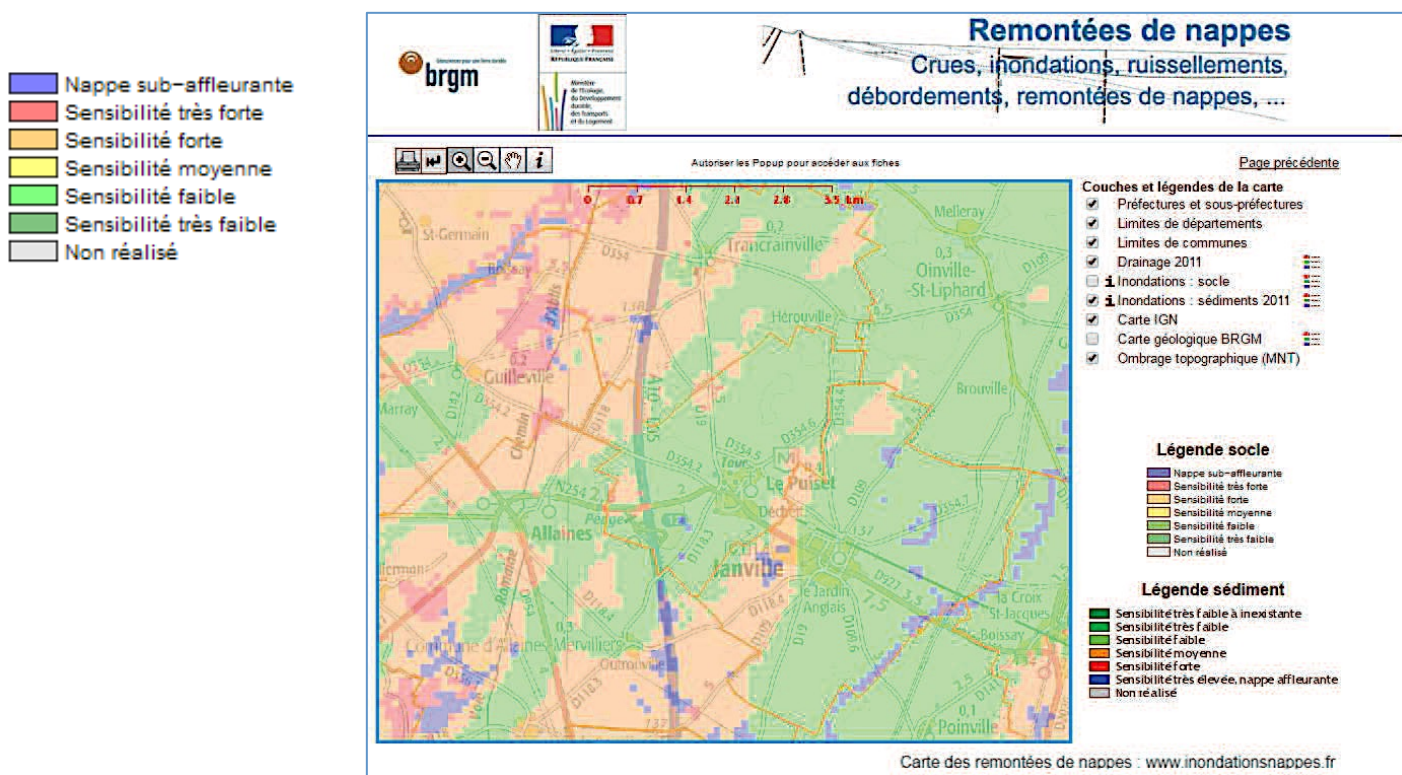


En conclusion, les caractéristiques géologiques du secteur ne présentent pas de contraintes majeures à la mise en œuvre du projet. Il convient cependant de vérifier la contrainte liée au retrait-gonflement des argiles sur le site (voir chapitre suivant).

RISQUES NATURELS

INONDATIONS ET REMONTEES DE NAPPES

D'après les données consultables sur le site INFOTERRE du BRGM, la plateforme d'enrobage n'est pas située sur un secteur présentant un risque de remontées de nappes. La commune DU PUISET n'est concernée par aucun PPRI (Plan de Prévention des Risques Inondations).



Carte remontée de nappe (source BRGM)

MOUVEMENTS DE TERRAIN

D'après les données consultables sur le site du BRGM, INFOTERRE, aucun mouvement de terrain majeur n'a été enregistré dans le secteur autour du projet et dans la commune.

RETRAIT ET GONFLEMENT D'ARGILES

D'après les données consultables sur le site du BRGM, INFOTERRE, la plateforme d'enrobage repose sur un secteur se caractérisant par un risque nul de retrait et gonflement d'argiles (voir ci-après). L'aléa sur la commune est classé faible.

FACTEURS BIOLOGIQUES

CONTEXTE ECOLOGIQUE LOCAL

Le site du projet ne se place dans aucune zone classée NATURA 2000, ZNIEFF ou Parc Naturel.

Ont pu être recensées les zones de protection suivantes dans un rayon de 5 km autour du projet :

- **Au titre de Natura 2000 –directive Oiseaux :**

Zone de Protection Spéciale FR2410002 "Beauce et Vallée de la Conie" à 1,4 km à l'ouest de la plate-forme;

- **Au titre de Natura 2000 –directive habitats :**

Zone Spéciale de Conservation FR2400553 "vallée du Loir et affluents aux environs de Châteaudun" à 3,8 km au nord-nord-ouest de la plate-forme ;

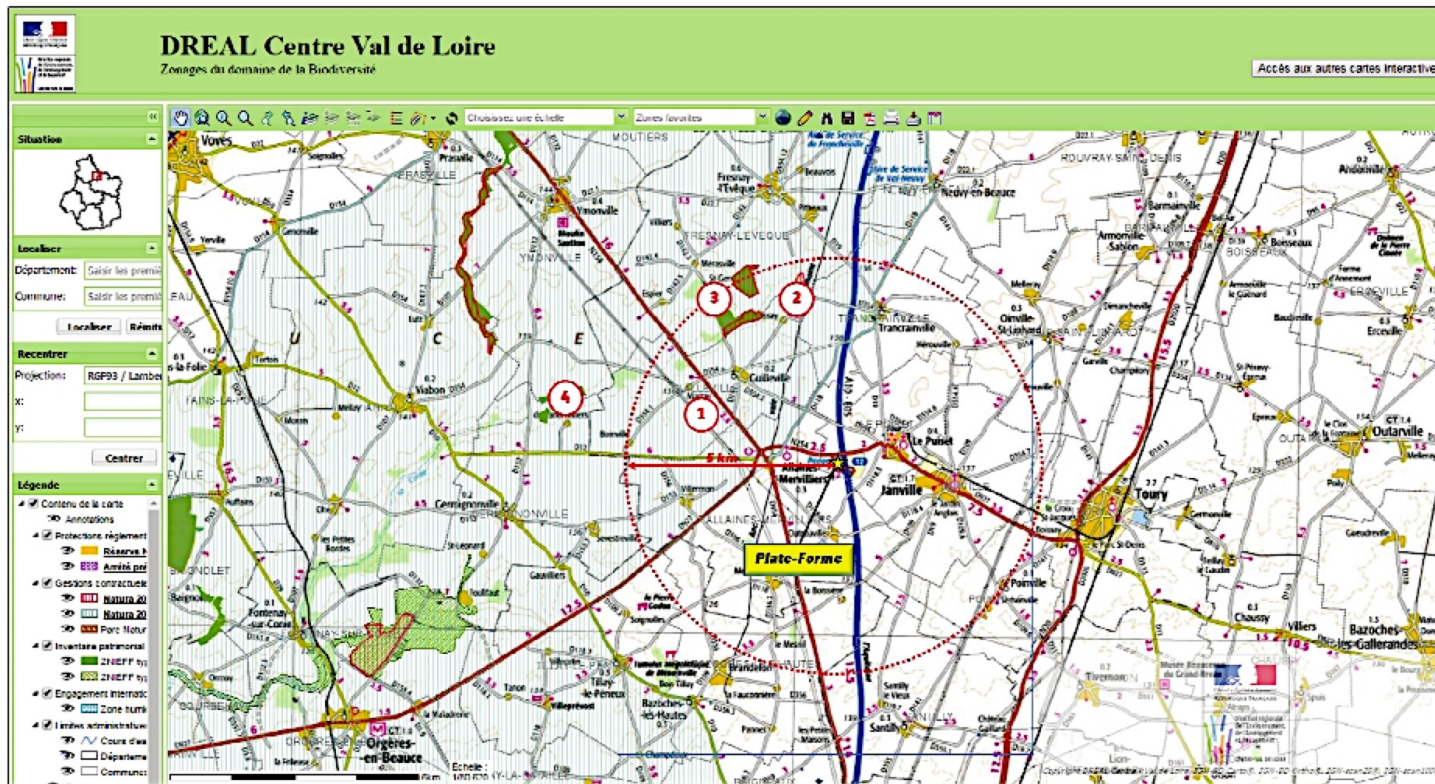
- **Au titre des ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) de type I (2ème génération)**

ZNIEFF n°240030445 "Bois de Limour" à 3,8 km au nord-nord-ouest du de la plate-forme ;

ZNIEFF n°240031288 "Pelouses de Canonvilliers" à 6,2 km à l'ouest-nord-ouest du de la plate-forme.

La mise en service de l'installation sur une plateforme existante et urbanisée n'a pas d'effets sur les différentes zones de protection de l'espace naturel environnantes.

Plan de situation des zones de biodiversité



Carte zonage de la biodiversité (source portail CARMEN DREAL)

CONTEXTE HUMAIN

HABITATS

L'habitat est essentiellement concentré dans le centre bourg de la commune. Aucune habitation n'est présente sur le site ni dans un rayon d'un km autour du projet. Les habitations les plus proches sont:

- Premières habitations du centre-bourg du Puiset (au-delà de l'A10) à 1100 m à l'est,
- Premières habitations du centre bourg d'Allaines : à 1300 m à l'ouest,
- Premières habitation du hameau d'Outrouville : à 1500 m au sud,

Ces habitations sont déjà sujettes aux nuisances sonores des axes routiers les traversant ou les longeant (autoroute A10, RD n°927, RN n°254, RD n°954).

Les centres bourgs et villages voisins sont distants de:

- Bourg DU PUISET	1 300 m
- Bourg d'ALLAINES-MERVILLIERS	1 600 m
- Bourg de JANVILLE	2 700 m
- Bourg de GUILLEVILLE	3 100 m
- Bourg de TRANCRAINVILLE	3 500 m

MILIEU SOCIO-ECONOMIQUE

La Commune DU PUISET compte 403 habitants (recensement 2012 INSEE). Le bassin d'emplois de la commune est essentiellement concentré sur le secteur sud-est de l'agglomération Chartraine située à 35 km DU PUISET et du Nord de l'agglomération orléanaise située à une petite trentaine de km.

L'activité économique de ce bourg est organisée autour de l'agriculture mais aussi autour d'entreprises d'activités diverses dans le domaine industriel, des métiers de la construction et du bâtiment ou encore du commerce, des transports et services divers.

Une zone industrielle est présente à proximité de la plateforme de l'autre côté de l'A10, elle se développe autour des activités précédemment citées et dont la proximité de la sortie n°12 du péage de l'A10 favorise l'implantation.

AGRICULTURE

L'agriculture locale se caractérise par sa diversité avec un peu d'élevage au nord et au sud, de la polyculture céréalière sur une large partie du territoire.

Elle contribue à l'accueil et à l'animation touristique (confréries vineuses et gastronomiques, gîtes et chambres d'hôtes, auberges) et participe à la préservation de l'environnement et à la gestion des paysages dans le cadre des Contrats Territoriaux d'Exploitation.

Localement le site est entouré d'espaces agricoles (céréales) et de quelques espaces boisés. Les surfaces agricoles dédiées à la culture céréalière en constituant le paysage principal.

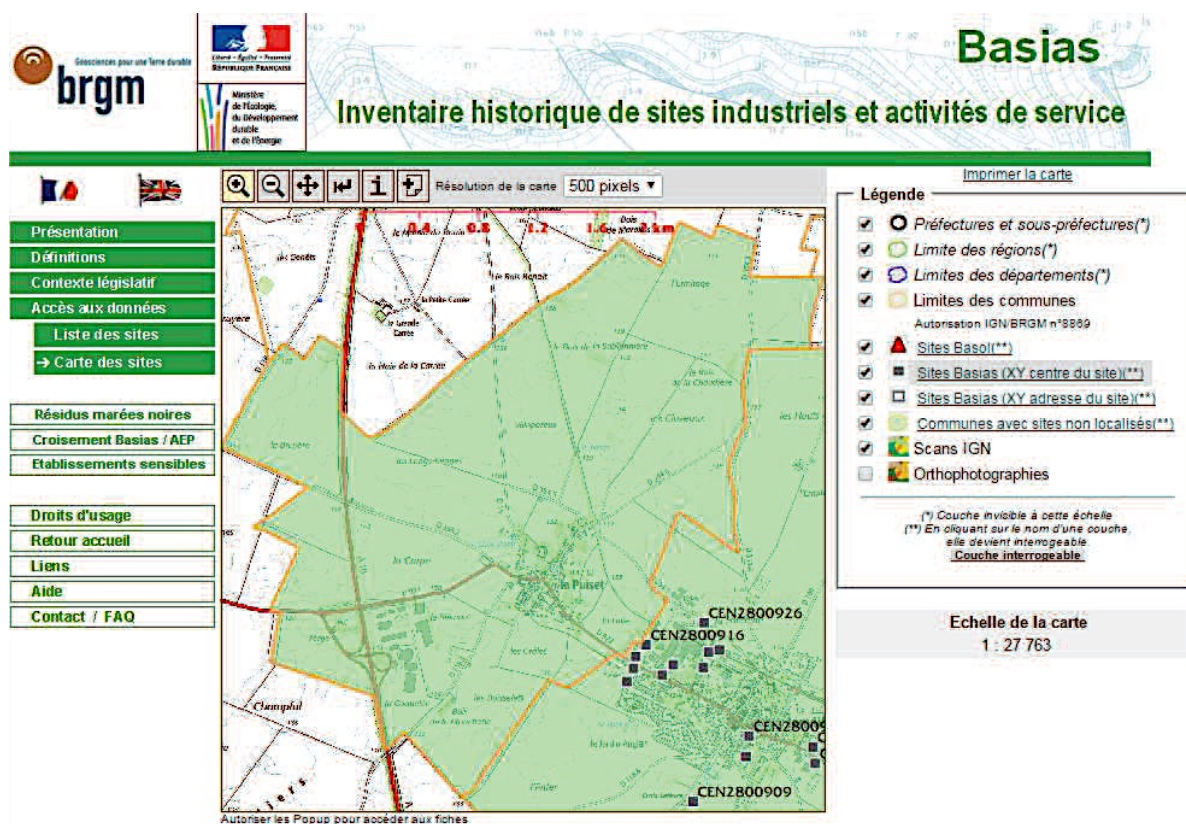
SITE ET SOLS POLLUES

BASE DE DONNEES BASOL ET BASIAS

Il existe deux bases de données nationales qui permettent de recenser les sites potentiellement pollués et les sites où la pollution est avérée :

- La Base de données BASOL sur les sites et sols pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif,
- La Base de données BASIAS sur les anciens sites industriels et activités de service (inventaire historique).

Il n'existe aucun site BASIAS et BASOL au niveau de la plateforme d'enrobage et ses abords dans un rayon d'1 km.



RISQUES TECHNOLOGIQUES ET TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

La commune DU PUISET est soumise au risque de transport de matières dangereuses en raison notamment de l'A10 qui traverse le territoire communal dans sa partie ouest du Nord au Sud. Il est important de signaler que la plateforme sera attenante à l'A10 qui a un trafic poids lourds importants.

Par ailleurs la plateforme est située à proximité d'une installation pour la protection de l'environnement basée sur le territoire DU PUISET. Il s'agit de l'activité de la société POM'ALLIANCE qui exploite un commerce de gros dans le domaine des fruits et légumes. Cette activité industrielle ne relève pas d'un classement SEVESO.

PAYSAGE

Cette région de grandes cultures est de caractère typiquement beauceron. Le relief correspond à une plaine légèrement ondulée qu'aucune rivière n'entaille.

Le paysage environnant est très ouvert. L'exploitation des parcelles est active, en cultures céréalières (blé, colza, maïs...) et autres (pommes de terre, betteraves, épinards...). Les rares bois sont de très petite taille, et très clairsemés. La zone la plus boisée de ce secteur correspond à l'emprise de l'autoroute et en particulier aux aires délaissées par l'échangeur d'ALLAINES.

L'habitat est groupé autour des bourgs et s'y développe principalement sous forme de lotissements.

L'altitude moyenne au droit du site est de 138. m NGF.

Aux abords immédiats, la zone industrielle en expansion jouxtant l'A10 à l'Est, qui compte des unités de plus ou moins grande importance, l'espace environnemental est essentiellement voué à l'agriculture.

La plate-forme du péage est utilisée en grande partie comme aire de stockage pour les matériels et matériaux de la société concessionnaire de l'autoroute, ainsi que pour ceux des entreprises appelées à intervenir sur celle-ci. Une surface importante est occupée par un bassin d'orage. Celui-ci est en quasi-totalité entouré d'une double haie de peupliers.

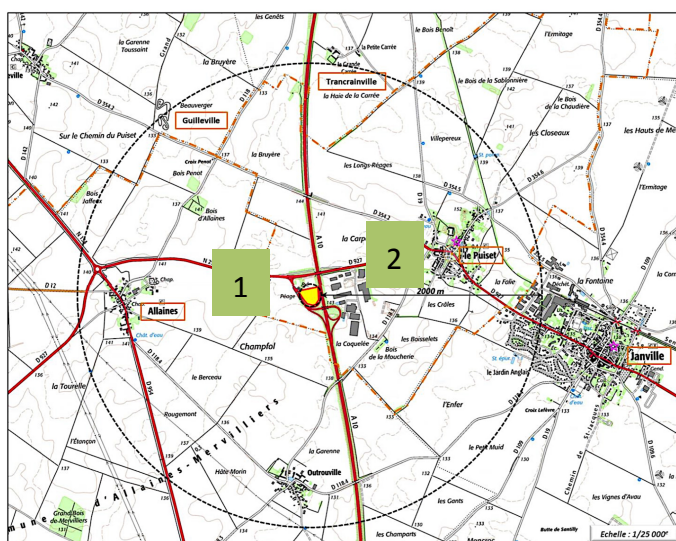
Concernant l'habitat environnant, aucune habitation n'est présente sur le site même. Les plus rapprochées sont celles du bourg DU PUISET à plus de 1000 m au-delà de l'autoroute, et celle du bourg d'ALLAINES à l'ouest à 1500 m.

Cette unité paysagère est marquée et entrecoupée par le passage d'infrastructures de transports importantes :

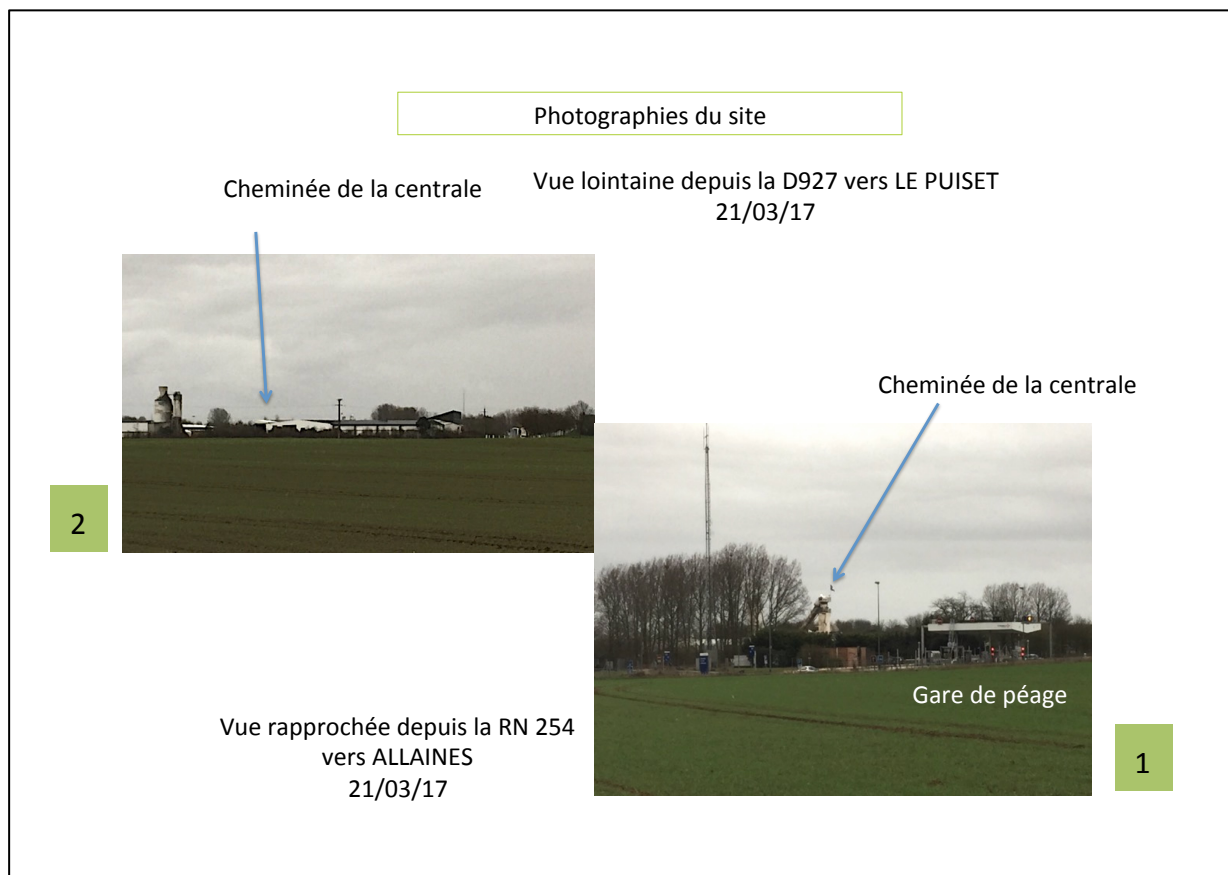
- la RD 927, axe majeur est-ouest du sud de l'Eure-et-Loir, immédiatement au nord de la plate-forme.
- l'A 10, construite en grande partie en profil rasant ne générant pas de coupure franche du paysage, si ce n'est au droit des ouvrages de franchissement qu'ils soient supérieurs ou inférieurs.

PRISE DE VUES DU SITE

Ces prises de vues ont été réalisées en Mars 2017, une centrale provisoire était en place à cette période.



Localisation et référencement des prises de vue



Le site est très peu visible depuis LE PUISET. L'autoroute est en contre-bas ainsi que les routes d'accès. Aucun bâti n'est visible au loin, au premier plan on n'observe les champs de culture et au second plan les bâtiments de la zone d'activité. Au loin on distingue à peine la cheminée en place lors de la prise de vue.

Le site est peu visible depuis ALLAINES on aperçoit au premier plan les champs de culture et au second plan la gare de péage. L'autoroute et les voies d'accès sont encaissées. En arrière plan on distingue la cheminée de la centrale en place. Des boisements hauts de peupliers ceinturent le site au Nord.

L'état initial paysager du site est marqué par la présence d'une plateforme qui a déjà été préalablement industrialisée pour des travaux sur l'autoroute et qui s'inscrit dans l'urbanisation de l'entrée d'autoroute et le développement d'activités industrielles à proximité.

POLLUTION ET NUISANCES

POLLUTION DES EAUX

D'après le réseau qualité des eaux superficielles en région Centre, il n'existe aucune station hydrologique en aval et proche du site de la plateforme d'enrobage. Quelques puits et forages à des fins domestiques et/ou agricoles ont été identifiés dans le périmètre d'étude à environ 630 m pour le plus proche.

ENVIRONNEMENT SONORE

Les sources de bruit présentes dans l'environnement initial du site sont :

- La circulation aux abords péage pour l'entrée d'autoroute
- La circulation sur les autres axes routiers à proximité,
- La circulation sur l'autoroute A10 à proximité

CLASSEMENT SONORE DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres dans le département d'Eure et Loire a été approuvé par arrêté préfectoral du 16/01/2005.

D'après la carte départementale de classement sonore des infrastructures terrestres, l'A10 (attenante à la plateforme d'enrobage) est classée en catégorie 1, qui implique une largeur de 300 m des secteurs affectés par le bruit. Cette largeur s'applique de chaque côté de l'infrastructure routière à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche.

Le classement des voies bruyantes introduit des prescriptions d'isolement acoustique de certaines constructions et non des règles d'urbanisme. De ce fait, cette réglementation n'implique aucune contrainte à la mise en œuvre et au fonctionnement de la centrale d'enrobage.

MESURES DE BRUIT

Au droit du site d'installation, le fond sonore ambiant mesuré lors d'installations précédentes et confirmé par une mesure récente fait apparaître une valeur de 59,5 dB(A) sans vent portant, avec circulation quasi-permanente de l'A10 à l'emplacement de la centrale projetée (centre de la plateforme approximativement).

Une seconde mesure, réalisée en limite Nord, dans les mêmes conditions fait état de 47,5 dB(A).

Ces valeurs sont représentatives du milieu, impacté par la circulation de l'A 10.

ENVIRONNEMENT LUMINEUX

Les pollutions lumineuses sont limitées localement et sont principalement dues à la présence du péage et de l'autoroute et donc des installations et de la circulation en découlant.

ENVIRONNEMENT OLFACTIVE

Il n'y a pas d'émissions olfactives particulières à proximité du site.

LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE DU CENTRE (SRCAE)

L'État et la Région Centre ont élaboré conjointement le **Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)** conformément à la Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite Loi Grenelle II.

Le Préfet de la région Centre par l'arrêté préfectoral N°12.120 du 28 juin 2012 a validé le SRCAE.

Ce document est destiné à définir aux horizons 2020 et 2050 les grandes orientations et les grands objectifs régionaux en matière de maîtrise de la consommation énergétique, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution de l'air, d'adaptation aux changements climatiques, de valorisation du potentiel d'énergies renouvelables de la région. Il s'est substitué au Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA).

7 grandes orientations ont été définies :

- 1. maîtriser les consommations et améliorer les performances énergétiques,
- 2. promouvoir un aménagement du territoire concourant à la réduction des émissions de GES,
- 3. un développement des ENR ambitieux et respectueux des enjeux environnementaux,
- 4. un développement de projets visant à améliorer la qualité de l'air,
- 5. informer le public, faire évoluer les comportements,
- 6. promouvoir l'innovation, la recherche et le développement de produits, matériaux, procédés et techniques propres et économes en ressources et énergies,
- 7. des filières performantes, des professionnels compétents.

Ce document est révisé tous les 5 ans. Un suivi de sa mise en œuvre sera effectué tous les ans.

Il est établi le diagnostic suivant pour la région Centre :

LA CONSOMMATION ENERGETIQUE REGIONALE

En région Centre, la consommation d'énergie finale s'est élevée à 6,414 ktep (tonne d'équivalent pétrole) en 2008 et a enregistré une hausse de 4,4 % par rapport à l'année précédente. Rapportée à la population régionale, la consommation d'énergie finale est de 2,5 tep/hab/an, légèrement en dessous de la moyenne de l'ensemble des régions. Sur ce critère, la région se positionne au 9ème rang des régions les moins consommatrices.

Une hausse globale de la consommation d'énergie en région Centre est observée depuis 1990, de près de 16 % entre 1990 et 2008.

En région Centre, les produits pétroliers constituent l'énergie la plus consommée (48 %), devant l'électricité (23 %), le gaz naturel (20 %) et le bois-énergie (6 %). Cette dépendance aux produits pétroliers est plus importante en région Centre par rapport à la France métropolitaine.

LA PRODUCTION D'ENERGIES RENOUVELABLES

La région Centre compte 22 installations hydroélectriques. La production varie selon les années mais est en moyenne de l'ordre de 140 GWh, soit 12 ktep. Concernant la biomasse, on recense 104 chaufferies bois dans la région fin 2010, la plupart réalisées par des collectivités et des entreprises du bois.

Fin 2010, la région compte 9 installations de valorisation de biogaz. Quant aux agrocarburants, il existe deux sites de production bioéthanol à partir de cultures de betteraves.

Concernant l'énergie éolienne, au 31/12/2010 on comptabilise 50 parcs éoliens raccordés pour une puissance raccordée de 469 MW. La part de l'énergie éolienne dans la production régionale d'énergie renouvelable est de 16 % (2009).

L'énergie solaire photovoltaïque est très peu représentée, avec moins de 1 % de la production d'énergies renouvelables. L'énergie solaire thermique en représente quant à elle 1 %. La géothermie est encore peu développée dans la région.

Enfin il existe également les énergies de récupération, comme la valorisation des déchets urbains, qui représentent 50 ktep en 2008.

Ainsi, la part des énergies renouvelables s'élève à plus de 7 % de la consommation énergétique finale.

La région Centre produit plus d'énergie qu'elle n'en consomme du fait notamment de sa production d'électricité d'origine nucléaire. Elle reste cependant très dépendante des produits pétroliers.

LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES)

En 2008, les émissions régionales de GES se sont élevées à 23,39 millions de tonnes équivalent CO₂, soit 4,5 % des émissions métropolitaines de GES. Les deux principaux secteurs émetteurs sont les secteurs agricoles et du transport.

LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Tous les secteurs d'activité seront affectés par les modifications du climat et l'augmentation de la fréquence des phénomènes extrêmes. Cependant, l'agriculture, la sylviculture et la biodiversité ainsi que la santé semblent les plus vulnérables.

Agriculture : modification du tissu agricole ; effets bénéfiques sur le rendement du maïs et du blé (point fort en région Centre) mais cela s'augmente d'un besoin en eau. Or cette ressource est déjà fragile; pour la viticulture, évolution des pratiques culturales et œnologiques, du goût et de la qualité des vins.

Sylviculture et biodiversité : le réchauffement climatique peut modifier le visage de la forêt française (en termes d'espèces) ; risque accru de sécheresse, de tempête et d'incendie ; vulnérabilité des espèces de la région Centre et plus particulièrement de celles présentes le long de la Loire.

Santé : la population de la région, comme celle de la France, vieillit. Or cette catégorie de population est plus sensible aux phénomènes extrêmes.

POLLUANTS ATMOSPHERIQUES ET QUALITE DE L'AIR

La méthode de surveillance de la qualité de l'air en région Centre et les polluants recherchés ont été évoqués précédemment.

Outre la santé, les impacts de la pollution atmosphérique restent préoccupants sur les éléments sensibles de l'environnement. Ils peuvent conduire à des dépassements des charges critiques admissibles, à une contamination de la chaîne alimentaire, à une baisse de rendement des cultures ; à la prolifération de certaines espèces... La pollution atmosphérique dégrade également les matériaux et les bâtiments, le climat.

À noter que le SRCAE s'est substitué au Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA).

Des zones sensibles ont été définies, zones au sein desquelles les orientations du SRCAE relatives à la qualité de l'air doivent être renforcées en raison de l'accumulation de plusieurs facteurs. Ces zones concernent 141 communes de la région Centre, soit 6,9 % du territoire, et regroupent 44,9 % de la population de la région Centre.

LE PUISET et ALLAINES-MERVILLIERS ne font pas partie de cette liste de communes sensibles, ni aucune des communes limitrophes.

EVALUATION DES POTENTIELS D'ECONOMIE D'ENERGIE ET DES GAINS D'EMISSION DE GES

Dans le secteur résidentiel, les % de la consommation d'énergie de la région résultent du chauffage. Les manières de diminuer cette consommation et les émissions de GES sont : l'amélioration de la qualité thermique des bâtiments (l'habitat de la région Centre est relativement ancien), la maîtrise de la consommation d'électricité spécifique, l'utilisation de systèmes de production d'énergie plus performants, l'utilisation des agro-matériaux.

Dans le secteur tertiaire, la région se distingue de la moyenne française par une place plus importante de l'électricité au détriment du gaz naturel, du fait du caractère rural de la région. Le secteur industriel a émis 18 % des émissions régionales de GES. La substitution des énergies fossiles par des énergies renouvelables permettrait de limiter les émissions de GES. Le secteur agricole représente 28,5 % des émissions de GES. Les leviers pour réduire cette consommation sont :

- ⇒ l'amélioration des consommations des machines agricoles,
- ⇒ la maîtrise de la consommation dans les bâtiments et les serres,
- ⇒ la modification des pratiques culturales,
- ⇒ la production d'énergie renouvelable pour une autonomie énergétique.

Le secteur du transport est également un secteur à forte production de GES et à forte consommation d'énergie. Ils peuvent être réduits par la limitation de la vitesse et le respect des limitations, le développement de modes doux, de l'usage des transports collectifs, le covoiturage, la densification des zones urbaines et la mixité du tissu urbain, l'éco-conduite, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, les alternatives aux déplacements professionnels.

EVALUATION DU POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DES ENERGIES RENOUVELABLES

Les principales énergies renouvelables sont les suivantes :

LA BIOMASSE

Les ressources sont les produits et déchets de l'agriculture, du bois, les déchets industriels et ménagers. Ils peuvent être utilisés par combustion ou méthanisation. Au total, la ressource mobilisable supplémentaire est estimée à 1 455 500 tep/an de biomasse, soit environ 17 000 GW/h.

L'EOLIEN

La France dispose du second gisement éolien d'Europe grâce à ses façades maritimes. À l'échelle nationale, la région Centre dispose d'un potentiel de vent moyen au regard des autres régions françaises. L'atlas régional du potentiel éolien, réalisé en 2001 par l'ADEME, EDF et la région Centre, montre que de nombreux sites peuvent être exploités. En tenant compte des différentes contraintes techniques et

réglementaires recensées pour élaborer le Schéma Régional Éolien, le potentiel éolien de la région Centre est évalué à 2 600 MW.

LE SOLAIRE

En région Centre, le gradient d'irradiation est orienté selon un axe Sud-Ouest/Nord-Est et évolue de 1 500 kWh au Sud-Ouest de la région, à 1 300 kWh au Nord-Est de la région. L'écart est donc faible.

Le relief de la région Centre est suffisamment faible pour que son effet soit pratiquement effacé.

CONTRAINTES ET SERVITUDES

DOCUMENTS D'URBANISME

La Commune DU PUISET possède un PLU approuvé le 3 Juillet 2009. Sur le plan de zonage, la plateforme d'enrobage est classée en zone A qui précise que :

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".

Aussi le PLU DU PUISET ne s'oppose pas à l'utilisation de la plateforme existante pour la mise en œuvre de la centrale d'enrobage.

ALIMENTATION EN EAU POTABLE ET ASSAINISSEMENT

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le site de la future centrale d'enrobage n'est pas desservi par le réseau d'eau potable de la commune DU PUISET. L'eau utilisée sur site pour la consommation humaine est délivrée en bouteille, l'eau nécessaire aux besoins sanitaires est prélevée par citerne sur le réseau de la commune depuis une borne d'alimentation.

ASSAINISSEMENT

LES EAUX USEES

Le site DU PUISET n'est desservi par aucun réseau d'assainissement collectif des eaux usées.

Les eaux usées générées sont stockées dans une cuve de 2000 litres faisant l'objet d'une vidange régulière par une société spécialisée.

Le fonctionnement de la centrale d'enrobage ne produira, ni ne consommera, d'eau de procédé ou de refroidissement.

LES EAUX PLUVIALES

Une partie du site correspondant à la plateforme de la centrale d'enrobage est revêtue de matériaux consolidés limitant l'infiltration des eaux de ruissellement. Le terrain dispose d'une pente naturelle en direction du Nord-ouest de la plateforme.

Un **plan de circulation et de gestion des eaux de plateforme** est joint en Annexe du présent dossier.

Les eaux de ruissellement au droit de la zone d'installation du poste sont canalisées via des fossés périphériques, recueillies par gravité, et dirigées vers un séparateur à hydrocarbures existant sur le site en partie nord. Ensuite, un bassin d'infiltration non étanche sera créé pour permettre une décantation et infiltration des eaux dans le milieu naturel. Le séparateur sera vidangé aussi souvent que nécessaire par une entreprise spécialisée et au minimum une fois par an. (Voir son positionnement sur le plan de gestion des eaux en Annexe).

SERVITUDES

AU TITRE DU CODE DE LA SANTE (A.E.P.)

Aucun périmètre de protection, qu'il soit rapproché ou éloigné, n'est présent dans le périmètre d'étude du projet.

AU TITRE DES SERVITUDES MILITAIRES

Sans objet, le site n'est pas concerné par les périmètres de protection des établissements militaires.

AU TITRE DES LIGNES ELECTRIQUES ET DES CONDUITES DE GAZ

Une ligne électrique EDF MT passe en surplomb de l'accès à la plateforme mais ne traverse pas la plateforme. Pas de conduite de gaz présente aux abords de la plateforme.

AU TITRE DE SERVITUDES TECHNIQUES ET AUTRES

Il n'existe pas dans le rayon d'étude de zones de servitudes radioélectriques, si ce n'est que le réseau propre à l'A10, qui ne bénéficie d'aucune servitude susceptible d'être affectée par l'installation.

La seule servitude est celle liée au secteur affecté par le bruit des infrastructures définissant une bande de 300 m de part et d'autre de l'autoroute A 10 et 100 m pour la RD 927.

A priori, il n'existe aucune autre servitude, qu'elle soit d'ordre militaire, ou encore aéronautique ainsi que touristique.

PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE ET BATI

RICHESSSES ARCHEOLOGIQUES

Le Service Régional de l'Archéologie de la Région Centre nous informe qu'aucun site archéologique n'est actuellement connu à l'intérieur du périmètre du projet.

SITES ET MONUMENTS HISTORIQUES

Il n'y a aucun site inscrit ou classé dans le périmètre de la zone d'installation.

Cependant il convient de noter la présence dans un périmètre de 2 km autour du projet :

- L'église Saint Etienne et Saint Madeleine DU PUISET, édifée au XIIe, XVe et XVIIe siècles et classée monument historique le 04/01/1961.
- L'ancienne église d'ALLAINES-MERVILLIERS, édifée au XIIe siècle, classée monument historique le 02/10/1915.
- La présence de ruines du château DU PUISET, situé à 1,4 km au Nord-Est de la plateforme.

En conséquence il n'y a aucun enjeu ou contrainte au titre du patrimoine archéologique et bâti.

SDAGE ET SAGE

La loi sur l'eau de 1992 consacre l'eau comme "patrimoine commun de la nation". Elle instaure deux outils pour la gestion de l'eau : le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) et sa déclinaison locale, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

La plateforme d'enrobage sur la commune DU PUISET est située sur le bassin-versant du Loire-Bretagne et plus précisément sur le SAGE Nappe de Beauce.

SDAGE LOIRE-BRETAGNE

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a prescrit l'élaboration de Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux par bassin ou groupement de bassins pour concilier les besoins de l'aménagement du territoire et la gestion équilibrée de la ressource en eau.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est un document de planification décentralisé qui définit, pour une période de six ans, les grandes orientations pour une gestion équilibrée de la ressource en eau ainsi que les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre dans le bassin Loire-Bretagne. Il est établi en application de l'article L.212-1 du code de l'environnement.

Le comité de bassin a adopté le 4 novembre 2015 le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) pour les années 2016 à 2021 et il a émis un avis favorable sur le programme de mesures correspondant. L'arrêté du préfet coordonnateur de bassin en date du 18 novembre 2015 approuve le SDAGE et arrête le programme de mesures.

Le bassin couvre l'ensemble des bassins versants de la Loire et de ses affluents, les bassins côtiers bretons et la Vilaine, les côtiers vendéens, pour une superficie de 155000 km². Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est un document de planification concertée qui décrit les priorités de la politique de l'eau pour le bassin hydrographique et les objectifs.

- Il définit les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

- Il fixe les objectifs de qualité et de quantité à atteindre pour chaque cours d'eau, plan d'eau, nappe souterraine, estuaire et secteur littoral.

- Il détermine les dispositions nécessaires pour prévenir la détérioration et assurer l'amélioration de l'état des eaux et des milieux aquatiques.

Le SDAGE 2016-2021 s'inscrit dans la continuité du SDAGE 2010-2015 pour permettre aux acteurs du bassin Loire-Bretagne de poursuivre les efforts et les actions entreprises, pour atteindre l'objectif de 61 % des eaux en bon état d'ici 2021.

Le SDAGE répond à quatre questions importantes :

- **Qualité des eaux** : que faire pour garantir des eaux de qualité pour la santé des hommes, la vie des milieux aquatiques et les différents usages, aujourd'hui, demain et pour les générations futures ?
- **Milieux aquatiques** : comment préserver et restaurer des milieux aquatiques vivants et diversifiés, des sources à la mer ?
- **Quantité disponible** : comment partager la ressource disponible et réguler ses usages ? Comment adapter les activités humaines et les territoires aux inondations et aux sécheresses ?
- **Organisation et gestion** : comment s'organiser ensemble pour gérer ainsi l'eau et les milieux aquatiques dans les territoires, en cohérence avec les autres politiques publiques ? Comment mobiliser nos moyens de façon cohérente, équitable et efficiente ?

Les réponses à ces questions sont organisées au sein de 14 chapitres qui définissent les grandes orientations et des dispositions à caractère juridique pour la gestion de l'eau

Le SDAGE est complété par un programme de mesures qui précise, secteur par secteur, les actions techniques, financières, réglementaires, à conduire d'ici 2021 pour atteindre les objectifs fixés. Il délimite en outre le périmètre des sous-bassins correspondant à une unité hydrologique, où peut être mis en œuvre un Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE).

Le législateur lui a donné une valeur juridique particulière en lien avec les décisions administratives et avec les documents d'aménagement du territoire. Ainsi, les programmes et les décisions administratives dans le domaine de l'eau (autorisations et déclarations au titre de l'article L.214-1 et suivants du code de l'environnement, autorisations et déclarations des installations classées pour la protection de l'environnement...) doivent être compatibles ou rendus compatibles avec les dispositions du SDAGE (article L.212-1 XI du code de l'environnement).

Le chapitre 3 du présent document expose les éléments permettant d'apprécier la compatibilité de l'exploitation de la plateforme d'enrobage avec le SDAGE Loire-Bretagne.

SAGE NAPPE DE BEAUCE

Le SAGE est un document réglementaire planifiant la gestion de l'eau (rivières, fleuves, nappes souterraines...) et des milieux aquatiques (marais, plans d'eau...) sur un bassin versant.

Son élaboration vise à concilier les besoins de l'ensemble des usagers de l'eau (agriculture, industries, eau potable, pêche, tourisme...) avec les besoins pour le bon fonctionnement du milieu naturel, dans un objectif de protection quantitative et qualitative des ressources en eau.

Les acteurs de l'eau délibérant sur le contenu du SAGE Nappe de Beauce, sont représentés au sein de la Commission Locale de l'Eau (CLE), regroupant des élus, des usagers, des services de l'État...

Les documents constitutifs du SAGE Nappe de Beauce ont été approuvés par arrêtés préfectoraux n°13-114 et 13-115 du 11 Juin 2013.

Basé sur les grandes orientations du SDAGE 2016-2020, les objectifs prioritaires retenus par le SAGE Nappe de Beauce sont les suivants :

- 1- Gérer quantitativement la ressource en eaux,
- 2- Assurer durablement la qualité de la ressource,
- 3- Protéger les milieux naturels,
- 4- Prévenir et gérer les risques de ruissellement et d'inondation,
- 5- Partager et appliquer le SAGE.

L'exploitation de la plateforme d'enrobage devra prendre en compte les enjeux listés ci-dessus, particulièrement les enjeux 2 et 3 qui concernent directement la qualité de l'eau et sa préservation.

INTERRELATIONS AVEC LES DIFFERENTES THEMATIQUES

La zone d'étude doit être considérée comme un ensemble d'éléments interagissant les uns avec les autres. Le tableau ci-dessous représente une synthèse des interrelations entre les différentes composantes environnementales étudiées.

Thèmes		Relation avec d'autres thématiques
Climat		Milieu naturel (faune /flore) : les espèces faunistiques et floristiques sont adaptées au climat de la zone d'étude. Qualité de l'air : Le climat influe de manière notable sur les réactions chimiques entre les polluants et sur les conditions de dispersion des polluants.
Milieu terrestre	Géologie Sol et sous-sol	Milieu naturel (faune /flore) : la nature du sol détermine les espèces et les types d'habitats présents.
Milieu aquatique		Milieu naturel (faune /flore): la qualité des eaux superficielles influence le maintien du bon état des milieux naturels.
Environnement humain		Paysage et aspect visuel: l'autoroute, adossée au réseau routier local et quelques activités industrielles constituent l'environnement de l'installation. L'activité agricole domine avec des zones d'habitat dispersées.
Qualité de l'air		Milieu naturel (faune /flore) : les espèces faunistiques et floristiques sont plus ou moins sensibles à la qualité de l'air. Environnement humain : les populations environnantes peuvent être plus ou moins exposées aux nuisances dues à la qualité de l'air.
Environnement sonore		Milieu naturel (faune /flore) : les espèces faunistiques et floristiques sont plus ou moins sensibles à l'environnement sonore. Environnement humain : les populations environnantes peuvent être plus ou moins exposées aux nuisances dues à l'environnement sonore.
Environnement olfactif		Environnement humain : les populations environnantes peuvent être plus ou moins exposées aux nuisances dues à l'environnement olfactif.

SYNTHESE DES ENJEUX DE L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Le tableau ci-dessous regroupe sous forme synthétique, les principaux enjeux mis en évidence à l'issue de l'analyse de l'état initial, au droit et à proximité du projet. L'étude d'incidences du projet devra apporter des éléments qualitatifs et quantitatifs sur les points dits « sensibles » de l'état initial.

CATEGORIES	MILIEU IMPACTE	HIERARCHISATION DES ENJEUX	COMMENTAIRES
CLIMATIQUE	PHYSIQUE	Négligeable	La circulation atmosphérique régionale est régie par une influence océanique prédominante. À l'échelle de l'aire d'étude, on constate des hivers doux et des étés tempérés. Les enjeux climatiques sont négligeables au regard du projet.
TOPOGRAPHIE	PHYSIQUE	Négligeable	La topographie apparaît comme un enjeu faible au regard du projet du fait des faibles variations d'altitude sur le site.
GEOLOGIE	PHYSIQUE	Négligeable	La géologie du site apparaît comme un enjeu négligeable.
HYDROLOGIE / MILIEU NATUREL AQUATIQUE	PHYSIQUE	Négligeable	Le site ne possède pas de réseau hydrographique. L'enjeu est donc faible.
RISQUES NATURELS	BIOLOGIQUE	Négligeable	La plateforme d'enrobage est située sur un secteur présentant un risque faible de remontées de nappes. Aucun mouvement de terrain majeur n'a été enregistré dans le secteur autour du projet. La plateforme d'enrobage repose sur un secteur se caractérisant par un aléa nul retrait et gonflement d'argiles. Le site se situe en zone de sismicité 1 (Aléa très faible) Les enjeux relatifs aux risques naturels sont globalement faibles au regard du secteur
PATRIMOINE NATUREL	BIOLOGIQUE	Négligeable	Le site n'est pas concerné par un zonage ZNIEFF ou un inventaire NATURA 2000. Aucune espèce et aucun habitat d'intérêt communautaire n'ont été recensés sur la plateforme du projet, ainsi qu'au niveau de ses abords. Il n'y a donc pas d'impact direct ou indirect possible sur des espèces ou habitat d'intérêt communautaire.
INTERRELATION ENTRE LES ESPACES NATURELS	BIOLOGIQUE	Négligeable	Le site se situe entre l'entrée d'autoroute, l'autoroute et une zone d'activité. Il s'inscrit dans un environnement qui tend à s'anthropiser et qui a déjà été aménagé par le passé. L'impact sur les interrelations entre les espaces naturels est faible et n'est pas à prendre en compte

HABITATIONS	HUMAIN	Faible	L'habitation la plus proche est située à 1000 m au Sud-Ouest de l'implantation de la centrale d'enrobage. Aucun établissement recevant un public dit « sensible » n'est implanté à proximité. Une zone d'activité est implantée au-delà de l'A10.
CONTEXTE SOCIO SOCIOECONOMIQUE ET AGRICOLE	HUMAIN	Négligeable	La mise en service de l'installation sur une plateforme existante n'a pas d'effets sur l'occupation des sols environnants auxquels elle ne prélève pas de surface supplémentaire. La plateforme va générer localement de l'activité économique
SITE ET SOLS POLLUES	HUMAIN	Modéré	Il n'y a pas de sites et sols pollués à proximité du site. Cependant le sol du site présente deux zones de prélèvement à pollution modérée à faible aux hydrocarbures et HAP.
RISQUES TECHNOLOGIQUES	HUMAIN	Faible	Pas de risques technologiques particuliers. A noter la présence d'une ICPE à environ 300 m à l'Est du site au-delà de l'A10
PAYSAGE	HUMAIN	Faible	Le site sur lequel sera implanté la plateforme a déjà sa place dans le contexte paysager local. Des activités industrielles se développent à proximité. Le paysage est marqué par l'emprise autoroutière existante (entrée d'autoroute, péage...)
RESEAUX	HUMAIN	Faible	Le site n'est pas dans un périmètre de captage d'eau potable. Il est concerné par le SDAGE Loire Bretagne et le SAGE Nappe de Beauce. Il n'y a pas de réseaux sur site.
BRUIT	HUMAIN	Modéré	Le bruit sur le site résulte de la circulation de A 10. D'après la carte départementale de classement sonore des infrastructures terrestres, l'A10 (attenante à la plateforme d'implantation de la centrale d'enrobage) implique une largeur de 300 m des secteurs affectés par le bruit. La RD 927 est elle concernée par une bande de 100 m.
AIR	HUMAIN	Modéré	Le site se situe à proximité de l'A10 qui constitue une source de pollution aux particules fines et d'émissions de gaz à effet de serre.
ODEUR	HUMAIN	Faible	L'enjeu est faible. Il n'y a pas d'enjeu olfactif existant à proximité du site.
PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE ET BATI	HUMAIN	Négligeable	Le site ne s'inscrit dans aucun périmètre de protection de monument historique, aucun site classé ou inscrit, aucune Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager.
ENVIRONNEMENT LUMINEUX	HUMAIN	Faible	Une certaine pollution lumineuse existe dans l'environnement du site (éclairage entrée autoroute, rond-point et véhicules en circulation)

3-ANALYSE DES EFFETS NEGATIFS OU
POSITIFS, TEMPORAIRES OU
PERMANENTS DE L'INSTALLATION SUR
L'ENVIRONNEMENT

INCIDENCE SUR LE MILIEU PHYSIQUE

LE CLIMAT

Le vent est l'élément climatique qui modifiera la dispersion des rejets dans l'atmosphère, notamment dans les directions dominantes. Après examen de la rose des vents, il s'avère que les vents dominants relativement faibles sont de secteurs Sud Sud-Ouest et Nord Nord- Est. L'abri qu'apportent les arbres, les haies et les stocks de matériaux entourant la plateforme, et la situation éloignées des zones habitées, n'implique pas de vigilance accrue sur le site par rapport au vent.

Une centrale d'enrobage est consommatrice d'air, surtout au niveau du séchage des matériaux qui, de surcroît, est générateur de poussières et nécessite le dépoussiérage de l'air chargé de fines particules avant leur rejet dans l'atmosphère.

INCIDENCE SUR L'AIR

Le combustible utilisé pour le séchage est du fioul lourd TBTS contenant un maximum de 1 % de soufre. Lors de la combustion de ce dernier, sa transformation dégage selon le rythme de fonctionnement du poste la valeur maximale d'une vingtaine de kilos d'oxyde de soufre par jour sous forme gazeuse ainsi que la vapeur d'eau provenant du séchage des matériaux entraînés dans le flux.

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

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

Il convient de préciser que **le bilan Carbone prévisionnel de la centrale d'enrobage** évalue les émissions de ce type de centrale d'enrobage entre :

- 51 à 63 kq éq CO₂ par tonnes d'enrobés sans agrégats.
- 51 à 59 kq éq CO₂ par tonne d'enrobés avec agrégats.

L'étude s'est portée exclusivement sur l'activité de la centrale d'enrobage et a pris en compte non seulement la fabrication des enrobés mais également les matières premières et matériaux entrants de même que les enrobés sortants pour l'ensemble des campagnes envisagées. Il peut facilement être ramenée à une analyse annuelle.

Il a été envisagé plusieurs hypothèses notamment concernant la part d'agrégats d'enrobés utilisés ou la part du fret ferroviaire par rapport au fret routier.

La méthode utilisée est celle du bilan carbone® de l'Association Bilan Carbone (ABC).

Dans l'hypothèse la plus défavorable (sans agrégats recyclés et en utilisant la route uniquement), le bilan carbone global de l'installation s'éleve donc à **6300 Tonnes éq CO₂ pour l'ensemble de la campagne (100 000 tonnes traitées)**. La part de l'énergie est la plus importante avec environ 45% des émissions, suivent ensuite le fret et les intrants.

Cela représente annuellement une émission d'environ 1575 Tonnes éq CO₂.

UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Dans l'état actuel des pratiques, le choix n'existe pas vraiment en matière de carburant des camions.

Il en est de même pour ce qui est de la source énergétique utilisée pour le séchage des matériaux (fioul lourd) et qui contribue à elle seule pour 44% des émissions de gaz à effet de serre générées au titre de l'énergie

En matière de rejets, du fait de l'utilisation du gazole non routier obligatoire depuis le 1er mai 2011, leur "qualité" apparaît significative du fait :

- d'une teneur en soufre moins élevée favorisant la diminution de gaz à effet de serre (notamment les oxydes d'azote Nox) et d'émission de particules polluantes: 10 ppm (10 mg/kg) contre 1000 ppm actuellement soit 100 fois moins élevée que le fioul,
- d'un indice de Cétane plus élevé porté à 51 contre 40 pour le fioul permettant une meilleure combustion du carburant et une diminution des imbrûlés, particules polluantes et autres impuretés présents dans les gaz d'échappement.

Les camions de passage sur le site ne sont pas ravitaillés sur le site.

Pour l'acheminement des produits bruts (matériaux, fluides énergétiques, ...) de même que l'évacuation vers le chantier il n'existe à ce jour aucun autre moyen de transport que les camions semi-remorques.

Toutefois, il y a lieu de souligner le transport par fer des matériaux de carrière pour lesquels il ne subsiste qu'une moindre utilisation de la route du fait que le site n'est desservi par aucune voie ferroviaire.

La définition du plan d'exploitation de la plateforme permet également d'éviter de multiplier la manutention des stockages sur le site, réduisant ainsi la consommation du GNR dans la chargeuse.

Les moteurs des engins de chantier et des camions font déjà l'objet de réglages appropriés et réguliers afin de limiter leur consommation en carburant et de respecter les seuils réglementaires en matière de rejets dans l'atmosphère (opacité, CO/CO₂).

TOPOGRAPHIE ET GEOLOGIE

Rappelons qu'il n'existe aucune contrainte topographique et géologique au niveau du site du projet.

Du fait que la centrale d'enrobage soit installée sur une plateforme déjà existante, nivelée, stabilisée et recouverte de matériaux stabilisés, son exploitation ne générera aucun effet direct ou indirect sur la topographie et la nature du sous-sol (tassement des sols...).

EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

L'aménagement antérieur de la plateforme pour des activités relatives et liées à la construction de l'autoroute fait que celle-ci est globalement imperméabilisée par des matériaux stables, notamment la zone supportant l'installation.

Un bassin de rétention est aménagé pour traiter les eaux de ruissellement de la plateforme. Il a été dimensionné pour répondre à un éventuel risque de débordement lors d'un épisode pluvieux important. Il est alimenté par un fossé périphérique en pente douce. Les eaux transiteront par ce fossé vers un séparateur à hydrocarbures puis seront envoyés vers un bassin d'infiltration/ décantation en partie Nord du site.

Dans ce cas, les eaux de ruissellement ont le temps de décanter, écartant de ce fait que des matières en suspension soient alors déversées dans le réseau hydrographique aval.

Une pollution des sols et des eaux superficielles et souterraines par d'éventuels déversements d'hydrocarbures ou autres matières polluantes suite à un rejet accidentel ou à un incendie peut également avoir lieu. L'étanchéification des zones de dépotage et de stockage en cuves des hydrocarbures et bitumes par la mise en place de cuvettes de rétention en maçonnerie, supprime le risque de pollution des eaux souterraines.

Les eaux usées sanitaires sont quant à elles stockées en citerne.

La prise en compte de ces enjeux par le traitement des eaux usées et des eaux de ruissellement ainsi que des eaux potentiellement polluées permet au projet d'être compatible avec les orientations du SDAGE Loire-Bretagne.

Il convient de préciser qu'il n'existe pas de puits à proximité de la plateforme et que celle-ci n'est pas incluse dans un quelconque périmètre de protection d'installation prélevant de l'eau (AEP).

Il n'existe par ailleurs pas de cours d'eau à proximité du site.

RISQUES NATURELS

Les risques naturels sont suffisamment faibles pour qu'ils puissent présenter d'éventuelles interactions avec l'exploitation de la centrale d'enrobage.

Du fait que la centrale d'enrobage soit installée sur une plateforme ayant fait jadis l'objet de remblaiement, le risque de remontée de nappes est limité.

INCIDENCE SUR LE MILIEU NATUREL

S'agissant d'une plateforme déjà existante, sur une aire nivelée et stabilisée, ayant été aménagée antérieurement pour des activités relatives à l'autoroute, notamment sa construction, aucun arbre et aucune haie supplémentaire ne seront arrachés pour les besoins liés à la mise en service et au fonctionnement de cette installation.

L'exploitation de la station d'enrobage ne générera pas de destruction d'habitats naturels situés en périphérie.

Néanmoins, comme évoqué précédemment, il est nécessaire que le système de traitement des eaux de ruissellement de la plateforme d'enrobage mis en œuvre permette de maîtriser au mieux le risque de pollution accidentelle du réseau hydrographique. Ces pollutions accidentelles (déversement d'hydrocarbure, huile, de matières en suspension, ...) peuvent affecter la flore et la faune aquatique.

Il n'a pas été constaté récemment d'espèces floristiques et faunistiques nécessitant une action de préservation du fait du caractère industriel et de l'exploitation récente du site (visite sur place de l'Institut d'Ecologie Appliquée (45)).

L'éloignement des différentes zones de préservation de la nature et de biodiversité (type ZNIEFF ou Natura 2000) à plus de 1 km du site, évitent tous risques sur le milieu naturel lié à l'exploitation de la plateforme.

En conclusion, l'exploitation de la station d'enrobage n'affectera pas la biodiversité de façon notable, en particulier les espèces et habitats du réseau NATURA 2000, ainsi que les espèces déterminantes des ZNIEFF concernées.

INCIDENCE SUR LE MILIEU HUMAIN

POPULATION/HABITATS

INCIDENCES SUR LA SECURITE PUBLIQUE

D'une façon générale, l'exploitation, comme toute centrale, peut présenter certains risques pour la sécurité du voisinage, risques qui peuvent être classés en deux catégories :

- les risques permanents liés à la présence même du site,
- les risques temporaires liés aux strictes périodes d'activité.

Le site est fermé et télé-surveillé (période d'inactivité) et, pour les périodes d'activité, se trouve surveillé par les personnels présents.

Par ailleurs, les poids-lourds accédant et partant du site par l'autoroute A10, respectent scrupuleusement le code de la Route. La sécurité publique ne serait être impactée par le projet.

La centrale d'enrobage est située dans une zone éloignée de toute habitation : les riverains les plus proches étant situés à plus de 1000 mètres de l'installation projetée.

INCIDENCES SUR LA SANTE PUBLIQUE

La plateforme étudiée pour le présent dossier de demande d'autorisation a fait l'objet de plusieurs études sanitaires dans le cadre d'implantation de centrale d'enrobage.

Les études sanitaires réalisées dans le cadre de ces demandes d'autorisation provisoires sont basées sur le même type d'installation qui fait l'objet de la présente demande.

L'environnement du projet n'a pas été modifié depuis la dernière étude sanitaire qui date de Mai 2016 et jointe en annexe au présent document. Elle a été complétée par une analyse des incertitudes inhérentes à ce type d'étude.

Par ailleurs la dispense d'évaluation environnementale menée dans le cadre de la demande au cas par cas auprès de l'autorité environnementale a démontré l'absence de risques sanitaires de nature à affecter les populations voisines.

L'éloignement du site (plus de 1000m) limite tout effet sur les zones d'habitat notamment pour l'éclairage du site et la qualité de l'air. Aucun habitant à demeure n'a été recensé sur la zone d'activités située de l'autre côté de l'autoroute.

ACTIVITES

EFFETS GENERIQUES SUR L'EMPLOI ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES LOCALES

En termes d'emploi, il convient de distinguer les emplois directs des emplois indirects ;

- les emplois directs concernent les salariés de la société liés directement au fonctionnement de la centrale d'enrobage, au nombre de 5 personnes.

- les emplois indirects recouvrent les emplois liés de façon étroite à l'activité de la centrale d'enrobage. Dans cette catégorie, on retrouve principalement les fournisseurs, les sous-traitants, les prestataires de services.

Généralement, on considère qu'un emploi participe à la création ou la pérennisation de 3 emplois indirects.

Durant la période de fonctionnement de la station d'enrobage, plusieurs dizaines de personnes se succèdent et travaillent dans la région, apportant ainsi une contribution à l'économie locale (solicitation du commerce local, restaurants et des structures d'hébergement par les intervenants des chantiers successifs). Il s'agit donc d'effets positifs sur l'économie locale.

L'exploitation a donc un impact temporaire et positif sur l'économie.

Comme toute activité économique, la société participe également aux ressources des collectivités locales notamment par le biais de la Contribution économique territoriale et de la Taxe foncière.

L'exploitation de la centrale a donc un impact direct et positif sur l'activité socio-économique locale.

AGRICULTURE, SYLVICULTURE ET ACTIVITES LIEES AUX ETANGS

Il n'y aura également aucun effet indirect sur les cultures les plus proches, ni sur les peuplements sylvicoles attenants au site, ni sur les activités liées aux étangs les plus proches. En effet, il convient de préciser que les rejets atmosphériques seront suffisamment inférieurs à la norme en vigueur, et les émissions de poussières seront suffisamment maîtrisées par un système d'arrosage (cf chapitre sur les mesures) pour que le développement des formations boisées, des cultures et des peuplements piscicoles soient affectés.

Les travaux ne généreront aucun effet négatif direct et indirect sur les activités liées à l'exploitation agricole de ces milieux. En effet, rappelons que la station d'enrobage s'est implantée sur une plateforme pré-existante. Il n'y a donc eu à ce titre aucune consommation d'espace agricole ou forestier.

TOURISME

La centrale d'enrobage est suffisamment éloignée des centres ou regroupements touristiques pour que l'activité de ces derniers puissent être affectée. De plus, rappelons que l'exploitation de la centrale d'enrobage est projetée à deux périodes de l'année, de mars à juin et de septembre à novembre, ce qui ne correspond pas à la période de pointe touristique (juillet-août).

CIRCULATION ET DESSERTES

TRAFIC

En ce qui concerne le trafic lié aux transports de bitumes, fiouls, fillers d'apport et granulats, la circulation empruntera la sortie n°12 de l'autoroute A10. En aucun cas, il ne s'agira d'emprunter les voiries rurales ne pouvant pas supporter le trafic des poids lourds. La signalisation sera rétablie là où elle ne l'est plus actuellement en accord avec les règles de police.

Aucune mesure n'est à prévoir.

APPROVISIONNEMENT DES MATERIAUX ET MATIERES PREMIERES

Les granulats pour un tonnage de flux total de l'ordre de 100 000 tonnes sur la durée d'utilisation de l'usine d'enrobés proviendront pour 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.

Lors de leur approvisionnement par route, le déstockage des granulats issus des carrières de roches massives correspondra au trafic suivant pendant environ 5 semaines soit 25 jours par période pressentie sur les 4 années de travaux:

- Transport route par camions : ~1000 t/jours soit équivalence 40 semi-remorques..

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 des 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.

L'acheminement des matériaux et des matières premières est susceptible de générer de légères perturbations de circulation au niveau des axes routiers empruntés (notamment sur la RD 31 ou la traversée de bourgs).

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 m³
- GNR : 0,5 m³

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.

INCIDENCES DU TRAFIC SUR LA SANTE ET LA SECURITE PUBLIQUES

Il y a lieu de noter que seul le trafic entrant et sortant de matières premières empruntera exclusivement la voie autoroutière limitant ainsi l'impact sur les voiries locales.

LES VIBRATIONS

Les vibrations liées au passage des camions ne sont ressenties que dans le voisinage immédiat de l'itinéraire emprunté (5 m s'il existe une continuité bâtie au niveau du sol). Compte tenu de leurs éloignements respectifs, les habitations les plus proches du site ne percevront donc pas le passage des camions.

LES PROJECTIONS

Les camions emprunteront les voiries citées précédemment et empruntées dans le cadre des chantiers depuis cette même plateforme. En raison de la mise en place des protocoles de chargement/déchargement, aucun incident de projection n'a été recensé ce qui montre l'efficacité des actions menées avec les transporteurs.

LES POUSSIÈRES ET BOUES

Les émissions de poussières sont favorisées par des conditions climatiques sèches et venteuses. Les principales sources de poussières liées au trafic proviendront de la circulation des camions, tant ceux livrant des matériaux que ceux en sortant à vide ou chargés d'enrobés et circulant dans l'emprise même du site sur les zones non imperméabilisées, préalablement à leur sortie sur les voies routières.

Dans le cas d'une situation climatique totalement inverse consécutive à des épisodes pluvieux, la création de boues par le passage des camions et autres véhicules sur les zones non imperméabilisées de la plateforme peut être constatée sur le site.

La propagation par les camions de poussières ou de boues formées sur le site d'exploitation est susceptible d'occasionner des salissures sur la voie publique.

Néanmoins, la plateforme revêtue partiellement de matériaux stabilisés ou d'enrobés n'est pas de nature à produire des boues susceptibles de salir la voie publique.

LES DEGRADATIONS

Les impacts que l'évacuation des matériaux est susceptible d'occasionner sont liés à la salissure précédemment évoquées et à la dégradation de la chaussée résultant du trafic et à la sécurité. Les voies utilisées, autoroute A10 et bretelle sortie n°12 ALLAINES notamment sont des axes de liaisons supportant de façon régulière le trafic de poids lourds pour les besoins et approvisionnements locaux (desserte de la ville de Chartres).

Quelques véhicules légers, les quelques professionnels extérieurs susceptibles d'intervenir sur le site (services d'entretien, ...) et quelques camions (approvisionnement en hydrocarbures, amenées/évacuation d'engins, ...) sont également susceptibles de circuler sur l'itinéraire routier qui permet d'accéder au site d'exploitation.

Le site est fermé et télé surveillé (période d'inactivité) et, pour les périodes d'activité, se trouve surveillé par les permanents. Par ailleurs, les poids-lourds accédant et partant du site respectent scrupuleusement le code de la Route.

À ce titre, la sécurité publique ne serait être impactée par le projet.

RISQUES TECHNOLOGIQUES ET TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES

Il n'y a pas de site SEVESO dans le périmètre de la plateforme.

De même, il n'y a aucune interférence notable entre transport de matières dangereuses sur l'A10 et la centrale d'enrobage.

PAYSAGE

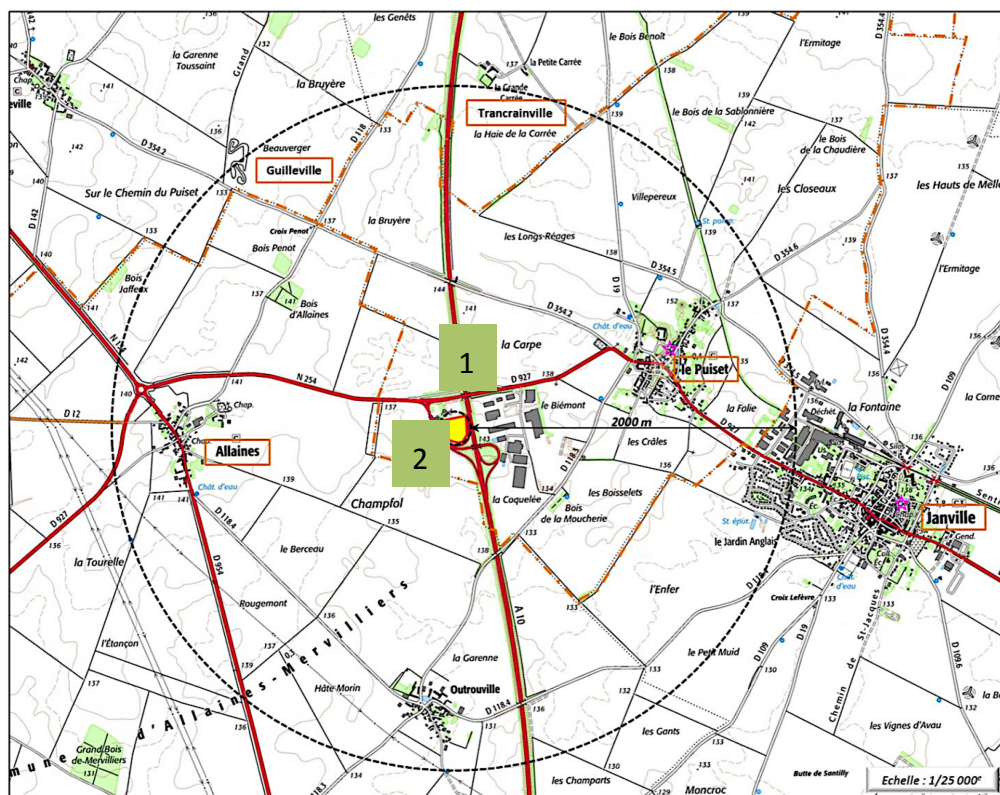
Cette centrale d'enrobage est une installation d'une hauteur maximale de 13 m pour la cheminée et les silos verticaux, et de 5 à 6 m pour les autres éléments. L'exploitation d'une centrale d'enrobage peut entraîner des modifications paysagères dans la mesure où les éléments hauts de la centrale peuvent modifier l'aspect des lieux.

Le site sur lequel sera implantée la plateforme d'enrobage a déjà fait l'objet d'installation du même type pour la construction de l'autoroute ou pour des travaux d'entretien de celle-ci.

INCIDENCE PAYSAGERE DU PROJET

Des prises de vues initiales ont été réalisées, le site était occupé par une centrale temporaire au moment des prises de vue. La présence de cette installation permet de comprendre l'articulation paysagère du projet de centrale.

Les prises de vues sont répertoriées sur le plan ci-dessous.





1

vue depuis le bas du pont vers LE PUISET



1

vue à la sortie du pont enjambant l'A10 vers LE PUISET



2

Vue depuis le péage sur l'entrée du site

A proximité directe le site reste peu visible entouré par une végétation de grande hauteur. Il s'inscrit dans un contexte industriel et urbanisé avec l'A10 à proximité directe et son péage ainsi que la route départementale 927 qui enjambe l'autoroute. Les habitations parsemées les plus proches se situent à plus de 1000 m du site et ne peuvent avoir de vue sur le site. La plateforme est entourée de grands arbres ce qui la rend complètement invisible du côté DU PUISET.

Les impacts à prendre en compte sont les perceptions des usagers de la route départementale n°927 en direction d'ALLAINES ou DU PUISET.

Cet impact est faible compte tenu de la présence par ailleurs des activités industrielles à proximité, de l'A10 et du péage.

La perception momentanée et fugitive d'un site "industriel" en haut du pont qui enjambe l'A10 à proximité d'une zone d'activité n'induit pas d'impact majeur sur le paysage.

Aucune mesure n'est à envisager.