

DEPARTEMENT D'EURE-ET-LOIR

\*\*\*\*\*

COMMUNE DU PUISET

\*\*\*\*\*

PLATEFORME d'ALLAINES

**Autoroute A10 – PR 65 – Lieu dit « La Coquelée »**

\*\*\*\*\*

**INSTALLATIONS CLASSEES**

**Mise en service d'une centrale d'enrobage**

**DEMANDE D'AUTORISATION**

**Document n° 1**

**DEMANDE ET PIECES ADMINISTRATIVES**

\*\*\*\*\*



## TABLES DES MATIERES

<b>DEMANDE .....</b>	<b>5</b>
<b>OBJET DE LA DEMANDE D'AUTORISATION.....</b>	<b>7</b>
LE SITE RETENU .....	8
LES ACTIVITES.....	8
LA DUREE SOLLICITEE .....	9
LA PROCEDURE LIEE A LA DEMANDE D'AUTORISATION .....	9
<i>Procédure d'autorisation</i> .....	9
<i>Enquête publique</i> .....	9
<i>Concertation initiale</i> .....	9
<i>Autres autorisations nécessaires</i> .....	9
<b>LE DEMANDEUR .....</b>	<b>10</b>
LA SOCIETE COFIROUTE .....	11
<i>Présentation de la société COFIROUTE</i> .....	11
Politique générale en matière environnementale .....	12
Economie circulaire.....	12
Utilisation durable des ressources .....	13
Changement climatique .....	13
Protection de la biodiversité .....	14
Informations relatives aux engagements sociétaux en faveur du développement durable.....	14
Impact territorial, économique et social de l'activité de la société.....	14
Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de l'entreprise .....	15
Sous-traitance et fournisseurs .....	16
Loyauté des pratiques.....	16
<i>Son identification</i> .....	17
<i>Ses capacités techniques et financières</i> .....	17
<b>SITE D'IMPLANTATION ET ACCES .....</b>	<b>18</b>
SITE D'IMPLANTATION ET ACCES .....	20
<i>Localisation</i> .....	20
<i>Origine de la maîtrise foncière</i> .....	20
<i>Accessibilité du site</i> .....	20
<i>Critères géographiques</i> .....	21
<i>Critères économiques et techniques</i> .....	21
<i>Critères sociaux liés à LA présence humaine</i> .....	21
<i>Critères environnementaux</i> .....	21
<i>Choix du projet de remise en état</i> .....	22
<b>NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES ENVISAGEES.....</b>	<b>23</b>
NATURE DES ACTIVITES RELEVANT DE LA NOMENCLATURE ICPE.....	25
<i>La centrale d'enrobage</i> .....	25
Déclassement en fonction du taux de recyclés.....	25
<i>Le dépôt de bitume</i> .....	29
<i>Le dépôt de produits inflammables</i> .....	30
<i>Puissance Installée de l'équipement</i> .....	31
<i>Station de transit des matériaux</i> .....	35

<i>Capacité de production et débouchés</i> .....	36
ACTIVITES NE RELEVANT PAS DE LA NOMENCLATURE ICPE .....	37
<i>Locaux sociaux, vestiaires et sanitaires</i> .....	37
<i>Equipements techniques</i> .....	37
<i>Alimentation électrique</i> .....	37
<i>Eclairage</i> .....	37
<i>Réseau de communication</i> .....	37
<i>Gestion des eaux issues du traitement des matériaux</i> .....	37
<i>Gestion des eaux pluviales</i> .....	37
<i>Gestion des eaux vannes sanitaires</i> .....	38
<i>Alimentation en eau potable</i> .....	38
<i>Autres usages de l'eau</i> .....	38
VOLUME DES ACTIVITES .....	40
<i>Approvisionnement et consommation des matériaux et matières premières</i> .....	40
<i>Inconvénients et rejets de l'exploitation – hygiène et sécurité</i> .....	40
SITUATION AU TITRE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT .....	41
<i>Réglementation relative aux ICPE</i> .....	41
Régime SEVESO .....	41
Directive IED .....	41
Rubriques ICPE .....	42
Calcul des seuils SEVESO 3 .....	44
<i>Réglementation relative à la loi sur l'eau</i> .....	44
<i>Garanties financières</i> .....	44
<i>Communes concernées par le rayon d'affichage</i> .....	45
LISTE DES TEXTES REGLEMENTAIRES APPLICABLES .....	47
FONCTIONNEMENT DU SITE D'EXPLOITATION .....	48
<i>Méthode d'exploitation</i> .....	48
<i>Périodes et horaires de fonctionnement</i> .....	48
<i>Entretien et ravitaillement des engins</i> .....	48
<i>Contrôle des accès et des matériaux emportés sur le site</i> .....	48
<i>Moyens de prévention et coûts associés</i> .....	49
<i>Mesures réalisées</i> .....	49
Sur les rejets atmosphériques .....	49
Sur les émissions sonores .....	49
<i>Destination des produits, sous-produits et des déchets</i> .....	51
Produits .....	51
Sous-produits .....	51
Déchets liés à l'activité industrielle .....	51
<i>Cessation d'activité</i> .....	51
<b>AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES .....</b>	<b>52</b>
<b>ENGAGEMENT .....</b>	<b>54</b>
<b>PIECES JOINTES A LA DEMANDE .....</b>	<b>56</b>
PLAN DE SITUATION AU 1/25000 <sup>E</sup> .....	57
PLAN PARCELLAIRE AU 1/2000 <sup>E</sup> .....	59
PLANS DES ABORDS DE L'INSTALLATION : PERIMETRE ELOIGNE DANS UN RAYON DE 200 M ET PERIMETRE RAPPROCHE DANS LE RAYON DE 35 M .....	60

<b>PIECES ANNEXES A LA DEMANDE.....</b>	<b>61</b>
EXTRAIT KBIS DE COFIROUTE .....	62
CAPACITES TECHNIQUES ET FINANCIERES .....	63
CERTIFICATIONS ET ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL .....	64
RAPPORT FINANCIER COFIROUTE 2016.....	65
BILAN GES COFIROUTE 2015 .....	66
ARRETE PORTANT DECISION APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS .....	67
AVIS DE MR LE MAIRE DU PUISET.....	68



# DEMANDE



**OBJET DE LA DEMANDE  
D'AUTORISATION**

## LE CONTEXTE

La société COFIROUTE engage pour les prochaines années la réalisation de travaux de gros entretien et de réfection des chaussées de l'Autoroute A10 sur le tronçon compris entre Ponthévrard et Orléans.

Ces travaux consistent, sur certains secteurs, à supprimer la couche de roulement actuelle par rabotage en vue de son remplacement et sur d'autres parties de chaussées à recharger cette couche de roulement. Ces travaux se dérouleront hors intempéries sur une durée de 4 ans environ pour des périodes déterminées et continues de 3 mois.

Pour réaliser ces travaux, il convient de disposer, à proximité d'un moyen de production de béton bitumineux. Aussi afin de limiter l'impact lié aux transports de ces enrobés, il a été retenu la mise en place à proximité directe de la zone de travaux, d'une centrale d'enrobage à chaud ainsi que ses activités connexes sur une plateforme existante disposant d'un accès direct à l'autoroute.

COFIROUTE fera appel à des prestataires qui auront la charge de la bonne réalisation de ces travaux et leur confiera par délégation l'exploitation de la plateforme pour la durée de leur mission. COFIROUTE sollicite une autorisation fixe au titre des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) en raison de la durée envisagée des travaux.

*Aucune donnée dans le présent dossier n'est jugée comme stratégique, aussi aucune partie n'est classée confidentielle.*

## LE SITE RETENU

Nous envisageons d'installer un poste d'enrobage de type TSM R 28 ou similaire sur une aire déjà aménagée en plateforme lors de la construction de l'autoroute et régulièrement utilisée. Elle est intégrée à l'emprise de l'autoroute A 10 dont COFIROUTE est le concessionnaire sise sur le territoire de la Commune DU PUISET (28).

L'accès direct à la voirie autoroutière via la sortie n°12 d'Allaines, permet la sécurisation du chantier et limite l'utilisation des voiries du réseau communal et départemental notamment pour le transport des enrobés.

Les coordonnées Lambert 93 du site sont : X : 614 385 m ; Y : 6 790 070 m ; Z : 137 m NGF.

*Cf plan de situation en annexe*

## LES ACTIVITES

Il s'agit d'un complexe appelé : « usine d'enrobés à chaud », destiné à mélanger, à chaud, des granulats (fillers, sables et graviers), à du bitume dans le cadre d'un processus d'enrobage.

L'installation et ses activités connexes se décomposent en quatre grandes parties :

- Le poste d'enrobage
- Le dépôt de bitume
- Le stockage et la distribution de produits inflammables
- La station de transit de matériaux

L'ensemble représentant une puissance électrique installée de l'ordre de 1063 kW. (Cf page 28).

## LA DUREE SOLLICITEE

Cette durée est directement liée à la durée des travaux de gros entretien et de réfection de chaussées de l'autoroute A10 programmés par son concessionnaire COFIROUTE, ici le demandeur. Nous envisageons de réaliser ces travaux de 2019 à 2022.

Pour pallier aux risques de dérive temporelle consécutives à d'éventuelles intempéries et afin de tenir compte des délais de démantèlement liés à ce type d'installation, de remise en état de la plateforme et de cessation d'activité, cette autorisation est sollicitée pour une durée de 4 ans.

## LA PROCEDURE LIEE A LA DEMANDE D'AUTORISATION

### PROCEDURE D'AUTORISATION

La durée d'exploitation sollicitée n'étant pas compatible avec la procédure dite temporaire régulièrement utilisée pour ce type de travaux, la société COFIROUTE s'est orientée vers une demande permanente bien que la durée globale de fonctionnement pressentie de l'installation ne sera que de l'ordre de 200 jours par campagnes annuelles (période du printemps et/ou de l'automne).

La procédure administrative d'autorisation ICPE est par ailleurs décrite sur le site des installations classées :

<http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr> et reprise dans le déroulé présenté page suivante.

### ENQUETE PUBLIQUE

En application des dispositions de l'article R 123-1 du Code de l'Environnement, la demande sera soumise à enquête publique d'une durée minimale d'un mois (cf décision de la demande au cas par cas).

### CONCERTATION INITIALE

Ce projet s'inscrivant dans le cadre de travaux liés à l'entretien de l'autoroute A10 selon un cycle régulier, il n'a pas été réalisé de débat ou de concertation préalable.

### AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES

Le projet ne perturbe, et ne détruit aucune espèce protégée, ne nécessite pas de défrichement (plateforme existante) et n'altère aucun monument naturel et site classé (cf étude d'incidences).

Il n'est pas ailleurs pas soumis à permis de construire en application de l'article R 421-5 du code de l'Urbanisme. En conséquence, aucune autre autorisation n'est sollicitée autre que celle de la présente demande.

## LE DEMANDEUR

## LA SOCIETE COFIROUTE

### PRESENTATION DE LA SOCIETE COFIROUTE

La société COFIROUTE fait partie du groupe Vinci.

COFIROUTE conçoit, construit, finance et exploite 1111 km d'autoroutes dans le cadre de concessions longues en France.



Totalement engagé pour la pleine et bonne exécution des missions de service public que lui délègue l'État dans le cadre des contrats de concession, COFIROUTE mobilise l'ensemble de ses collaborateurs dans une dynamique permanente d'amélioration du service au client.

COFIROUTE est concessionnaire jusque 2031 de 1111 km d'autoroute en France plus particulièrement sur le sud Ouest de la région parisienne et notamment de l'A10. Au 31 décembre 2016, COFIROUTE employait 1456 collaborateurs.

Dans le cadre de ses activités courantes, elle entretient le réseau autoroutier et réalise des travaux sur l'ensemble de ce réseau notamment sur l'A10.

---

## POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

En application de la politique environnementale de VINCI Autoroutes, Cofiroute met en œuvre des solutions adaptées pour réduire l'impact de ses activités, en particulier dans les domaines du bruit, de la gestion des déchets, de la qualité des eaux, de la qualité de l'air, des émissions de CO2 et de la biodiversité.

Depuis décembre 2011, l'ensemble de son activité de construction, d'entretien et d'exploitation du réseau autoroutier avec tunnels est certifié ISO 14001 (management environnemental).

La Direction Développement Durable et Qualité, distincte des structures opérationnelles, est chargée de coordonner les actions engagées en matière d'environnement, de veiller à leur bonne application et de mesurer les résultats obtenus.

En 2016, 392 heures de formation à l'environnement ont été délivrées aux salariés de Cofiroute et ont porté notamment sur la gestion des déchets, le suivi des stations d'épuration, la gestion du patrimoine forestier, l'entretien des dépendances vertes, la reconnaissance d'espèces protégées et des espèces invasives, le système de management environnemental (mise à jour de la norme ISO 14001). 461 quarts d'heure d'information sur des sujets environnementaux ont été déployés dans les Directions Régionales et au siège tout au long de l'année (233 en 2015).

La prévention des risques environnementaux et des pollutions a fait l'objet d'investissements en 2016. Ainsi en matière de protection des ressources en eau, un bassin de décantation supplémentaire a été réalisé, ce qui porte à 1 442 le nombre de bassins protégeant le linéaire d'autoroute.

La garantie assurance pour risques environnementaux est d'un montant de 50 millions d'euros.

---

## ECONOMIE CIRCULAIRE

En matière de gestion des déchets et de contribution à l'économie circulaire, 100 % des centres d'exploitation pratiquent le tri pour l'ensemble de leurs déchets et sont équipés de plateformes de collecte. Sur les 313 tonnes de déchets dangereux collectées en 2016 (949 en 2015 (1)), 167 tonnes ont été valorisées et sur les 2 617 tonnes de déchets non dangereux collectées (2 947 en 2015), 1 916 tonnes ont été valorisées. L'amélioration de la traçabilité des déchets, notamment via les registres réglementaires mis en place pour les déchets dangereux et non dangereux, permet de mieux suivre leur devenir : destruction, valorisation de matière ou valorisation énergétique. Par ailleurs, 100 % des aires de repos et de services sont équipées de points de collecte sélective.

En 2016, 140 282 tonnes de matériaux de construction recyclés ont été utilisées pour la mise en œuvre des chaussées, lors d'opération de construction ou d'entretien (227 552 tonnes en 2015).



Afin de prévenir le gaspillage alimentaire, les boîtes de repas prévues pour le ravitaillement des clients en cas d'événement les immobilisant sur le réseau (VINCI Box) qui arrivent à proximité de leur date de péremption sont distribuées à des associations d'aide aux personnes défavorisées.

Cofiroute ne gère pas d'espace de restauration à destination de ses clients ou de ses salariés.

---

## UTILISATION DURABLE DES RESSOURCES

La consommation d'eau s'est élevée à 127 978 m<sup>3</sup> d'eau de ville achetée et à 68 733 m<sup>3</sup> d'eau forée (soit un total de 196 711 m<sup>3</sup>, contre 190186m<sup>3</sup> en 2015).

Concernant la consommation de matières premières, le total des matériaux de construction pour la mise en œuvre des chaussées s'élève à 832 832 tonnes (580 772 tonnes en 2015) dont 140 282 tonnes de matériaux recyclés (227 552 tonnes en 2015).

Le volume de sel utilisé pour la viabilité hivernale s'élève à 6 182 tonnes, en baisse par rapport à 2015 (10 269 tonnes). Cette consommation est très dépendante de la météorologie.

La consommation d'électricité est de 34 895 312 kWh en 2016 contre 36 101 181 kWh en 2015.

La consommation de gasoil est de 2 085 388 litres contre 2 242 738 litres en 2015. Les panneaux photovoltaïques implantés sur le réseau exploité par Cofiroute ont fourni 17 468 kWh en 2015 (40 704 kWh en 2015).

Pour améliorer l'efficacité énergétique, les Directions Régionales d'Exploitation mettent en œuvre des actions adaptées, répondant au contexte local (ex : pose d'onduleurs centralisés, déploiement de compteurs communicants...) ou s'inscrivant dans une approche globale au niveau de l'entreprise (sensibilisation au covoiturage, incitation à l'usage de la visioconférence).

---

## CHANGEMENT CLIMATIQUE

En application de l'article 75 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 (dite Loi Grenelle 2) ainsi que du décret n° 2011-829 du 11 juillet 2011, Cofiroute a réalisé son bilan réglementaire des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) en 2012, et l'a actualisé en 2015. Conformément aux engagements de VINCI Autoroutes en matière de développement durable, Cofiroute a poursuivi ses actions visant à réduire ses émissions directes. En 2016, les émissions générées par ses propres activités sont de 10 127 tonnes de CO<sub>2</sub> (Cf bilan gaz à effet de serre en annexe).

Par ailleurs, les émissions liées au trafic des clients sont évaluées à 3123130 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2016 (3045564 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> en 2015).

En 2016, 42 voies de télépéage à 30 km/h étaient en service sur le réseau Cofiroute. En supprimant les arrêts/redémarrages des véhicules en voies, ces équipements ont permis d'éviter l'émission de 9351Teq CO<sub>2</sub> en 2016 (6616Teq CO<sub>2</sub> en 2015).

Les 10 parkings de covoiturage en service le long du réseau Cofiroute ont atteint un taux de fréquentation de 73 %.

À ce stade, il n'a pas été identifié de conséquence du changement climatique sur l'activité. Les mesures précitées contribuent cependant à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

## PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

Les autoroutes traversent les territoires et peuvent fragmenter les habitats de certaines espèces.

Cofiroute s'efforce donc d'adapter la "perméabilité" de l'infrastructure. À fin 2016, 322 passages faune contribuent à rétablir la continuité écologique des milieux.

Suite à la signature d'un plan de relance avec l'État, des études ont été lancées en 2015 en vue de l'aménagement de 29 ouvrages faune d'ici à 2018. Les 8 passages petite faune réalisés en 2016 font l'objet d'un suivi photographique à leur achèvement.

Les dépendances vertes sont entretenues selon les principes de gestion différenciée, qui visent en particulier à favoriser la biodiversité. En outre, Cofiroute s'est entourée d'experts en génie écologique pour faire évoluer ses pratiques de gestion de la végétation et préserver les sites d'intérêt écologique.

L'usage de pesticides et de désherbants est limité et s'inscrit dans l'objectif de réduction du plan Ecophyto II à horizon 2025. La formation Certiphyto délivrée aux agents concernés a permis de faire évoluer les pratiques. En 2016, la consommation de matière active a diminué de 90 % par rapport à 2008. Dans ce contexte, le partenariat signé en 2012 avec l'Union Nationale de l'Apiculture Française (UNAF) pour le programme "Abeille sentinelle de l'environnement" dont la vocation est de sensibiliser le public à la préservation de la biodiversité et à la réduction de l'usage des produits phytosanitaires s'est poursuivi. À fin 2016, 24 ruches sont présentes sur le réseau Cofiroute.

Dans le cadre de ses activités de construction ou d'exploitation, Cofiroute noue des partenariats avec des organismes de protection de l'environnement pour réaliser des analyses préalables de sites, mettre en place des mesures de gestion écologique, ou réaliser des opérations de sensibilisation du public. En 2016, on compte 15 partenariats formalisés par des conventions.

Des actions de sensibilisation à l'environnement à destination du grand public ont été menées sur des aires de Cofiroute notamment lors des "Étapes estivales" ou les Apidays du programme Abeille sentinelle de l'environnement. Animées par les salariés et en partenariat avec des associations locales, elles ont porté particulièrement sur la protection de la biodiversité.

## INFORMATIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS SOCIÉTAUX EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

### IMPACT TERRITORIAL, ÉCONOMIQUE ET SOCIAL DE L'ACTIVITÉ DE LA SOCIÉTÉ

En matière d'emploi, Cofiroute a poursuivi son engagement dans l'économie sociale et solidaire en confiant différentes prestations à des entreprises et associations d'insertion ou des entreprises du secteur adapté (entretien d'espaces verts, numérisation de factures, restauration...).

En 2016, le montant des travaux ou prestations confiés par Cofiroute s'élève à 111 820 euros pour le secteur protégé et adapté (136 176 euros en 2015) et à 70 626 euros pour le secteur de l'insertion (104 878 euros en 2015).

Par ailleurs, Cofiroute, en tant que maître d'ouvrage, incite les entreprises réalisant les travaux à créer des emplois d'insertion. Sur le chantier d'aménagement de la troisième voie de l'autoroute A10 Chambray-Veigné, 17 182 heures de travail ont été réalisées en 2016 par 26 bénéficiaires.

Cofiroute continue à instaurer une démarche de co-construction sur ses chantiers avec les populations riveraines, les associations, les collectivités locales, les acteurs économiques et les usagers de l'autoroute. Des partenariats pluriannuels ont également été noués avec des écoles pour sensibiliser à la biodiversité les enfants

scolarisés lors d’ateliers pédagogiques et de visites d’ouvrages dédiés au rétablissement des continuités écologiques pour la faune en construction (écopont du Bas-Bry sur l’A10 et écoducs sur l’A11).

## RELATIONS ENTRETENUES AVEC LES PERSONNES OU LES ORGANISATIONS INTÉRESSÉES PAR L’ACTIVITE DE L’ENTREPRISE

*notamment les associations d’insertion, les établissements d’enseignement, les associations de défense de l’environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines*

En ce qui concerne l’environnement, Cofiroute a noué des partenariats avec des associations environnementales pour d’une part, contribuer à l’amélioration des connaissances (réalisation d’études et financement de recherche) avec notamment, la Ligue pour la Protection des Oiseaux, France Nature Environnement Centre Val de Loire, la chaire Paris Tech et The Shift Project et d’autre part, mettre en place des animations sur le thème de l’environnement et de la biodiversité à destination des clients et du personnel avec l’Union Nationale de l’Apiculture Française dans le cadre de son programme Abeille Sentinelle de l’environnement.

En matière de sécurité routière, Cofiroute est membre fondateur de la Fondation d’entreprise VINCI Autoroutes pour une conduite responsable et s’associe régulièrement aux actions entreprises par celle-ci : apport logistique pour les besoins de recherches scientifiques, participation des salariés pour l’animation des actions de sensibilisation des clients. En particulier, lors des grands départs ou lors d’événements spécifiques (Grands prix moto ou 24 heures camions), les animations de la Fondation destinées à prévenir le risque de somnolence au volant ont pu être mises en œuvre sur les aires du réseau Cofiroute ou à proximité.

Dans le domaine artistique, à l’occasion de la Fête de l’autoroute qui s’est déroulée le 22 mai et dans le cadre d’un partenariat entre VINCI Autoroutes et le Palais de Tokyo à Paris, Cofiroute a accueilli, à l’intérieur du Duplex de l’A86, une œuvre monumentale signée par l’artiste argentin Felipe Pantone.

Cofiroute a également été le mécène principal du spectacle “wild side story”, une création originale de la Compagnie Off qui a souhaité le mettre en scène au “Point Zéro” de l’A10, symboliquement matérialisé par un pilier coloré situé sous le tablier de l’autoroute, au point de jonction entre Tours et Saint-Pierre-des-Corps. Le 5 novembre 2016, 2 000 personnes ont découvert gratuitement le spectacle.

Par ailleurs, Cofiroute est membre de la Fondation d’entreprise VINCI pour la Cité et effectue une dotation à La Fabrique de la Cité.

En 2016, 4 des salariés de Cofiroute ont parrainé des projets de la Fondation d’entreprise VINCI pour la Cité et dans le cadre du partenariat entre VINCI et le Paris Football Club, 5 salariés ont parrainé des élèves de la Paris FC Academy.

En matière de relations avec les parties prenantes, Cofiroute s’est engagée dans une démarche de co-construction en s’appuyant sur son savoir-faire en matière de relations constructives et durables avec les riverains et les acteurs du territoire. Ainsi le projet d’aménagement de l’autoroute A10 entre Poitiers (en Vienne) et Veigné (en Indre-et-Loire) a fait l’objet d’une concertation publique assortie d’une action de co-construction volontaire afin d’intégrer –dans la mesure du possible – les attentes de tous les publics.

Cette concertation publique d’envergure a été largement relayée sur les 93 km du territoire par les médias locaux et a permis d’ouvrir un dialogue constructif et intégré avec plus de 5 000 participants qui ont apporté 671 contributions au projet et 921 avis. Cette action de co-construction volontaire se poursuivra au-delà de la concertation réglementaire en 2017 autour d’ateliers d’échanges permettant aux acteurs du territoire de participer à la conception technique du projet aux côtés des équipes de VINCI Autoroutes.

---

## SOUS-TRAITANCE ET FOURNISSEURS

Cofiroute s'attache à associer ses collaborateurs, ses fournisseurs et sous-traitants à ses engagements sur l'environnement et la sécurité. Dans ce cadre, elle intègre systématiquement à ses contrats des exigences spécifiques. De plus, depuis juin 2012, une charte d'engagements et de performance globale des fournisseurs de VINCI est annexée à l'ensemble des contrats.

En particulier, Cofiroute s'est engagée dans la démarche "maîtrise d'ouvrage zéro accident" lancée par VINCI Autoroutes en mars 2012. À l'instar de ce qui est réalisé en matière de prévention du personnel, l'objectif de cette démarche est de lutter contre les accidents de travail et les situations à risque en associant l'ensemble des intervenants sur les chantiers dont Cofiroute est le maître d'ouvrage. Un plan d'actions est en vigueur pour la période 2015-2016.

Dans ce cadre, en 2016, 778 inspections sécurité ont été réalisées sur les chantiers soit 55 % de plus qu'en 2015 (501). Le lancement de la démarche APTE'VA "Autorisation pour travailler ensemble chez VINCI Autoroutes" a permis de former 1 229 salariés pouvant intervenir sur les chantiers de Cofiroute et 408 "quarts d'heure sécurité" ont été animés par des représentants du maître d'ouvrage.

Sur les chantiers dont Cofiroute est le maître d'ouvrage, on dénombre 11 accidents du travail (6 avec arrêt et 5 sans arrêt) pour l'année 2016, ce qui correspond à un nombre d'accident divisé par plus de 2 par rapport à 2015 (28 accidents du travail dont 14 avec arrêt et 14 sans arrêt).

---

## LOYAUTÉ DES PRATIQUES

En 2013, VINCI s'est doté du manifeste « Ensemble » qui réaffirme les principes éthiques applicables par toutes les filiales et partout dans le monde.

Par ailleurs, la Charte « Engagements de Performance globale » annexée à l'ensemble des contrats et dont l'énumération des principes fait l'objet d'une clause spécifique dans ces contrats, indique les engagements de COFIROUTE et ceux du prestataire en matière de respect des principes du Pacte Mondial de l'Organisation des Nations Unies, de respect des Droits de l'Homme, des normes de travail et de l'éthique en matière de concurrence et de lutte anti-corruption.

Enfin, les actions de la Fondation d'entreprise VINCI Autoroutes pour une conduite responsable précitée contribuent à la sécurité des clients de COFIROUTE.

## SON IDENTIFICATION

SOCIETE : COFIROUTE

FORME JURIDIQUE : SA

SIEGE SOCIAL : 12 rue Louis Blériot - CS 30035 - 92506 Rueil-Malmaison Cedex

SA au capital de 158 282 124 euros

RCS : 552 115 891 Nanterre

SIRET : 552 115 891 00418

CODE APE 5221Z

Téléphone : 01 55 94 70 00 Télécopie : fax DPC 01.55.94.75.13

REPRESENTEE PAR Antoine TREBOZ, Directeur Opérationnel Infrastructures

## SES CAPACITES TECHNIQUES ET FINANCIERES

Sur le plan technique, la société COFIROUTE est forte de plusieurs centaines de collaborateurs. Elle possède un parc matériel lui permettant d'assurer ses prestations.

Pour exploiter la centrale d'enrobage, elle fera appel à une entreprise extérieure qui lui garantira un niveau de qualité irréprochable dans le cadre d'un contrat de travaux qui les liera.

Dans le cadre de ce projet, ce sont environ 4 à 5 salariés qui seraient affectés sur le site pour assurer la bonne gestion de celui-ci. Placés sous l'autorité d'un chef de la centrale en charge du suivi notamment des informations liées à la sécurité physique et environnementale du site.

COFIROUTE est par ailleurs certifiée ISO 14001 depuis décembre 2011.

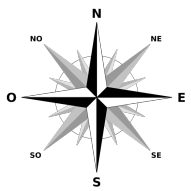
Vous trouverez ci-après, l'évolution du chiffre d'affaires et du résultat repris dans le tableau ci-après.

<i>(en millions d'euros)</i>	2016	2015	2014	2013	2012
Chiffre d'affaires d'exploitation	1 363,5	1 306,4	1 283,6	1 241,4	1 208,5
Chiffre d'affaires - construction de nouvelles infrastructures en concession	94,1	80,9	100,3	109,4	128,0
<b>Chiffre d'affaires total</b>	<b>1 457,7</b>	<b>1 387,3</b>	<b>1 383,9</b>	<b>1 350,8</b>	<b>1 336,5</b>
<b>Résultat net part du Groupe</b>	<b>476,8</b>	<b>375,9</b>	<b>337,0</b>	<b>302,4</b>	<b>294,0</b>
<b>Endettement financier net</b>	<b>- 4 115</b>	<b>- 1 856</b>	<b>- 2 374</b>	<b>- 2 857</b>	<b>- 2 877</b>

*Cf extrait du rapport financier 2017 en annexe*

## **SITE D'IMPLANTATION ET ACCES**

Plan de situation plateforme du Puiset  
1/25000e



## SITE D'IMPLANTATION ET ACCES

Nous envisageons d'installer un poste d'enrobage TSM R 28 ou similaire sur une aire déjà aménagée en plateforme lors de la construction de l'autoroute et régulièrement utilisée. Elle est intégrée à l'emprise de l'autoroute A 10 dont COFIROUTE est le concessionnaire sise sur le territoire de la Commune DU PUISET (28).

L'accès direct à la voirie autoroutière permet la sécurisation du chantier et limite l'utilisation des voiries du réseau départemental notamment pour le transport des enrobés.

## LOCALISATION

REGION : Centre Val de Loire

DEPARTEMENT : Eure et Loir (28)

COMMUNE : LE PUISET (28 310)

LIEU DIT : La Coquelée

SURFACE TOTALE DU SITE : 29 300 m<sup>2</sup>

SURFACE CONCERNEE PAR L'IMPLANTATION : 25 500 m<sup>2</sup>

COORDONNEES LAMBERT 93 du site sont : X : 614 385 m ; Y : 6 790 070 m ; Z : 137 m NGF.

CLASSEMENT PLU : zonage A : autorise cette activité.

*Cf Plan de situation et plan parcellaire en annexe.*

## ORIGINE DE LA MAITRISE FONCIERE

Cette plateforme est la mise à disposition par COFIROUTE qui en est le concessionnaire et maître d'ouvrage du chantier à lancer.

## ACCESSIBILITE DU SITE

Le transit de matériaux bruts et de matières premières empruntera l'autoroute A10 qui dessert cette plateforme et notamment sa sortie n°12.

Le trafic lié au transport d'enrobés empruntera exclusivement l'autoroute qui constitue par ailleurs leur lieu d'utilisation. En retour, ce même itinéraire sera utilisé pour le transport des fraisats issus du rabotage.

*Cf Plan de situation page 20.*



## CHOIX DE L'IMPLANTATION DE L'INSTALLATION

Le choix de l'implantation est motivé par plusieurs éléments forts décrits ci-dessous.

### CRITERES GEOGRAPHIQUES

La plateforme est positionnée à proximité de la sortie n°12 de l'autoroute A10 dans une emprise foncière intégrée à la concession, jouxtant ainsi l'autoroute.

Les zones de travaux sont situées non loin de la plateforme la plaçant directement à proximité.

Son positionnement et son accessibilité, par les accès de services mais également par la sortie n°12, lui assurent son autonomie.

Elle est par ailleurs excentrée des zones d'habitations.

### CRITERES ECONOMIQUES ET TECHNIQUES

De par sa position géographique et sa surface utile, cette plateforme permet d'y positionner l'installation, et d'y stocker à proximité les granulats nécessaires.

Cette implantation à proximité des lieux d'utilisation permet également d'éviter des baisses de températures des enrobés fabriqués, par des distances de transports importantes, en réduisant les coûts énergétiques et le nombre de camions pris en compte dans la rotation.

La capacité de production de l'installation projetée d'une part, la proximité des chantiers d'autre part, ainsi que les conditions de dessertes, constituent les principaux critères économiques.

En complément, la présence de personnels pour la réalisation de ce chantier contribuera à l'économie locale en sollicitant les commerces de proximité dont ceux de la restauration et de l'hébergement.

### CRITERES SOCIAUX LIES A LA PRESENCE HUMAINE

Outre la qualité du milieu naturel pour lequel des mesures ont été prises, ce sont les nuisances aux riverains qu'il convient de réduire à des seuils tolérables. Il apparaît que les mesures envisagées sur le site sont de nature à préserver les intérêts des personnes et des biens en ce sens où les plus proches habitations sont éloignées de plus de 1000 mètres.

### CRITERES ENVIRONNEMENTAUX

Étant donné qu'il n'y aura aucune destruction d'habitats naturels, l'installation étant mise en oeuvre sur une plateforme anthropique existante, les impacts sur la faune et la flore seront limités et d'ordre local. Le projet ne porte pas atteinte à aux zones d'intérêts au titre des directives "Oiseaux". La plus proche étant située à 1,4 km du site à l'Ouest.

Les qualités des eaux superficielles seront maintenues du fait des mesures prises et prévues pour la poursuite de l'activité. Il n'y aura pas d'impact sensible sur les eaux souterraines.

Sur le plan strict de l'environnement, il apparaît moins dommageable de s'installer sur cette plateforme existante, plutôt que d'en créer une nouvelle qui pourrait amputer de nouvelles surfaces naturelles dans cette région biologiquement sensible.

L'éloignement des zones d'habitations constitue un élément favorable, notamment dans le sens des émissions sonores.

Les aires de stockage et l'installation resteront peu perceptibles, de façon fugitive depuis les voies de circulation locales et à faible trafic.

## CHOIX DU PROJET DE REMISE EN ETAT

Le choix de la remise en état découle d'impératifs techniques.

En fin d'exploitation, la société utilisatrice fera procéder à un diagnostic de la qualité des sols restitués sur demande du Préfet.

L'état du sol actuel (initial) sera à rapprocher de l'état du sol à restitution. La société utilisatrice enlèvera toute pollution complémentaire du fait de son exploitation.

Un diagnostic environnemental a été réalisé en Avril 2017 par ANTEA GROUP afin de caractériser la qualité des sols au droit du terrain lequel a déjà été occupé par une centrale à enrobés (document 5, annexe 1).

Dix sondages de sol ont été réalisés en Avril 2017 à proximité des sources potentielles de pollution identifiées : centrale à enrobés, zone de dépôts de matériels/bennes, zone de dépôts de matériaux (tas d'enrobés présents).

Au regard des activités du site prises en compte (centrale d'enrobage), des résultats de l'étude historique, documentaire et de vulnérabilité ainsi que des informations issues des investigations de terrain et des résultats analytiques, Antea Group ne recommande pas d'action particulière.

Cependant, dans l'hypothèse de travaux de terrassement ou d'un réaménagement de la plateforme, il conviendra de porter une attention particulière aux terres excavées afin de sélectionner les filières d'élimination appropriées, étant donnée la présence d'hydrocarbures totaux et d'hydrocarbures aromatique polycycliques en concentration modéré à faible à proximité directe de la centrale ou d'un tas d'enrobés.

## **NATURE ET VOLUME DES ACTIVITES ENVISAGEES**



## NATURE DES ACTIVITES RELEVANT DE LA NOMENCLATURE ICPE

L'ensemble de la plateforme est organisée autour de la centrale d'enrobage et comprend notamment :

1. Une centrale d'enrobage à chaud intégrant dans son process l'équipement de criblage et de mélange, un bassin de rétention associé à une aire de dépotage
2. Un système de traitement des eaux (fossés de collecte, séparateur à hydrocarbures et bassin d'infiltration)
3. Une aire dédiée au stockage de matériaux bruts (granulats) et de matériaux issus du rabotage des chaussées (agrégats d'enrobés)
4. Une zone de bâchage et un pont bascule
5. Des vestiaires et sanitaires situés à proximité de l'entrée du site
6. Des pistes de circulation, une zone de stationnement VL, une aire d'attente des camions
7. Une réserve incendie de 160 m<sup>3</sup> constituée **de deux bâches souples**.

Tels que ces éléments figurant au plan de la page précédente.

### LA CENTRALE D'ENROBAGE

Il s'agit d'un complexe plus communément appelé "Centrale d'enrobage à chaud", destiné à mélanger intimement, à chaud, des granulats (fillers, sables, graviers), à du bitume.

L'installation se décompose en trois parties:

- le poste d'enrobage,
- le dépôt de bitume,
- le stockage de produits inflammables,

L'ensemble représente une puissance électrique installée de l'ordre de 1 063 kW.

**Poste de marque "ERMONT", type TSM R 28 ou similaire**, il a une production nominale de 440 tonnes/heure à 5% d'humidité, et une production maximale de 630 tonnes/heure pour un taux d'humidité < à 2%.

On peut y incorporer dans les granulats, jusqu'à 40% de matériaux recyclés. Le taux de recyclage est fonction de l'humidité des recyclés. Il est limité par la température des agrégats surchauffés, limitée à 400 °C

### DECLASSEMENT EN FONCTION DU TAUX DE RECYCLES

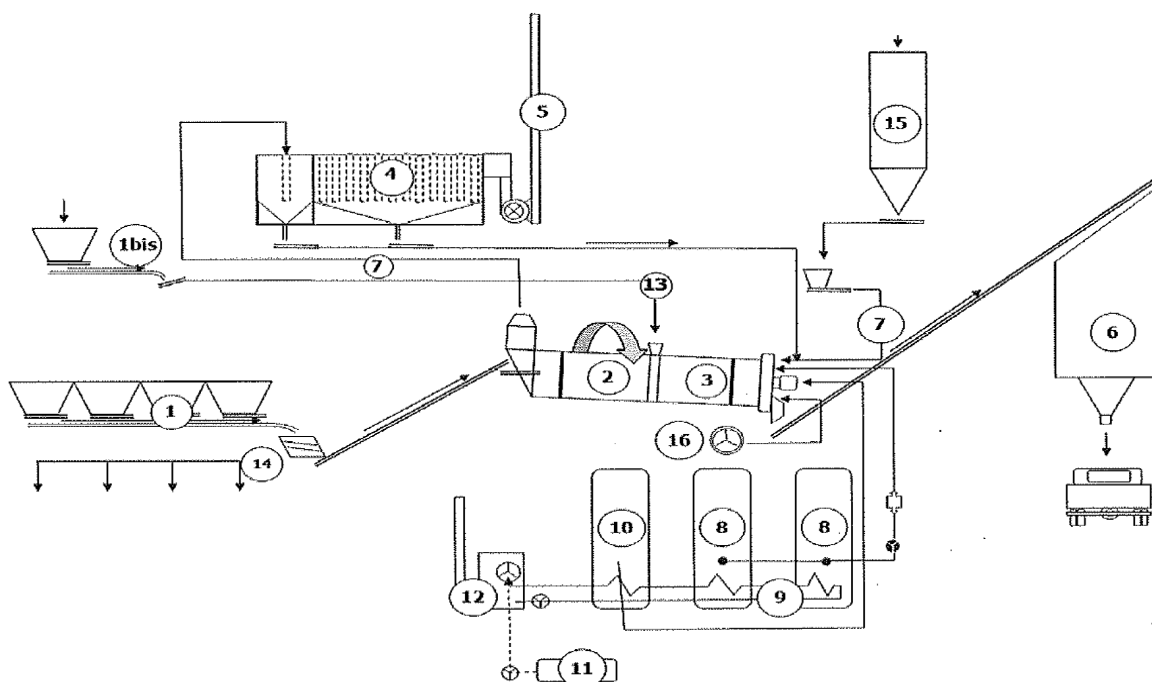
- Production réduite de 40 % avec 40 % de recyclés
- Production réduite de 30 % avec 30 % de recyclés
- Production réduite de 20 % avec 20 % de recyclés
- Production réduite de 15 % avec 100 % de recyclés

REDUCTION DE LA PRODUCTION EN FONCTION DE L'ALTITUDE					
Altitude (m)	0	500	1 000	1 500	2 000
% Réduction	0	6,5	12	17	22

Le schéma de principe du fonctionnement de la centrale est présenté page suivante



**Schéma de principe du fonctionnement  
d'une centrale d'enrobage**



**LEGENDE**

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| ① Ensemble prédoscur et tapis de reprise       | ⑨ Réchauffage du liant/fioul lourd |
| ①bis Prédoscur et tapis de reprise (recyclage) | ⑩ Stockage du fioul lourd          |
| ② Sécheur                                      | ⑪ Stockage du GNR                  |
| ③ Malaxeur                                     | ⑫ Chaudière                        |
| ④ Filtre à manches                             | ⑬ Circuit recyclés                 |
| ⑤ Cheminée                                     | ⑭ Crible écrêteur                  |
| ⑥ Trémies de stockage des enrobés              | ⑮ Stockage des fillers             |
| ⑦ Circuit des fines                            | ⑯ Soufflerie                       |
| ⑧ Stockage du bitume                           |                                    |

*D'amont en aval, il est constitué de (tel que décrit sur le schéma de principe à la page précédente):*

### **Prédoseurs**

Ils correspondent à une série de quatre trémies doseuses de 22 tonnes chacune soit une capacité totale de 88 tonnes avec une hauteur de chargement de 4 mètres. Chacune de ces trémies est équipée d'un extracteur doseur à bande caoutchouc d'une largeur de 800 dont le débit unitaire varie de 15 à 300 tonnes/heure.

Deux de ces doseurs sont volumétriques (trémies 3 et 4), les deux autres sont pondéraux (trémies 1 et 2). Ces trémies sont toutes dotées d'un contrôle de niveau par témoin lumineux. Le tout est acheminé au tapis peseur via un écrêteur par un collecteur général à bande caoutchouc. A partir des stocks, les trémies sont alimentées par une ou deux chargeuses sur pneumatiques.

### **Ecrêteur vibrant**

D'une surface de 3,20 m<sup>2</sup>, il est composé d'une grille à mailles de 50mm et est entraîné par 2 moteurs vibrants d'une puissance de 2 kW chacun. Il dispose également de divers équipements : Protection par bande caoutchouc de la zone d'impact, d'un capotage pour éviter la poussière, d'un orifice circulaire pour la réception des matériaux de la goulotte du collecteur, d'étanchéité par machettes souples entre la partie vibrante et les parties fixes (goulotte réceptrice et goulotte collecteur), de protection des ressorts par chaussettes souples (ou de silentbloc). Une goulotte permet l'évacuation des refus.

### **Tapis peseur**

Il transporte les granulats de la sortie des prédoseurs à l'entrée du tambour sécheur, à l'aide d'un transporteur à bande capoté et équipé d'une table de pesage en continu. Son débit maximum est de 700 t/h.

### **Tambour sécheur malaxeur**

Il s'agit, plus précisément, d'un tambour sécheur malaxeur recycleur installé en position inclinée. Il reçoit les matériaux dans sa partie haute par un tapis enfourneur à double sens de marche, ceci pour réaliser les étalonnages. Son débit est de 700 T/h associé à une puissance de 7,5 KW

Le tambour sécheur d'un diamètre de 3m20 est animé d'un mouvement rotatif autour de son axe par quatre galets moteurs de 45 KW. Ce tambour comporte trois zones indépendantes :

- zone où se développe la flamme
- zone de chauffage / séchage / homogénéisation en amont
- zone d'enrobage/homogénéisation en aval.

Les séparations de celles-ci sont matérialisées par des aubes spéciales qui créent un écran de protection de matériaux entre le bitume, injecté en partie basse, et le rayonnement de la flamme en partie haute.

Les matériaux, ainsi séchés et homogénéisés, entrent dans la partie du tambour.

Le bitume injecté par une rampe est mélangé aux granulats. Il est dosé par une pompe volumétrique, entraînée par un moteur à courant continu et vitesse variable. Ce débit est réglable de 4 à 40 m<sup>3</sup>/h via un débitmètre massique.

Plage d'utilisation : 175 à 630 T/h

Débit nominal : 440 T/h à 5 % d'humidité avec 130° C d'élévation de température des matériaux

## Anneau de recyclage

Les recyclés éventuels sont introduits dans le tambour, derrière des aubes protectrices, où ils sont séchés et préchauffés avant leur admission dans la zone de malaxage pour permettre le recyclage à fort taux.

- Enveloppe d'introduction
- By-pass à commande pneumatique
- Goulotte de réception des fraisats de forme ronde pour faciliter l'implantation du doseur à recyclés
- Limite mécanique de l'anneau : 200 t/h

Déclassement de la production du poste :

Réduction :	15% à 10% de RAP*
	20% à 20% de RAP*
	30% à 30% de RAP*
	40% à 40% de RAP*

\*RAP =Reclaimed Asphalt Pavement (agrégats d'enrobés).

Les matériaux ainsi enrobés sont maintenus en température jusqu'à leur sortie du tambour d'où ils sont évacués par un élévateur rotatif qui élimine toute ségrégation. De plus, ce tambour est muni d'une volute d'aspiration des gaz, ainsi que d'une large porte de visite et d'un système spécial assurant une évacuation des gaz vers les dépoussiéreurs à manches avec mise en vitesse progressive, sans turbulence, évitant ainsi l'envol des fines enrobées.

Le bitume injecté par une rampe est mélangé aux granulats. Il est dosé par une pompe volumétrique, entraînée par un moteur asynchrone et vitesse variable. Ce débit est réglable jusqu'à 40 m<sup>3</sup>/h via un débitmètre massique.

La combustion est assurée par deux brûleurs à air fermé et silencieux, totalement automatiques et munis d'allumage électrique et d'un contrôle photoélectrique des flammes. Ils sont alimentés au fioul lourd par une motopompe après avoir été réchauffé par un réchauffeur de 60 kW. Le fioul est pulvérisé automatiquement par une arrivée d'air provenant d'un moto ventilateur d'un débit de 30 500 m<sup>3</sup>/heure. La puissance thermique de chaque brûleur est de 19 MW.

Une sonde infra rouge mesure la température des enrobés en sortie du tambour.

La procédure de démarrage est totalement automatisée. Durant tout son cycle de fonctionnement, un boîtier indépendant contrôle en continu les sécurités.

## Dépoussiéreur

Ce sont deux filtres à manches de conception ERMONT, type FEI-T52 H. Ils reçoivent les gaz chargés de fines poussières n'ayant pas été captées par le bitume dans la zone d'enrobage. Leur température d'entrée au dépoussiéreur est de l'ordre de 160 °C

Le débit nominal de chaque filtre est de 82 500 Bm<sup>3</sup>/h avec une surface de traitement de 973 m<sup>2</sup> composée de 768 manches. L'air poussiéreux passe du tambour sécheur au filtre, traversant les éléments filtrants en Nomex 500gm/m<sup>2</sup> et filtrant les poussières à la surface extérieure de la couche poreuse des manches. L'air épuré se détend dans le caisson supérieur d'où il est évacué dans l'atmosphère par une cheminée haute de 13 m.

Les fines tombent au fond du caisson et sont récupérées par 3 vis longitudinales et une transversale

Dans la partie basse du caisson, un alvéolaire assure l'étanchéité et permet de réintégrer les fines dans le tambour sécheur par un système pneumatique alimenté par un suppresseur



L'entrée du filtre est équipée d'un volet anti-incendie à commande pneumatique asservie à la sonde de température fumées placée en entrée de filtre (Sonde de sécurité indépendante des boucles de régulation).

#### **Silo à filler**

C'est un silo installé sur châssis routier fonctionnant en position horizontale d'une capacité de 75 m<sup>3</sup>. Il est équipé d'un doseur pondéral d'une capacité 2 m<sup>3</sup> montée sur jauge de contrainte pour système pondéral. Le débit varie de 4 à 25 t/h. Un filtre à manches équipe l'évent de remplissage.

#### **Silo de stockage d'enrobés avec convoyeur**

Les matériaux enrobés, à la sortie du tambour, sont évacués par un convoyeur à raclettes (débit maximum 630 t/h) couvert et réchauffé alimentant une trémie de stockage de 55 tonnes, équipée en tête d'une trémie de déchargement anti ségrégation de 3 tonnes.

Le silo est de conception auto-érectable par système de relevage hydraulique. Il a une hauteur de 14 m..

La hauteur sous casque est de 3 m pour une largeur de passage de 4,10 m.

#### **Cabine de commande**

Chaque élément actif du poste d'enrobage est restitué sous forme de voyant sur un circuit au niveau du pupitre de commande. Tous les moteurs électriques sont munis de protecteurs thermiques.

## **LE DEPOT DE BITUME**

Il est réparti en trois citernes pour une capacité de totale de 220 m<sup>3</sup>.

La première, la citerne-mère, d'une capacité de 90 m<sup>3</sup> est équipée d'un dispositif de production d'huile chaude fonctionnant de la façon suivante:

- Un brûleur FOD à régulation automatique est inclus dans une chaudière immergée et chauffe un serpentin dans lequel circule de l'huile thermique portée à 220° C.

Cette huile permet l'échange calorifique avec la masse du bitume et le fioul lourd.

- Quantité d'huile de chauffe ~ 2 500 l
- Point d'éclair 230 °C, point de combustion 250 °C

Le fonctionnement est asservi à:

- Un thermomètre à cadran sur sortie fluide
- Un thermostat à deux allures ou régulant
- Un thermostat de sécurité
- Un thermostat de présence de flamme
- Un dispositif de sécurité qui gère le démarrage du brûleur et les organes de sécurité.

En cas d'élévation anormale de la température de l'huile ou du liant, des sondes thermocouples assurent la coupure automatique du brûleur et déclenchent une alarme sonore et optique.

La puissance calorifique de ce système de réchauffage est de 600 000 kcal/h

La deuxième est une citerne-fille, également d'une capacité de 90 m<sup>3</sup>, elle est réchauffée par un serpentin dans lequel circule une partie de l'huile chaude de la citerne-mère.

La troisième citerne est mixte et aussi fille de la première. Elle dispose d'un stockage de bitume de 40 m<sup>3</sup> mais également d'un stockage de 50 m<sup>3</sup> de FOL.

Ces citernes comportent, en outre, un évent de remplissage et un flotteur équipé d'une jauge à aiguille et détecteur électrique de niveau haut.

Une citerne indépendante d'émulsion de bitume (55 m<sup>3</sup>) en container, à chauffage électrique, avec rétention, systèmes de déchargement et de chargement incorporés peut également être positionnée sur le site.

## LE DEPOT DE PRODUITS INFLAMMABLES

### **Bitume**

Il est constitué par les trois citernes décrites précédemment.

### **Fioul lourd**

Il est stocké (50 m<sup>3</sup>) dans une des citernes fille à la température de 60°C.

Il y est maintenu en température par le circuit d'huile thermique de la citerne-mère. La régulation est intégrée à la citerne agissant sur les vannes électriques placées sur les circuits de retour d'huile.

Le fioul lourd est utilisé pour le brûleur du tube sécheur. Il est amené au brûleur par des tuyauteries rigides. Un réchauffeur en ligne élève sa température à 130°C, juste avant sa combustion en tête de brûleur.

### **G N R (gazole non routier)**

Le G N R (gazole non routier) est stocké en deux endroits:

- 2 x 5 000 litres sont stockés sous les citernes de bitume. Ils sont utilisés à la température ambiante et servent au fonctionnement du brûleur de celle-ci et à l'alimentation des chargeurs qui approvisionnent les trémies.

**PUISSANCE INSTALLEE DE L'EQUIPEMENT**

<b>CENTRALE D'ENROBAGE TSM R 28</b>			
<b>Tableau des puissances</b>			
<b>Organe</b>	<b>Puissance (kW)</b>	<b>Rubrique 2515</b>	<b>Observations</b>
<b>DGMA 6404-2P</b>			
Vibreux trémie 2	0,50	0,50	
Vibreux trémie 3	0,50	0,50	
Extracteur	8,80	8,80	2,2 kW x 4
Convoyeur collecteur	15,00	15,00	
Ecrêteur agrégats	11,00	11,00	5,5 kW x 2
<b>TAPIS PESEUR TPE 600-14M</b>			
Transporteur peseur	15,00	15,00	
<b>TSM 28 MAJOR M</b>			
Enfourneur	7,50	7,50	
Ventilateur brûleur	90,00		45 kW x 2
Pompe fioul lourd	11,00		5,5 kW x 2
Tambour	180,00	180,00	45 kW x 4
Réchauffeur fioul lourd	120,00		60 kW x 2
Réchauffeur huile	4,00		
Pompe bitume	11,00		
<b>FILTRE 1 FEI-T52H</b>			
Vis longitudinales	9,00		3 kW x 3
Vis transversale	4,00		
Surpresseur	15,00		
Ecluseur	0,55		
Ventilateur exhausteur	132,00		
Registre exhausteur	0,20		
Compresseur d'air	45,00		
<b>FILTRE 2 FEI-T52H</b>			
Vis longitudinales	9,00		3 kW x 3
Vis transversale	4,00		
Surpresseur	15,00		
Ecluseur	0,55		
Ventilateur exhausteur	132,00		
Registre exhausteur	0,20		
Compresseur d'air	45,00		
<b>SILO FINES SHD75-VP25M</b>			
Vis extractrices	22,00	22,00	11 kW x 2
Elevateur	2,20	2,20	
Vis doseuse	3,00	3,00	
Vis reprise	7,50	7,50	
<b>STOCKAGE 55T SSE55CRI</b>			
Convoyeur à raclettes	74,00	74,00	37 kW x 2
Réchauffage	3,60	3,60	
<b>RECYCLES</b>			
Vibreux trémie recyclés	1,00	1,00	0,5 kW x 2
Extracteur	11,00	11,00	5,5 kW x 2
Transporteur n° 1	3,00	3,00	
Transporteur n° 2	7,50	7,50	
<b>CITERNES</b>			
CSB 90 TF6- M	16,00		
CSB 40F50	11,00		
Auxiliaire cabine	15,00		
<b>TOTAL PUISSANCE INSTALLEE</b>	<b>1062,60</b>	<b>373,10</b>	

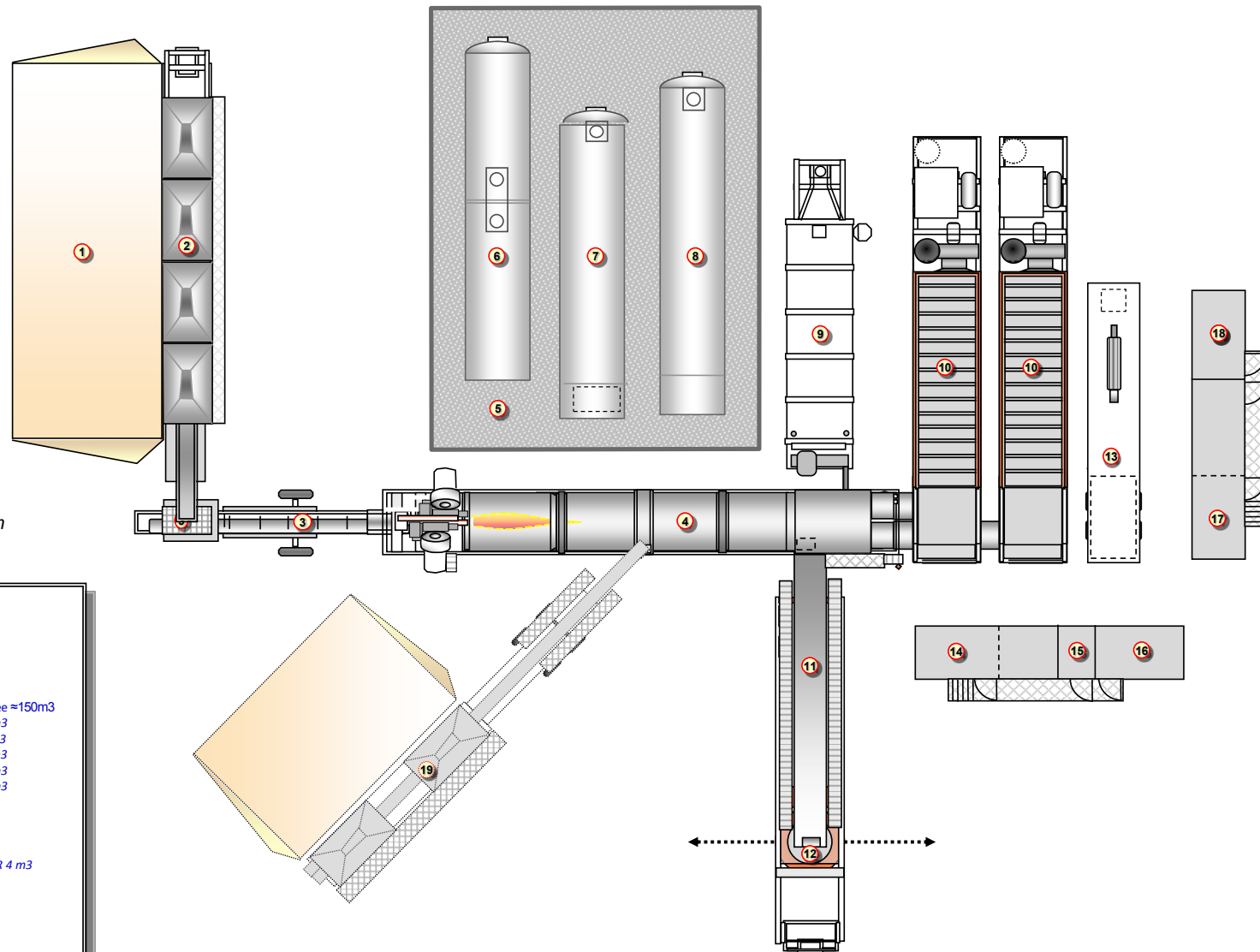
ERMONT 20070115

**TSM R 28**  
**Vue en plan**

Echelle: 1 / 2000°

Nota : Plan non contractuel.  
La disposition de certains éléments peut évoluer en fonction de la disposition et/ou de la topographie de la plate-forme occupée. Ce point concerne plus particulièrement la disposition des trémies d'alimentation, de la trémie recevant des recyclés et le vestiaire / atelier.

Plate-forme 75 m x 50 m



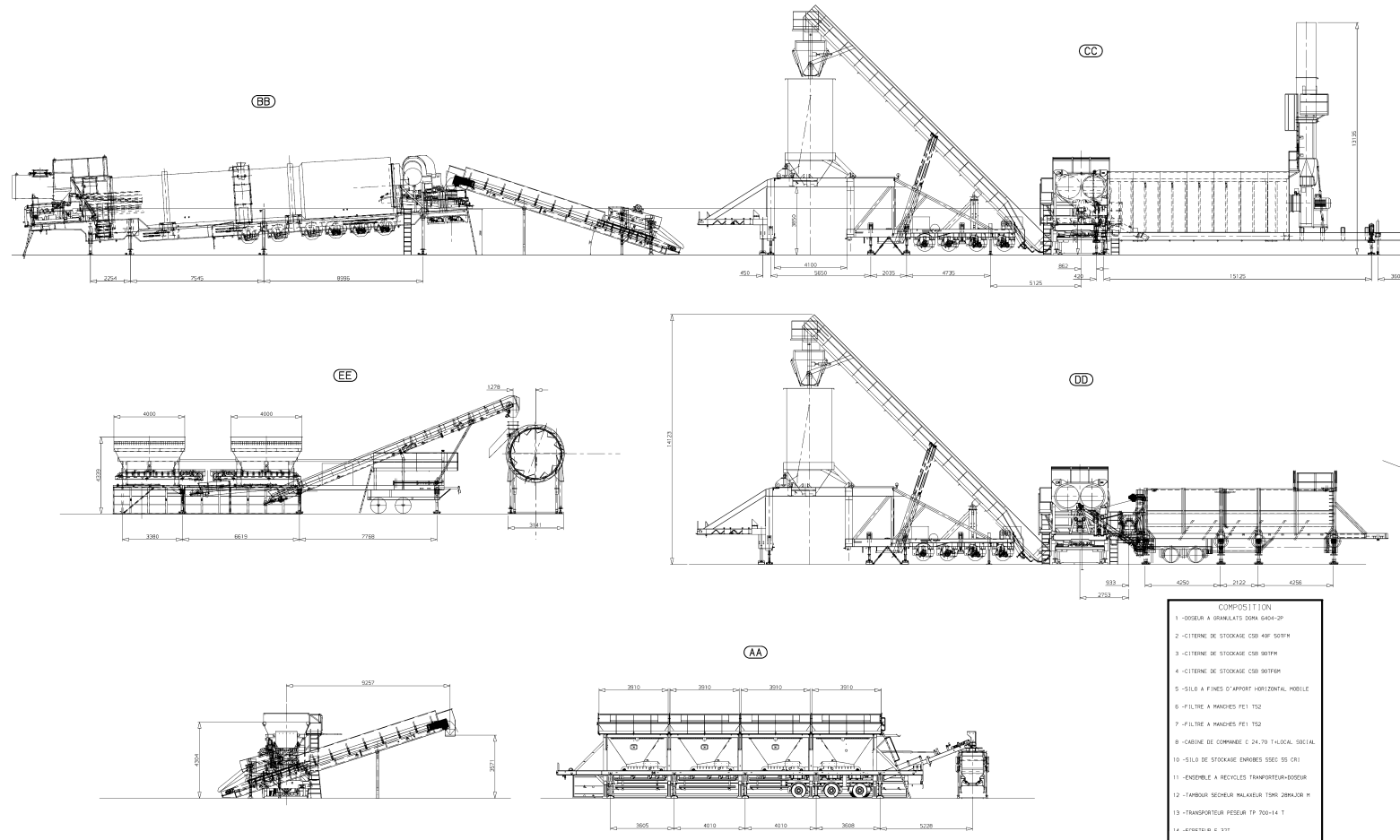
**LEGENDE**

1 - Rampe de chargement des trémies	
2 - Trémies d'alimentation	
3 - Ecrêteur élévateur à froid	
4 - Tambour sécheur malaxeur	
5 - Cuvette de rétention étanche maçonnée ≈150m3	
6 - Citerne mixte	bitume 40 m3 FOL 50 m3 GNR 10 m3
7 - Citerne fille	bitume 90 m3
8 - Citerne mère	bitume 90 m3
9 - Silo horizontal à filler : 75 m3	
10 - Deux dépoussiéreurs à manches	
11 - Elévateur à chaud	
12 - Trémie de stockage : 55 t	
13 - Groupe électrogène avec stockage GNR 4 m3	
14 - Cabine de commande - Bureau	
15 - Sanitaires	
16 - Vestiaire - Réfectoire	
17 - Atelier / Magasin	
18 - Laboratoire	
19 - Trémies éventuelles alimentation de recyclés	



**POSTE D'ENROBAGE ERMONT TSM R 28**

**VUES EN ELEVATION**





## STATION DE TRANSIT DES MATERIAUX

Les granulats pour un tonnage de flux total de l'ordre de 150 000 tonnes sur la durée du programme de travaux soit 4 ans proviendront pour une partie de carrières de roches massives pour type d'approvisionnement et pour l'autre partie (environ 20% à 30%) d'agrégats d'enrobés issus du recyclage des fraisats collectés dans le cadre du rabotage des chaussées anciennes de l'autoroute faisant l'objet d'opérations d'entretien.

Lors de leur approvisionnement par route ou fer/route, le déstockage des granulats issus des carrières de roches massives correspondra au trafic suivant pendant environ 20 semaines soit 100 jours par période pressentie sur les 4 années de travaux:

- Transport route par camions : ~1000 t/jours soit équivalence 40 semi-remorques..
- Transport fer/route : 1300 t/jours à raison de 4j/semaine dont ~120 km fer et 20 km route.

Afin que la production d'enrobés ne soit pas perturbée par manque de granulats et d'agrégats, leurs stockages seront constitués pour partie, en fonction des formulations d'enrobés à fabriquer, avant le début de chaque tranche de travaux et complété au fur et à mesure, notamment pour les agrégats d'enrobés dont le stockage est étroitement lié à l'avancement du chantier de rabotage.

Préalablement stockés, ils sont destinés à être enrobés.

Aucun matériau autre que ceux nécessaires à la confection de ces enrobés ne sera stocké sur la plateforme.

Composition des granulats de carrière (à titre indicatif) :

- Sable 0/2 environ 16%
- Gravillons 2/6 environ 17%
- Gravillons 6/10 environ 20%
- Gravillons 10/14 environ 16%
- Et filler 1%

Agrégats d'enrobés :

20%-30% au maximum selon les formules définitivement mises en oeuvre

Ces derniers constituant un déchet inerte (code 17 03 02), ils font l'objet d'un bordereau de suivi en application des dispositions réglementaires issues des arrêtés du 06/07/2011, 30/06/1997 notamment.

Les accès à la plateforme sont contrôlés et chaque transporteur est identifié. En dehors des heures de fonctionnement des installations et des périodes d'approvisionnement de ces matériaux, le site sera fermé.

Les matériaux stockés sont repris à la chargeuse sur pneus qui alimente les différents pré-doseurs de la centrale.

## CAPACITE DE PRODUCTION ET DEBOUCHES

La centrale d'enrobage devra répondre au besoin d'environ 100 000 tonnes d'enrobés routiers nécessaires au chantier de mise en oeuvre d'un tapis de renforcement sur l'autoroute A10 dans les deux sens.

Ces 100 000 tonnes seront dédiées à la fabrication d'un enrobé de type Béton Bitumineux particulièrement adapté pour la couche de roulement.

Le volume de production attendu par les sociétés en charge de l'exploitation de cette installation est de 2500 tonnes/jour avec une production maximale de 3100 tonnes/jour.

Les enrobés routiers produits par la centrale d'enrobage implantée sur la commune de DU PUISET seront utilisés dans le cadre de chantiers de réalisation du tapis de renforcement de l'autoroute A10.



## ACTIVITES NE RELEVANT PAS DE LA NOMENCLATURE ICPE

### LOCAUX SOCIAUX, VESTIAIRES ET SANITAIRES

Deux bungalows mobiles sont affectés au chantier, l'un pour les sanitaires et vestiaires et l'autre, pour le réfectoire et le local pause.

### EQUIPEMENTS TECHNIQUES

Un pont bascule est annexé à un bungalow.

Un quai de bâchage en amont du pesage nécessaire à la mise en place des bâches afin de réduire les pertes de températures et les envois éventuels.

Une aire de dépotage et de ravitaillement est destinée à accueillir les porteurs de fioul et de bitumes pendant le dépotage de leur camion. Cette même aire est utilisée pour le remplissage du chargeur sur pneus affecté à l'installation.

Une réserve incendie de 160 m<sup>3</sup> signalée et accessible par les services de secours constituée **de deux bâches souples**.

Des aires de stationnement, l'une pour les véhicules légers affectés à l'installation et aux visiteurs (essentiellement de l'entreprise en charge des travaux ou de la maîtrise d'ouvrage).

*Cf Plan de circulation et d'aménagement page 25)*

### ALIMENTATION ELECTRIQUE

Le site n'est pas relié au réseau. L'alimentation électrique est générée par un groupe électrogène principal assurant le fonctionnement de l'installation.

Un branchement électrique peut néanmoins être envisagé si le réseau le permet (proximité) mais seulement pour ce qui est de l'alimentation de la bascule, du système de surveillance et, le cas échéant, des locaux de chantier.

### ECLAIRAGE

L'éclairage est assuré à partir du groupe principal. Toutefois l'éclairage de sécurité est alimenté par le groupe de 40 kW affecté au groupe de réchauffage pour le maintien en chauffe des citernes de bitume et de fioul lourd.

### RESEAU DE COMMUNICATION

Le site n'est pas raccordé au réseau. Les moyens de communication sont assurés par la téléphonie mobile embarquée.

### GESTION DES EAUX ISSUES DU TRAITEMENT DES MATERIAUX

Le fonctionnement de la centrale et du site ne nécessite pas d'utilisation d'eau, cette dernière n'entre pas dans le process de fabrication des enrobés.

### GESTION DES EAUX PLUVIALES

Les eaux pluviales mises en contact avec la zone stabilisée correspondent à l'emprise du poste d'enrobage, de l'aire d'évolution du chargeur et de l'aire d'attente des camions sont dirigées vers le bassin collecteur existant.

Ces eaux sont dirigées vers le milieu récepteur après passage dans le séparateur à hydrocarbures positionné en partie aval du bassin

*Cf Plan de traitement des eaux page 40.*

### **GESTION DES EAUX VANNES SANITAIRES**

Il s'agit d'équipements sanitaires mobiles alimentés en eau par une citerne de 7000 litres également mobile et dédiée à cette fonction. Les eaux vannes sont récupérées par un organisme agréé en vue de leur recyclage.

L'eau propre est achetée au concessionnaire du Réseau de la Commune DU PUISET. Le volume utilisé est de l'ordre de 200 litres par jour de fonctionnement.

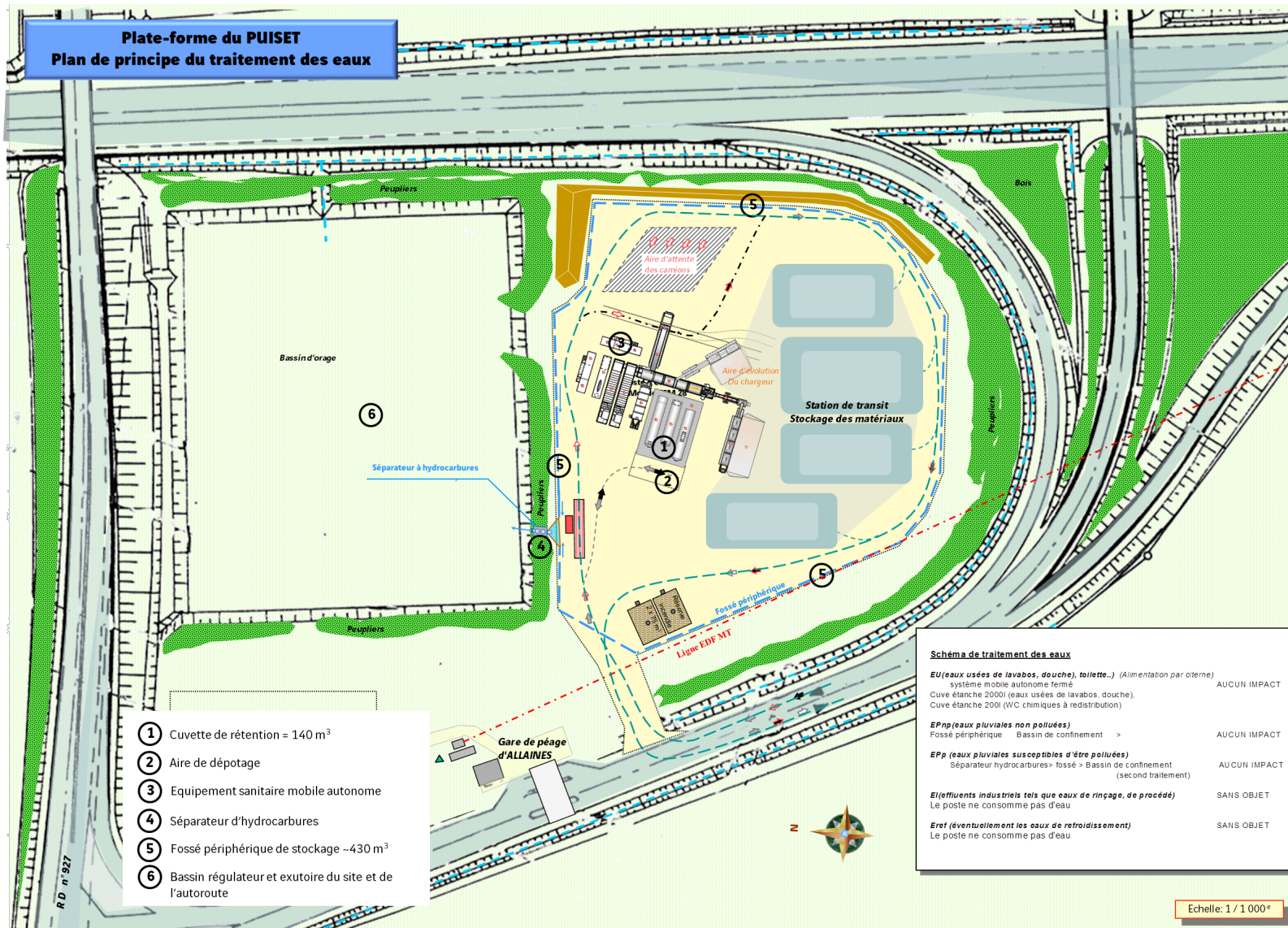
### **ALIMENTATION EN EAU POTABLE**

L'eau potable nécessaire à la consommation humaine est disponible en bouteille sur le site.

### **AUTRES USAGES DE L'EAU**

De l'eau est également utilisé en complément d'un agent mouillant anti-adhésion de l'enrobé dans les bennes. La consommation est de l'ordre de 400 l/jour de fonctionnement. Elle provient du réseau d'Adduction d'Eau Potable local.

Occasionnellement en période de sécheresse, il peut être procédé à l'arrosage des pistes et des aires de circulation à l'aide d'un camion citerne avec arroseuse afin d'éviter les envols de poussières. Cette eau est soit prélevée dans un bassin de décantation, soit au réseau également.



## VOLUME DES ACTIVITES

### APPROVISIONNEMENT ET CONSOMMATION DES MATERIAUX ET MATIERES PREMIERES

Les granulats pour un tonnage de l'ordre de 100 000 tonnes annuels proviendront pour une partie de carrières de roches massives et pour l'autre partie (environ 20% à 30%) d'agrégats d'enrobés issus du recyclage des fraisats collectés dans le cadre du rabotage des chaussées anciennes de l'autoroute faisant l'objet d'opérations d'entretien.

La production sera discontinuée et planifiée selon les impératifs liés au fonctionnement de l'autoroute et des intempéries.

Lors de leur approvisionnement par route ou fer/route, le déstockage des granulats issus des carrières de roches massives correspondra au trafic suivant pendant environ 5 semaines soit 25 jours sur 2018 :

- Transport route par camions : ~1000 t/jours soit équivalence 40 semi-remorques.
- Transport fer/route : 1300 t/jours à raison de 4j/semaine dont ~120 km fer et 20 km route.

Pour un tonnage théorique moyen à réaliser de 1000 t/jour, on peut établir un besoin de :

- Granulats (sable, gravier, cailloux, filler) : 950 T
- Bitume à raison de 5% : 50T
- Fioul lourd (séchage) : 6 m<sup>3</sup>
- GNR : 0,5 m<sup>3</sup>

Soit une autonomie de 5,5 jours pour le bitume, 8 jours pour le fioul lourd et environ 20 jours pour le GNR. L'autonomie des granulats et agrégats étant gérée en amont.

Quantité annuelle des granulats de carrière (à titre indicatif) mis en oeuvre:

- Sable 0/2 environ 8 000 tonnes
- Gravillons 2/6 environ 9 000 tonnes
- Gravillons 6/10 environ 10 000 tonnes
- Gravillons 10/14 environ 8 000 tonnes
- Filler 5000 tonnes

Quantité annuelle Agrégats d'enrobés mis en oeuvre:

Les agrégats d'enrobés peuvent être représentés 20%-30% soit 10 000 tonnes environ selon les formules définitivement mises en œuvre pour l'introduction de produits recyclés dans le processus.

Ces derniers constituant un déchet inerte (code 17 03 02), ils font l'objet d'un bordereau de suivi en application des dispositions réglementaires issues des arrêtés du 06/07/2011, 30/06/1997 notamment.

### INCONVENIENTS ET REJETS DE L'EXPLOITATION – HYGIENE ET SECURITE

Le besoin en eau, tel qu'il est évoqué précédemment est de l'ordre de 0,7 m<sup>3</sup>/ jour pour ce qui est des eaux communément appelées sanitaires et de l'ordre de 10 à 12 m<sup>3</sup> / jour dès lors qu'il y a nécessité de procéder à l'arrosage des pistes.

L'ensemble des inconvénients et rejets de l'exploitation est porté dans l'étude d'incidences, l'étude de dangers et la notice hygiène et sécurité composant la suite du présent dossier.

## SITUATION AU TITRE DES INSTALLATIONS CLASSEES POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

### REGLEMENTATION RELATIVE AUX ICPE

#### REGIME SEVESO

Le Décret n° 2014-284 du 3 mars 2014 est venue modifier le titre Ier du livre V du code de l'environnement

Les exploitants d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont concernés par ce décret qui est entré en application le 1<sup>er</sup> Juin 2015.

Ce décret prévoit l'adaptation de la partie réglementaire du code de l'environnement aux dispositions issues de la directive dite « Seveso 3 ». Il détermine les dispositions communes aux ICPE susceptibles de créer des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, en application de la directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012 dite « Seveso 3 ».

La nouvelle directive SEVESO 3 adapte en profondeur le champ d'application couvert par la législation communautaire au nouveau règlement CLP. (règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et des mélanges)

Cette révision a en effet pour objectif premier d'aligner la liste des substances concernées par la directive sur le nouveau système de classification des substances dangereuses du règlement CLP, qui remplace le système actuel. Ce règlement établit de nouvelles méthodes de classification des substances et il crée de nouvelles dénominations de dangers. Un certain nombre de rubriques ICPE ont ainsi été supprimées au profit des rubriques 4000

Pour le site présenté dans ce dossier, une analyse des substances et produits utilisés a été réalisée afin de vérifier la conformité aux seuils SEVESO 3 (voir page 39).

Après analyse, **nous confirmons que le site n'est pas soumis au régime SEVESO 3.**

#### DIRECTIVE IED

La directive IED est une évolution de la directive relative à la prévention et à la réduction intégrée de la pollution (IPPC).

En droit français, l'ordonnance n°2012-7 du 5 janvier 2012 porte transposition du chapitre II de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (prévention et réduction intégrées de la pollution) et crée dans le Code de l'Environnement une nouvelle section qui ne concerne que les installations IED, c'est-à-dire les installations visées par l'annexe I de la directive 2010/75 (annexe de l'article R511-9 du code de l'environnement – Rubriques 3000).

Le site n'est pas concerné par les rubriques 3000 et n'est donc pas soumis à la directive IED 2010/75/UE entrée en vigueur le 6 janvier 2011.



## RUBRIQUES ICPE

L'installation est par ailleurs soumise au régime de classement installations classées pour la protection de l'environnement tel que présenté dans le tableau suivant.

Rubrique ICPE	Libellé de la rubrique (activité)	Régime ICPE	Nature de l'installation	Volume autorisé
2521-1	Enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud	A Rayon affichage 2 km	Centrale d'enrobage à chaud	Rendement de l'installation : 440 T/h
2515-1 b	Installation de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autre 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  La puissance installée des installations étant supérieure à 200 kW mais inférieure ou égale à 550 kW	E	Stockage et mélange de granulats	Puissance installée : 374 kW
2517-2	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant supérieure à 5 000 m <sup>2</sup> mais inférieure à 10 000 m <sup>2</sup>	D	Aire de stockage de produits	Superficie de l'aire : 8 000 m <sup>2</sup>
4801-2	Houille, coke, et matières bitumineuses (dépôts de) : la quantité de bitume susceptible d'être présente dans l'installation étant :  -supérieure ou égale à 50 T mais inférieure à 500 T	D	Dépôt de matières bitumineuses et émulsion	Dépôt de 220 T de bitume  Dépôt de 55 T d'émulsion de bitume
2915-2	Procédé de chauffage utilisant comme fluides caloporteurs 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 litres	D	Utilisation de fluide caloporteur :  T fluide : 200°  Point éclair : 230°	Volume : 2500 litres
4734-2c	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.  La quantité totale susceptible d'être présente	DC	Stockage de fioul lourd (FOL) et de gasoil non routier (GNR ou FOD)	Quantité : 50 T de FOL  Quantité : 10 T de GNR

Rubrique ICPE	Libellé de la rubrique (activité)	Régime ICPE	Nature de l'installation	Volume autorisé
	dans les installations, y compris les cavités souterraines étant pour les autres stockages supérieure ou égale à 50 T au total, et inférieure à 100 T d'essence et 500 T au total			
1435	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 distribué étant inférieur à 100 m <sup>3</sup> d'essence ou 500 m <sup>3</sup> au total mais inférieure à 20 000 m <sup>3</sup>	NC	Installation de remplissage des réservoirs des engins	Volume annuel distribué : 50 m <sup>3</sup>
4511	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2	NC	Utilisation de solvant <b>Perchloroéthylène</b> et <b>GNR</b> pour alimentation des GE	Quantité utilisée annuellement : 0,8 T de solvant et 10T de GNR
4719	Acétylène.	NC	2 bouteilles présentes sur le site soit 20 kg < 250 kg	Maximum 2 bouteilles sur le site.

Tableau de classement ICPE du site

## CALCUL DES SEUILS SEVESO 3

TABLEAU CALCUL REGLE DES CUMULS SEVESO III

Rubrique	produits	intitulé	Volume	Règle des cumuls SEUIL BAS			Règle des cumuls SEUIL HAUT		
				a	b	c	a	b	c
4734-2	Fioul lourd	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution pour les autres stockages	50 T						
4734-2	GNR	Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution pour les autres stockages	10 T						
4511	GNR	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2	10 T			0,05			0,02
4511	Solvant	Dangereux pour l'environnement aquatique de catégorie chronique 2	0,8 T			0,004			0,0016
TOTAL SEVESO				0	0,002	0,554	0	0,0002	0,2716
				<1	<1	<1	<1	<1	<1
<b>Non classé SEVESO</b>									

### REGLEMENTATION RELATIVE A LA LOI SUR L'EAU

Aucun prélèvement d'eau, que ce soit un puits, un forage ou un ruisseau n'est réalisé pour les besoins du site.

De même, il n'y a pas de rejet consécutif si ce n'est le transfert naturel des eaux pluviales vers les fossés environnants (après traitement).

Les installations classées ne sont pas soumises à « la loi sur l'eau » mais le dossier de demande d'autorisation se doit de comporter ce volet tel qu'il figure au Code de l'environnement.

### GARANTIES FINANCIERES

Par décret n°2012-633 du 03 mai 2012, l'obligation de garanties financières, déjà existante pour les carrières, les installations de stockage de déchets et les établissements SEVESO seuil haut, a été étendue aux



établissements soumis à autorisation d'exploiter ou à enregistrement pour certaines rubriques de la nomenclature des Installations Classées.

Un arrêté ministériel daté du 31 mai 2012 fixe la liste des installations classées soumises à cette obligation de constitution de garanties financières.

La centrale d'enrobage ne sera pas concernée par l'obligation de mise en place de ces garanties financières. En effet, aucune des activités exercées n'est soumise à enregistrement ou autorisation sous l'une des rubriques visées par cet arrêté ministériel.

### COMMUNES CONCERNEES PAR LE RAYON D'AFFICHAGE

Le rayon d'affichage permet de définir les communes concernées par l'enquête publique prévue dans le cadre de la procédure d'autorisation.

Lorsque plusieurs rubriques sont visées, le rayon d'affichage retenu est le plus étendu.

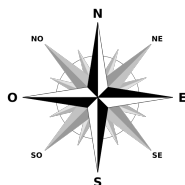
Dans le cas présent, une seule rubrique est concernée, son rayon d'affichage est de 2 km.

Les communes recoupées par le rayon d'affichage de 2 km du projet d'installation sont au nombre de 5.

Il s'agit des communes de : Le Puiset, Janville, Allaines-Mervilliers, Guilleville et Trancrainville, toutes situées dans le département de l'Eure et Loire.

*Cf plan de situation ci après.*

Plan de situation plateforme du Puiset  
1/25000e



## LISTE DES TEXTES REGLEMENTAIRES APPLICABLES

La centrale d'enrobage est soumise en tant qu'installation classée aux textes suivants :

- au Code de l'Environnement (ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000) livre V titre 1er, Installations Classées pour la Protection de l'Environnement,
- à la Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (codifiée),
- à la Loi n°95-101 du 02 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement dite « Loi Barnier » (codifiée),
- à la Loi sur l'eau du 3 janvier 1992 (codifiée),
- à la Loi n°76-629 du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature (codifiée),
- à la Loi n°75-663 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux (codifiée),
- aux articles R512.1 à 517.10 du Code de l'environnement (anciennement Décret n°77-1133 du 21 septembre 1977 modifié pris pour application du Code de l'Environnement précédemment citée),
- aux articles R511.9 à 511.10 et leur annexe du Code de l'environnement (anciennement Décret n°53-578 du 20 mai 1953 modifié, relatif à la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement),
- aux articles R543.66 à 543.74 du Code de l'environnement (anciennement Décret n°94-609 du 13 juillet 1994 portant application de la loi n°75-633 du 15 juillet 1975 relative à l'élimination des déchets),
- aux articles R541.7 à 541.8 et leurs annexes du Code de l'environnement (anciennement Décret n°2002-540 du 18 avril 2002 relatif à la classification des déchets),
- aux articles R541.42 à 541.48 du Code de l'environnement (anciennement Décret n°2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets),
- à l'article L. 541-2 du code de l'environnement relatif à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux,
- à l'arrêté du 29 juillet 2005 fixant le formulaire du bordereau de suivi des déchets dangereux, pris comme arrêté d'application du Décret n°2005-635 du 30 mai 2005 relatif au contrôle des circuits de traitement des déchets,
- à l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement,
- à l'arrêté du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation,
- à l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation,
- au décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement,
- au décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements,

- au décret n°2011-2021 du 29 décembre 2011 déterminant la liste des projets, plans et programmes devant faire l'objet d'une communication au public par voie électronique dans le cadre de l'expérimentation prévue au II de l'article L. 123-10 du code de l'environnement.

La liste des textes applicables ci-dessus n'est pas exhaustive.

## FONCTIONNEMENT DU SITE D'EXPLOITATION

### METHODE D'EXPLOITATION

Cette installation a pour but de fabriquer des enrobés à chaud au bitume destinés au chantier de gros entretien de l'autoroute A10 (couche de roulement) sur le tronçon compris entre Ponthévrard et Orléans.

La quantité nécessaire à la réalisation de ces chantiers est d'environ **100 000 tonnes** d'enrobés bitumineux pouvant intégrer jusqu'à 20 à 30% de matériaux de recyclable issus du rabotage des chaussées actuelles de l'A10.

### PERIODES ET HORAIRES DE FONCTIONNEMENT

Les installations ne fonctionneront qu'aux heures et jours ouvrables de la semaine, en respectant les règlements en vigueur pour 35 h hebdomadaires avec aménagement des horaires en fonction du chantier à réaliser, soit :

- Horaires de jour : du lundi au vendredi de 7h à 20h
- Horaires de nuit : du lundi soir au vendredi matin de 20 h à 7 h

Pour la réalisation de ces chantiers, la majeure partie des travaux se déroulera de jour, dans la plage horaire de 7 h à 20h, une moindre partie se sera de nuit de 20 h à 7 h. dans les deux cas, l'accessibilité aux voies est définie par les services travaux et sécurité de l'entreprise maître de l'ouvrage.

Afin de conserver les critères de sécurité liés au trafic ininterrompu sur l'A10 en période estivale et également pour s'affranchir de la saison hivernale peu propice pour ce type de travaux, l'installation fonctionnera de façon périodique principalement de mars à juin et de septembre à mi-novembre.

### ENTRETIEN ET RAVITAILLEMENT DES ENGIN

A l'exception des contrôles et vérifications journalières des matériels et engins présents sur le site, aucun entretien ou réparation n'est réalisé sur site. Les tâches sont réalisées soit en atelier central de la société en charge des travaux, soit en concession externe au site.

Le ravitaillement en carburant de la chargeuse se fait au droit de l'aire de dépotage également affecté à cet usage.

### CONTROLE DES ACCES ET DES MATERIAUX EMPORTES SUR LE SITE

Les approvisionnements de matériaux, fines, bitumes et fiouls se feront par l'autoroute A10 et sa sortie N°12 Allaines.

Aucun matériau autre que les granulats de carrière et les agrégats d'enrobés n'est accueilli sur le site.

Les matériaux enrobés seront directement transportés sur les sections de chaussées à réaliser empruntant l'autoroute. Les accès et sorties de l'autoroute se feront selon les directives de COFIROUTE.

Une signalisation par panneaux réglementaires sera mise en place pour les accès et sortie du site.

## MOYENS DE PREVENTION ET COUTS ASSOCIES

Indépendamment des coûts d'appareillage de l'installation, dont le filtre à manche d'une valeur de l'ordre de 300 000€, l'exploitation normale de cette installation nécessite des aménagements et mesures liées à la protection de l'environnement. Les coûts sont estimés à :

• Création d'une rétention en maçonnerie et polyane pour le parc à liant =	9 500,00€
• Mise en place de 2 bâches à eau de 80m <sup>3</sup> =	4 500,00€
• Mesures de rejets atmosphériques =	2 000,00€
• Mesures des émissions sonores =	2 000,00€
• Prélèvements et analyses d'eau =	2 000,00€
• Entretien du déshuileur =	2 000,00€
• Création des fossés de collecte des eaux (séparateur existant) =	6 000,00€
• Elimination et tri des déchets liés à l'activité =	10 000,00€
	<b>38 000,00€</b>

## MESURES REALISEES

### SUR LES REJETS ATMOSPHERIQUES

Les contrôles des émissions de poussières réalisés régulièrement depuis la mise en service de ce type d'installation dans les conditions normales de fonctionnement, ont donné des résultats qui situent ces valeurs en dessous des 50 mg/Nm<sup>3</sup> actuellement réglementaires pour ce genre d'activité.

Une mesure des rejets atmosphériques sera faite en début de la période de fabrication pour ce site. Le rapport de mesure sera transmis à l'Inspecteur des installations classées et tenu à disposition des services qui en feront la demande.

### SUR LES EMISSIONS SONORES

Suite à des contrôles réalisés sur une installation similaire et sur plusieurs sites au moyen d'un sonomètre agréé, nous précisons que la pression sonore propre au fonctionnement du poste n'excédera pas les 70 dB (A) en limite de propriété, soit à environ 50 mètres des éléments bruyants du poste notamment du brûleur du tambour sécheur malaxeur.

Le fond sonore du site n'est pas modifié lors du fonctionnement de la centrale si l'on prend en compte le bruit issu à la circulation de l'autoroute A10 (59,5 dB(A)).

### Schéma de suivi du traitement des déchets

Code Nomenclature (a)	Nature des déchets	Volumes approximatifs	Niveau de gestion		Filière de traitement
			mode	lieu	
07 01 03 *	Solvants, liquides de lavage et liqueurs mères organiques halogénées	0,8 m3/an	Bidons et conteneurs	Site et laboratoire central de la société	Elimination par une entreprise spécialisée agréée DIS
13 01 00 *	Huiles hydrauliques et liquides de freins usagés	~ 1 m3/an	stock dans fûts ou conteneurs	Site et atelier central de la société	
13 02 00 *	Huiles moteur, de boîte de vitesse et lubrifications usagées	~ 2 m3/an			
13 05 07 *	Eaux mélangées à des hydrocarbures provenant du contenu de séparateurs eau/hydrocarbures	~1,5 m3/an	Pompage	Site	
15 01 01	Emballages en papier/carton	< 0,2 t/an	stock dans fûts	Site	Collecte d° 13 01 00 * et 13 01 00 *
15 02 02 *	Absorbants, matériaux filtrants, chiffons d'essuyage		ou conteneurs	Site	
16 01 03	Pneus hors d'usage	< 0,7 t/an	stock sur aire mécanique	Atelier central de la société	Reprise par un collecteur agréé ALIAPUR
16 01 07 *	Filtres à huile	< 0,1 t/an	stock dans fûts ou conteneurs	Site et/ou atelier central de la société	Elimination par une entreprise spécialisée agréée DIS
16 06 00 *	Piles, accumulateurs (batteries)	< 50 kg/an	stock dans conteneur		
16 01 17	Métaux ferreux	< 2 t/an	Stock dans benne	Site	Entreprise spécialisée
20 01 01	Papier et carton ...	~50 kg/an	stock dans conteneur	Site	Collecte locale
20 01 08	Déchets ménagers de cuisines ...	~200 kg/an	stock dans conteneur	Site	Collecte locale

(a) déchets portés à l'annexe II de l'article R541-8 du Code de l'Environnement.

\* déchets présentant une ou plusieurs propriétés de dangerosité

## DESTINATION DES PRODUITS, SOUS-PRODUITS ET DES DECHETS

### PRODUITS

Les produits enrobés (bétons bitumineux) sont destinés à alimenter les chantiers d'entretien successifs de l'autoroute A10 à réaliser sur l'année 2018 sur le tronçon compris entre Ponthévrard et Orléans dans les deux sens. La quantité annuelle produite est estimée à 100 000 tonnes.

### SOUS-PRODUITS

Les fines de récupérations, collectées dans la partie basse du dépoussiéreur sont ré-incorporées par un système de recyclage pneumatique dans la fabrication.

### DECHETS LIES A L'ACTIVITE INDUSTRIELLE

Des contrôles en laboratoire sont indispensables pour assurer la qualité des enrobés fabriqués. Ces contrôles seront réalisés avec un solvant pétrolier (perchloréthylène) stocké dans le local laboratoire. Après usage, le solvant sera stocké sur rétention dans des fûts avant d'être déposé au laboratoire central de la société en charge des travaux. Il sera ensuite éliminé dans un centre agréé.

Les déchets banals sont ceux liés à la présence humaine et sont constitués de papiers divers ou de déchets ménagers. Ils seront évacués régulièrement dans le cadre de la collecte de la commune DU PUISET..

Les déchets banals issus de l'activité industrielle sont constitués de pièces usagées ou autres types de ferrailles ainsi que des lubrifiants usagés et hydrocarbures récupérés. Ces derniers sont enlevés par des sociétés agréées.

## CESSATION D'ACTIVITE

Dans le cas de la cessation d'activité de la centrale d'enrobage, l'exploitant prend toutes les dispositions techniques pour respecter les prescriptions relatives à la remise en état.

Les dispositions envisagées sont les suivantes :

- évacuation et élimination par un récupérateur agréé des éventuels produits dangereux et présents sur le site.
- évacuation des stocks de matériaux non utilisés ainsi que d'éventuels rebuts de fabrication, démantèlement, démontage et enlèvement des installations
- nettoyage du sol et des abords de toute trace liée à l'activité de la centrale d'enrobage, qui pourrait être complété s'il y a lieu par :
- la mise en œuvre des moyens de dépollution ou de surveillance appropriés résultant de notre activité.

L'avis de Mr Le Maire de la Commune DU PUISET a été recueilli sur la base de ces propositions et est porté en annexe.

## **AUTRES REGLEMENTATIONS APPLICABLES**



PLU de la Commune DU PUISET: le site est compris dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune DU PUISET et est positionné en **zonage A**.

Le PLU de la commune du PUISET a été approuvé par délibération du conseil municipal du 3 juillet 2009. Le règlement de ce PLU fixe les prescriptions applicables sur le territoire de la commune. Dans les règles générales de ce règlement, il est rappelé un extrait de la partie législative du code de l'urbanisme (en page 4) :

*"Article L.114-1-4*

*En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grand circulation.*

*Cette interdiction ne s'applique pas :*

- *Aux constructions et installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières*
- *Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *Aux bâtiments d'exploitation agricole ;*
- *Aux réseaux d'intérêt public."*

Par ailleurs, le règlement spécifique à la **zone A autorise** "les équipements et ouvrages nécessaires à l'implantation et au fonctionnement des services reconnus d'intérêt public".

Notre projet est donc **compatible avec le document d'urbanisme en vigueur** sur la commune.

Au titre du PPRI : le site n'est pas inclus dans un plan de protection pour le risque d'inondation

Au titre du PPRT : le site n'est pas inclus dans un plan de protection de risques technologiques.

Servitudes : pas de servitudes particulières

Permis de construire : le projet n'est pas soumis à permis de construire (article R 421-5 du code de l'urbanisme)

Défrichement : le projet n'est pas soumis à autorisation de défrichement

AEP : il n'y a pas de captage, de forage industriel ou d'arrosage situé à proximité immédiate de l'installation. Aucun puits particulier n'est présent à proximité de la zone d'installation.

Monuments historiques : le projet n'est pas concerné par la présence monument historique et n'en recoupe aucun périmètre

Natura 2000 et ZNIEFF: le projet n'est pas concerné par une zone NATURA 2000 ou une Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique ou Floristique.

# ENGAGEMENT



## **PIECES JOINTES A LA DEMANDE**

**PLAN DE SITUATION AU 1/25000<sup>E</sup>**



**PLAN PARCELLAIRE AU 1/2000<sup>E</sup>**

**PLANS DES ABORDS DE L'INSTALLATION : PERIMETRE ELOIGNE DANS UN RAYON DE 200 M ET PERIMETRE RAPPROCHE DANS LE RAYON DE 35 M**



## PIECES ANNEXES A LA DEMANDE

**EXTRAIT KBIS DE COFIROUTE**

**CAPACITES TECHNIQUES ET FINANCIERES**

**CERTIFICATIONS ET ENGAGEMENT ENVIRONNEMENTAL**

**RAPPORT FINANCIER COFIROUTE 2016**

**BILAN GES COFIROUTE 2015**

**ARRETE PORTANT DECISION APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS**

**AVIS DE MR LE MAIRE DU PUISET**