

PRÉFET DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Direction Régionale et Interdépartementale de
l'Environnement et de l'Énergie d'Ile-de-France

Bobigny, le 11 juin 2014

Unité Territoriale de la Seine-Saint-Denis

Pôle Environnement et Installations Classées

Affaire suivie par :

Alaoudine MAYOUFI et Nathalie SALNOT

Tél. : 01-48-96-90-88

nathalie.salnot@developpement-durable.gouv.fr

alaoudine.mayoufi@developpement-durable.gouv.fr

Référence :

Dossier n° 93 R 3700246 A

Affaire :

*Demande d'autorisation temporaire d'exploiter déposée par
EUROVIA GRANDS TRAVAUX le 15 avril 2014*

Réf. S3IC :65-17880

AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

OBJET : Demande d'autorisation temporaire d'exploiter une installation classée pour la protection de l'environnement

PÉTITIONNAIRE : EUROVIA GRANDS TRAVAUX

COMMUNE(S) : TREMBLAY-EN-FRANCE Seine-Saint-Denis

REFERENCES :

Demande d'autorisation d'exploiter en date du **15 avril 2014**

Contribution de l'ARS rendue par avis du 23 mai 2014

Compléments à la demande d'autorisation d'exploiter transmis le 6 juin 2014

1.1 Présentation

La société EUROVIA GRANDS TRAVAUX est une filiale du Groupe EUROVIA, entreprise d'industrie routière et de travaux publics, qui constitue le pôle routier du groupe VINCI.

L'activité de la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX est essentiellement axée autour des travaux publics avec une spécificité en matière de construction et d'entretien de chaussées autoroutières et la confection, la commercialisation, le transport et l'application de matériaux enrobés. Elle produit une moyenne de 600 à 800 000 tonnes d'enrobés par an (mais sa production a déjà pu atteindre plus d'un million de tonnes d'enrobés). Elle dispose d'une longue expérience dans le domaine et d'une soixantaine de salariés. Elle est certifiée ISO 14001 et ISO 9001 et a défini une politique environnementale pour la période 2012-2015.

Cette société a été retenue pour réaliser des travaux de gros entretien et de réfection de la piste n°4 de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. À cet effet, elle projette de mettre en service deux stations d'enrobage temporaires sur le territoire de la Commune de Tremblay-en-France, au lieu-dit « La Croix d'Adam ».

Le site visé constitue une plate-forme en cours d'aménagement, d'une superficie globale de 44 600 m², sise sur l'emprise foncière d'Aéroports de Paris. Il se situe le long de la route périphérique sud 84A3, les premières habitations se trouvant à 900 et 2 500 m. La plate-forme est destinée à supporter les deux postes d'enrobage (composés chacun d'une centrale d'enrobage, un dépôt de bitume associé et un stockage de produits inflammables) et les stockages des granulats utilisés à la fabrication des enrobés. La capacité maximale de la plate-forme sera d'environ 91 000 tonnes d'enrobés bitumeux.

Les enrobés seront essentiellement constitués d'un mélange de granulats et de bitume. Les granulats proviendront pour partie de carrières de roches éruptives de la région ouest et pour une moindre partie d'agrégats d'enrobés issus du recyclage de fraisats collectés dans le cadre de rabotages des chaussées anciennes de la région Île-de-France. Ils seront disposés à proximité des centrales sur une aire de stockage. Les matériaux de base seront dosés, séchés et déshydratés dans un tambour sécheur, puis enrobés par malaxage dans ce même tambour (par injection du bitume liquide issu des citernes de stockages). L'enrobé produit sera extrait du tambour par un élévateur rotatif et chargé dans des camions qui le transporteront directement vers la zone de travaux, en piste n°4, via un accès interne à l'emprise foncière d'Aéroports de Paris spécifiquement aménagé à cette fin.

La société envisage de réaliser les travaux sur une période de deux mois à compter du 18 août 2014. Le site emploiera 10 personnes. Il fonctionnera aux heures et jours ouvrables de la semaine, de jour mais également de nuit dans le cadre de la réalisation de la couche superficielle dans la mesure où celle-ci nécessite une production en continu.

1.2 Description de l'environnement du projet

Le projet n'est pas soumis à permis de construire ni à autorisation de défrichement.

La zone concernée est éloignée des habitations et des établissements recevant du public (ERP) : les premières habitations se situent à 900 m du site, et l'ERP le plus proche est un Institut Médico-Educatif (IME) situé à 850 m.

L'installation projetée se situe sur l'emprise aéroportuaire d'Aéroports de Paris, à la limite d'une zone agricole, dont elle est séparée par une piste cyclable, et par la route périphérique RD 84a3 qui longe le site au sud.

Le pétitionnaire précise qu'elle n'est pas située dans un périmètre de captage d'eau.

Les documents opposables au projet sont les suivants :

- Le Plan local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Tremblay-en-France

Le projet est compatible avec le PLU qui le situe en zone Uea (zone urbaine à vocation économique à dominante d'activités aéroportuaires).

Il empiète très légèrement, en limite Est, sur une zone d'archéologie préventive.

Le pétitionnaire relève, par la présence de l'aéroport, une servitude radioélectrique contre les obstacles sous contrôle de la DGAC et définissant des contraintes altimétriques sur le site.

Cependant il précise que la partie destinée à recevoir les deux postes d'enrobage est située hors de cette zone de contraintes.

- Le SDAGE Seine-Normandie 2010-2015
Le projet est inclus dans le périmètre du SDAGE et doit garantir une maîtrise des pollutions du réseau hydrographique.
- Le SAGE Croult-Enghein-Vieille Mer
Le projet est situé en limite nord-est du bassin versant dont le SAGE est en cours d'élaboration.
- Le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle
Le projet se situe en zone B du PEB, zone d'exposition au bruit forte. L'indice sonore Lden (Level Day Evening Night) définissant les limites extérieures de la zone B est Lden 65.
- Le Schéma régional du Climat, de l'Air e de l'Energie (SRCAE) d'Ile-de-France
Le SRCAE place notamment comme axes prioritaires la réduction de 20 % des gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

1.3 Nature et volume des activités

Les installations projetées relèvent du régime de l'autorisation prévue à l'article L 512-1 du code de l'environnement au titre des rubriques listées dans le tableau ci-dessous (ou au titre des modifications des installations existantes visées par l'article R. 512-33).

Volume ou tonnage maximal autorisé

Rubriques de la nomenclature	Installations et activités concernées Libellé de la rubrique	Régime du projet ¹	Rayon d'affichage (km)	Activité installée (volume)
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud	A	2	440 t/h + 300 t/h soit 740 t/h (à 5 % d'humidité)
2515-1a	Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes autres que celles visées par d'autres rubriques et par la sous-rubrique 2515-2. La puissance installée des installations, étant supérieure à 550 kW	A	2	P.I. : 373 kW + 314 kW soit 687 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 10 000 m ² , mais inférieure ou égale à 30 000 m ²	E		Superficie de 20 000 m ²
1520-2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses (dépôts de) La quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t.	D		Bitume : 220 t + 190 t Émulsion : 55 t soit : 465 t
2915-2	Chauffage (Procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles – lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 l	D		2 500 l + 2 000 l soit 4 500 l
1430 1432-2b	Liquides inflammables (définition), à l'exclusion des alcools de bouche, eaux de vie et autres boissons alcoolisées Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés de) - stockage de liquides inflammables visés à la rubrique 1430, représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m ³ mais inférieure ou égale à 100 m ³	DC		14+8m ³ de GNR 50+50 m ³ de FOL (22+100)/100 soit capacité équivalente 24,4 m ³
1435-3	Stations-service : installations, ouvertes ou non au public, où les carburants sont transférés de réservoirs de stockage fixes dans les réservoirs à carburant de véhicules à moteur, de bateaux ou d'aéronefs. Le volume annuel de carburant (liquides inflammables visés à la rubrique 1430 de la catégorie de référence (coefficient 1) distribué étant supérieur à 100 m ³ mais inférieur ou égal à 3 500 m ³	DC		Volume annuel distribué : 130 m ³ + 130 m ³ soit 260 m ³

1 Classement des installations : A (autorisation), E (enregistrement), D (déclaration), S (servitude d'utilité publique), C (soumis au contrôle périodique prévu par l'article L. 512-11 du code de l'environnement)

1.4 Enjeux

Le projet ne présente pas de fort enjeu lié à la nature ou à sa situation dans son environnement.

Les points d'attention sont liés aux incidences générées par la fabrication d'enrobés : ils concernent les nuisances sonores, les rejets (pollution eau/air/sol) et les risques d'incendie et d'explosion du fait de la présence de bitumes, d'émulsions et d'hydrocarbures.

2 ÉTUDE D'IMPACT

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

L'étude d'impact a été réalisée par le Service Foncier des Installations Classées EUROVIA GRANDS TRAVAUX. Elle a été élaborée, d'une part, à partir du recueil des connaissances et des données de terrain sur le site et ses abords et, d'autre part, de la comparaison des caractéristiques du projet avec l'état initial. Elle s'est appuyée sur différents sites web et documents (données, cartes, plans, mesures, etc.) consultés auprès d'administrations et organismes tels que le Ministère de la culture, la mairie de Tremblay-en-France, le Conseil général de la Seine-Saint-Denis, le BRGM, etc.

Faune - Flore

L'état initial du dossier présente l'ensemble des périmètres de protection du patrimoine naturel autour du site. Ceux-ci sont en dehors de la zone d'implantation du projet.

La période d'inventaire faune-flore a été effectuée en période peu propice compte-tenu des courts délais pour réaliser le dossier. Il en ressort que le site est occupé par une zone de prairie rudérale densément recouverte de graminées. Un talus d'espèces horticoles présent en limite Nord du projet, est fréquenté par la Linotte mélodieuse, espèce protégée considérée comme « vulnérable » en France métropolitaine et quasi menacée en région « Ile-de-France ». Celle-ci serait susceptible de l'utiliser comme site de reproduction.

Toutefois le pré-diagnostic biologique réalisé par l'Institut d'Écologie appliquée conclut que l'emprise de la plate-forme projetée ne présente pas d'habitat d'intérêt écologique et que sa situation, dans l'enceinte de l'aéroport, n'est pas propice au développement d'espèces remarquables.

En outre, le site est situé en dehors des réservoirs de biodiversité identifiés que sont les sites Natura 2000 et ZNIEFF ; les plus proches sont situés à 4 km.

Risques naturels

Le pétitionnaire précise que le site est sur un secteur présentant un aléa inondation nul par débordement d'une rivière, et un aléa très faible à inexistant par remontée de nappe.

Selon les cartes du BRGM, le risque sismique est positionné en zone d'aléa très faible et le risque retrait-gonflement des argiles en zone d'aléa faible.

Sol

Le sol est perméable du fait de sa composition de matériaux limoneux reposant alternativement sur des niveaux sableux et calcaires.

Il n'existe aucun site BASOL ni BASIAS au niveau de la plate-forme et de ses abords.

Eaux souterraines et superficielles

Le projet n'est pas situé dans un périmètre de captage d'eau. Le forage d'alimentation en eau potable le plus proche est situé à 2 400 m du site projeté. D'autres forages à usage domestiques, agricoles et industriels sont identifiés à partir de 1 150 m.

Les eaux de ruissellement seront collectées, passeront dans un séparateur à hydrocarbures et seront dirigées vers un bassin de décantation avant d'être rejetées vers le milieu naturel.

Le stockage des fiouls et bitumes sera effectué sur des cuves de rétention étanches.

Air

Pour les centrales d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud, appelées à fonctionner de manière temporaire, au sens de l'article R512-37 du Code de l'Environnement, la valeur limite de concentration de poussières est de 50 mg/m³ quel que soit le flux horaire autorisé. Un bilan Carbone prévisionnel portant sur l'activité des postes d'enrobage a été réalisé dans le cadre du projet.

Bruit

Selon l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, le niveau de bruit en limite de propriété de l'installation ne devra pas dépasser, lorsqu'elle est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période de jour et 60 dB (A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite.

Au droit du site d'installation, le fond sonore ambiant a été mesuré hors activité de la plate-forme en trois points. Celui-ci présente des valeurs relativement élevées compte-tenu du contexte en limite de la RD84a3 et à proximité des pistes de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle.

Une mesure relevée sur la plate-forme par le pétitionnaire, entre la RD et la zone aéroportuaire au droit de l'aire d'installation des postes fait ressortir un niveau de bruit de 57,9dB(A). Deux autres mesures réalisées en limite d'emprise, côté RD84a3, font ressortir des valeurs de 65,4 dB(A) et 64,3 dB(A). Ces mesures ont été réalisées de jour uniquement. Une caractérisation de l'ambiance sonore du site en période nocturne aurait pu être réalisée également.

Transport

Une grande part des granulats proviendra de la région de l'Orne (61), le reste du recyclage de fraisats collectés sur divers chantiers, les bitumes du 76, le fioul lourd du 77, et le GNR des distributeurs locaux. Ils seront transportés via le réseau autoroutier et départemental.

L'étude d'impact rappelle que le site bénéficie de la présence de grands axes routiers structurants tels que A104, A1, N2, et RD84a3.

L'accès à la plate-forme pour le transit des matériaux bruts et matières premières se fera exclusivement par la route périphérique RD84a3 via un accès de service aménagé spécifiquement pour les besoins du chantier et réglementé par un arrêté préfectoral.

D'autre part, les enrobés seront transportés via des accès spécialement aménagés pour rejoindre la zone de travaux de la piste n°4.

Conditions de remise en état

L'exploitant indique qu'il restituera le terrain dans l'état dans lequel il a été mis à sa disposition. Il s'engage à évacuer l'ensemble des installations et matériaux produits par son activité.

L'implantation de l'installation projetée est positionnée à distance de zones urbaines, de sites naturels protégés, de cours d'eau. De plus, elle se trouve en sortie de la route périphérique de l'aéroport et à proximité du chantier de la piste 4, ce qui limite les effets du trafic au niveau de la commune.

La description de l'état initial du site est relativement complète et les informations appropriées. On y trouve les rubriques nécessaires à une bonne présentation de l'environnement géographique, naturel et anthropique, ce qui permet de situer le projet dans son contexte.

2.2 Évaluation des impacts et mesures compensatoires

L'étude d'impact présente de manière claire les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les incidences liées à l'activité de l'installation. Ces mesures sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement.

Eau et sol

Le risque de pollution des eaux par déversement accidentel et ruissellement des hydrocarbures a été identifié.

Le stockage des hydrocarbures et bitumes sera réalisé sur des cuves de rétention étanches pour prévenir les risques de déversement accidentel.

Les eaux pluviales et de ruissellement seront traitées par un séparateur à hydrocarbures avant d'être dirigées vers un bassin de décantation existant et rejetées vers le milieu naturel.

Air et odeurs

Les pollutions atmosphériques susceptibles d'être générées par l'installation sont les rejets dans l'air des centrales d'enrobage, l'envol de poussières issues des aires de stockage et les gaz d'échappement des véhicules sur le site.

Des filtres à manches permettront de piéger les fines particules émises par les centrales d'enrobage.

De plus, les centrales d'enrobage font l'objet de contrôles réguliers de mesures des émissions gazeuses, la méthode utilisée étant celle du Bilan Carbone de l'ADEME dans le document annexé par l'exploitant.

Concernant les pollutions générées par les véhicules, la proximité des centrales avec la piste à refaire permet une réduction du trafic. De plus, la vitesse des véhicules sera limitée sur le site. Ces mesures participent notamment à la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'implantation en sortie de la route périphérique et à proximité du chantier entraîne des économies d'énergie (limitation des besoins de chauffage des produits) et de combustibles fossiles (réduction des transports des produits) correspondant à autant de rejets en moins dans l'atmosphère.

Déchets

Les déchets générés par l'installation seront des déchets de type « industriels banals ».

Les déchets ménagers liés à la présence du personnel, les déchets d'usure de pièces d'engins, les huiles, solvants, hydrocarbures, résidus métalliques, etc. seront collectés et éliminés selon les filières adaptées et conformément aux règles applicables.

Les fillers de dépoussiérage récupérés par le processus de fonctionnement des filtres à manches seront réincorporées dans la production d'enrobés.

Paysage

L'installation, équipée notamment de cheminées hautes de 13 mètres et située sur un site à l'horizon relativement ouvert, sera visible des riverains et usagers de la route.

Le pétitionnaire n'a pas prévu de mesures particulières concernant l'impact visuel pour les riverains. Elles ne paraissent cependant pas indispensables, compte-tenu notamment du caractère éloigné (au moins 900m des riverains) et temporaire de l'installation.

De même, au niveau de la route, la vision reste furtive et est partiellement masquée par une haie le long de la RD84a3.

Bruit

Le service foncier et ICPE de la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX a réalisé une campagne de mesure des niveaux d'émissions sonores sur le site et ses abords (trois mesurages de 30 à 60 mn à l'aide d'un sonomètre à bonnette anti-vent) qui témoigne du caractère initialement bruyant du site du fait notamment de la proximité de la route et de l'activité aéroportuaire.

L'activité des centrales d'enrobage ainsi que le trafic routier généré par les camions sur site, assurant l'approvisionnement des matières et le transport vers la piste n°4 sont susceptibles de causer de nouvelles nuisances acoustiques.

Cependant, le pétitionnaire juge que, au regard de la situation et de l'environnement du site, l'ambiance sonore ne devrait être que sensiblement augmentée. Elle ne devrait pas être ressentie au droit des habitations et ERP (établissements recevant du public) les plus proches.

Santé

L'évaluation des risques fournie dans l'étude d'impact ne met pas en évidence de risques particuliers pour les riverains.

Concernant les risques pour les personnes présentes sur le site, la notice Hygiène et Sécurité du dossier identifie les risques pour la santé et décrit des mesures et règles de sécurité mises en place qui paraissent adaptées : port des EPI (équipements de protection individuels), réduction des émissions de poussières par arrosage, entretien des installations, etc.

De plus, les installations sont conformes aux dispositions du Code du Travail en matière d'hygiène et de sécurité, ce qui participe à limiter les risques sur la santé des personnes.

Phase travaux

L'autorité environnementale note que l'impact pendant cette période n'est pas évalué en termes de durée et de mesures compensatoires.

Le pétitionnaire ne devra pas exposer le personnel et les riverains à des niveaux de bruit de plus de 85dB(A) pendant huit heures, seuil de bruit acceptable avant que l'oreille ne soit atteinte.

L'étude traite des principaux impacts réels ou potentiels liés à l'exploitation de l'installation de façon détaillée, cohérente et en proportion avec le projet.

Elle propose des mesures de prévention et de protection adaptées de nature à réduire les effets de l'installation sur l'environnement du site.

3 ÉTUDE DES DANGERS

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

L'étude de dangers a été réalisée par EUROVIA GRANDS TRAVAUX. Faisant suite à une première version jugée irrecevable par courrier du 28 mai 2014, l'exploitant a apporté, par courriels des 6 et 10 juin 2014, des compléments à l'étude de dangers, qui ont permis de à l'inspection de l'environnement d'acter la recevabilité du dossier le 11 juin 2014.

L'irrecevabilité de la version initiale portait notamment sur l'inadaptation de l'application de la méthodologie choisie et sur l'absence de positionnement des phénomènes dangereux dans les différentes classes de probabilité et gravité.

Méthodologie

La méthodologie de l'étude appliquée à la nouvelle version de l'étude de dangers est celle décrite dans « l'Arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation ».

Elle procède à l'identification des potentiels de dangers dus à l'activité en relation avec son environnement proche. Elle analyse leurs causes, effets, et conséquences et présente une évaluation de la gravité, la probabilité et la cinétique des scénarios d'accidents. Enfin, elle décrit l'organisation des moyens d'intervention et les mesures mises en place pour réduire les risques retenus.

Potentiels de dangers recensés

L'exploitant a procédé à une identification des potentiels de dangers à partir de l'analyse des produits stockés ou utilisés, de l'activité, des installations techniques présentes sur le site et du retour d'expérience lié aux accidents sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables. Les risques liés aux éléments externes (tels que phénomènes météorologiques extrêmes) ont également été évalués.

Analyse

L'analyse des scénarios accidentels montre que l'installation est concernée par deux grands types de phénomènes dangereux à savoir, le risque d'incendie, et plus particulièrement le risque d'incendie du bac de rétention d'un parc à liants de l'une des centrales d'enrobage (incendie le plus important qui pourrait se produire sur le site), et le risque de déversement accidentel d'un produit liquide dangereux entraînant alors une pollution du sol et du sous-sol.

Les phénomènes accidentels ont notamment fait l'objet de modélisations afin d'évaluer plus finement leur gravité, leur probabilité et leur cinétique. Celles-ci montrent que les zones d'effets thermiques resteraient quasiment confinées à l'intérieur des limites de propriété, à l'exception de deux points impactant la piste cyclable qui longe le site, et qu'un déversement accidentel de produit liquide dangereux n'aurait une conséquence limitée sur l'environnement, de petits volumes de terres éventuellement impactés pouvant alors être évacués rapidement du site.

L'analyse fait donc apparaître que les risques sont limités au site, sans impact sur les habitations et voies de communication voisines, à l'exception de la piste cyclable qui pourrait être impactée comme le montre la carte simulant l'évaluation des flux thermique. La cinétique des phénomènes en jeu étant toutefois lente, des moyens d'intervention appropriés pourront être déployés pour y faire face.

L'analyse des dangers est en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du Code de l'Environnement.

3.2 Réduction du risque

Le pétitionnaire a proposé des mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence des phénomènes dangereux.

Pollution accidentelle

Les risques de pollution accidentelle de l'eau et des sols sont identifiés dans les situations de dépotage, d'incendie (eaux d'extinction), de trafic routier (eaux de ruissellement) ou de fuite sur canalisation ou appareillage.

Les eaux de ruissellement susceptibles d'être polluées seront collectées et traitées dans un séparateur d'hydrocarbures avant d'être envoyées dans un bassin de décantation. Les éventuelles eaux de ruissellement en cas de sinistre seraient collectées également.

Les produits dangereux (bitume, fioul domestique, fioul lourd, huiles) seront stockés en rétention étanche. De même les opérations de ravitaillement ou d'entretien mécanique sont réalisées sur zones étanches.

Concernant les dangers pour l'air, l'exploitant prévoit les mesures suivantes :

- les poussières résultant des opérations de mélange et séchage des agrégats seront captées par un dépoussiéreur avec filtre à manches permettant de récupérer les fines produites par l'installation.
- L'envol de poussières sur les aires de stockage sera réduit par l'arrosage des granulats.

Accidents corporels

Les personnes étrangères à l'établissement n'auront pas accès libre aux installations ; l'accès général au site sera sécurisé tandis que l'accès aux installations à risque élevé sera soumis à autorisation nominative.

Divers dispositifs, précautions et consignes sont pris pour éviter ou limiter les risques d'accidents et leurs conséquences pour les personnes (sensibilisation, formation, entretien et contrôle des matériels, extincteurs, ...).

En matière de circulation, une signalétique, un plan de circulation et la limitation de vitesse à 20 km/h sont mis en place.

Incendie et explosion

Des risques d'incendie et explosion sont identifiés compte-tenu de la nature de l'installation et des produits présents sur le site. Les zones à risques sont limitées mais touchent la piste cyclable sur deux points.

Les centrales d'enrobage seront éloignées l'une de l'autre, ce qui évite un effet domino.

Un certain nombre de mesures de protection ayant pour but de limiter le développement et les conséquences d'un incendie sera par ailleurs mis en place. Le site sera ainsi équipé de plusieurs extincteurs de capacité et de classes adaptées à la nature des incendies à combattre et le personnel travaillant sur les installations sera formé à leur utilisation. Une réserve incendie de 150 m³ mise en place pour chaque poste pourra fournir rapidement aux sapeurs-pompiers du service d'incendie et de secours (BSPP brigade de sapeurs-pompiers de Paris) les besoins en eau d'extinction nécessaires pour lutter contre l'incendie du parc à liants, si celui-ci n'était plus maîtrisable par le personnel du site.

Pour tous les cas de dangers, des téléphones mobiles seront spécifiquement disponibles pour alerter les secours et le service d'incendie. La disponibilité d'un bon accès au réseau sur le site et aux abords n'est toutefois pas précisée.

Le pétitionnaire a proposé les mesures de prévention et de protection permettant de réduire la probabilité d'occurrence du phénomène dangereux et/ou limiter les distances d'effet du phénomène dangereux par la mise en œuvre de mesures de maîtrise des risques.

4 RÉSUMÉ NON-TECHNIQUE

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers sont lisibles et clairs. Ils reprennent l'ensemble des thématiques de l'étude.

5 CONCLUSION

Au regard de la nature de l'activité, de son caractère temporaire, de sa localisation sur l'emprise de l'aéroport et de l'avis favorable de l'ARS, l'autorité environnementale considère que le dossier de demande d'autorisation d'exploiter (étude d'impact et étude de dangers) analyse de façon appropriée les impacts potentiels du projet sur l'environnement, notamment en termes d'émissions atmosphériques et de nuisances sonores, ainsi qu'en termes de risques accidentels (incendie et pollutions des eaux). Les mesures compensatoires proposées pour les maîtriser sont globalement appropriées.

Pour le Préfet de la région Ile-de-France,
et par délégation,
pour le directeur régional et interdépartemental de
l'environnement et de l'énergie (DRIEE),
empêché, par délégation,
le chef de l'unité territoriale de la DRIEE
en Seine-Saint-Denis



Pascal HERITIER