pétitionnaire, près de 30 % des matériaux seront acheminés par train, le reste sera acheminé par camions depuis les carrières.

### ***Évaluation des risques sanitaires***

L'étude d'impact comporte un chapitre sur les risques sanitaires. Les documents techniques ayant servi à l'analyse sont précisés notamment des guides INERIS de 2003 et 2013, le guide du CAREPS intitulé « Centrales d'enrobage de matériaux à chaud : guide pour le choix des composés émis dans le cadre des études d'évaluation de risques sanitaires ».

L'évaluation des risques sanitaires rappelle les différentes sources d'émissions et justifie des voies de transfert retenues (inhalation et ingestion). Le choix des substances est justifié dans l'étude et le choix des VTR est argumenté. Le logiciel de modélisation est précisé ainsi que les hypothèses de calculs et les limites.

L'étude que le risque est acceptable même pour les populations sensibles pour les effets à seuil ( $IR < 1$ ) et sans seuils ( $ERI < 10^{-5}$ ).

Enfin, les concentrations en  $NO_x$ , poussières et  $SO_2$  induites par les rejets de la centrale d'enrobage sont inférieures aux normes de qualité de l'air prescrites à l'article R.221-1 du Code de l'environnement.

### **II-4 - Mesures d'évitement, de réduction et de compensation de ces impacts**

Le dossier comporte un chapitre qui liste les différentes mesures adoptées par le maître d'ouvrage afin d'éviter et de réduire les impacts. L'étude d'impact tient compte de ces mesures.

Le pétitionnaire propose notamment parmi les principaux enjeux identifiés :

- aucun entretien de véhicule ou d'engins n'aura lieu sur le site,
- le ravitaillement des engins sera assuré par une citerne munie d'un pistolet à arrêt automatique, le remplissage s'effectuant au-dessus d'un bac étanche de chantier ou d'un tapis absorbant qui recueille les éventuelles égouttures.
- cuve de fioul sur rétention,
- présence de kit anti-pollution,
- présence d'un système de dépoussiérage par voie sèche comportant un filtre à manches garantissant un rejet de poussières inférieure à  $50 \text{ mg/Nm}^3$ , les poussières sont en majorité récupérées et réinjectées dans le tambour. Les formules d'enrobés tiennent compte de cette part de « fine » filtrée et réinjectée.
- équipement d'une grande partie de ses engins d'un dispositif « stop'n start » afin de limiter les rejets atmosphériques,
- réintégration de matériaux recyclés dans la centrale pouvant aller jusqu'à 50 %,
- 30 % des matériaux acheminés par train/route,



- l'utilisation de fioul TBTS pour l'alimentation du brûleur principal,
- la mise sous rétention commune des produits liquides d'une capacité de 198 m3 constituée de GBA lestés et d'une géomembrane,
- l'implantation d'une cheminée d'évacuation des gaz de combustion, de la vapeur d'eau et des poussières résiduelles, d'une hauteur de 13 m,

L'estimation des dépenses correspondantes aux mesures environnementales et aux travaux de remise en état est affichée dans le dossier.

Un tableau de synthèse des mesures proposées est inséré à l'étude d'impact, c'est-à-dire la recherche de suppression des impacts sur l'environnement et la santé, puis à défaut la recherche de réduction des impacts et enfin, en dernier recours, la recherche de mesures compensatoires.

Les mesures proposées apparaissent appropriées aux enjeux identifiés.

#### **II-4 - Mesures de suivi**

Le pétitionnaire propose un contrôle périodique des rejets atmosphériques.

#### **II-5 - Résumé non technique**

L'objectif du résumé non technique est de donner à un lecteur non spécialiste une vision synthétique de tous les sujets traités dans l'étude d'impact et dans l'étude de dangers.

Le dossier comporte un résumé non technique complet, clair et bien illustré.

#### **Information, Consultation et participation du public**

L'avis de l'autorité environnementale est également disponible sur le site Internet de la préfecture de région et de la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France.

Pour le Préfet de région,  
Le Directeur Régional et Interdépartemental de  
l'Environnement et de l'Énergie empêché,  
L'adjoint au chef de l'unité départementale  
de Seine-et-Marne,



Bruno VERHAEGHE

# Organisation de la centrale

