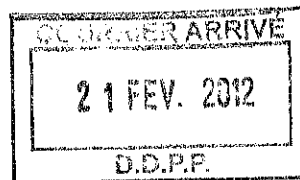




Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFET DU LOIRET



**Direction Régionale de l'Environnement, de  
l'Aménagement et du Logement du Centre**

St Cyr en Val, le 15 février 2012

Unité territoriale du Loiret

Nos réf. : PV/ n° 191/2012

Vos réf. : BT du 27/01/2012

Affaire suivie par Patricia VERNE

patricia.verne@developpement-durable.gouv.fr

Tél : 02 38 25 01 36 – Fax : 02.38.63.84.44

Courriel : ut45.dreal-centre@developpement-durable.gouv.fr

Vérifiée par Amélie GILLET

M:\03 ENVIRONNEMENT\0 Etablissements autorisés\EUROVIA GT\_Gldy\INSTRUCTION\Auto  
TEMP 2012\RATEMP.doc

S3iC : Aff. DOWTEMP/Rapp. proposant autorisation

**INSTALLATIONS CLASSEES**

-----  
**Société EUROVIA GRANDS TRAVAUX**

-----  
**Commune de GIDY**

**Lieu-dit « Le Champ Blanc »**

-----  
**Demande d'autorisation d'exploiter  
Une centrale temporaire d'enrobage à chaud de  
matériaux routiers**

**RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

**I – OBJET DE LA DEMANDE**

Par transmission reçue le 31 janvier 2012, M. le Préfet a communiqué à l'inspection des installations classées le dossier déposé le 27 janvier 2012 par la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX, dont le siège social est situé 10 rue de la Creusille – BP 1321 – 41013 BLOIS Cedex.

M. Raphaël LIMONIER, agissant en qualité de chef de secteur de cette société, sollicite l'autorisation d'exploiter une centrale temporaire d'enrobage à chaud de matériaux routiers, sur une plate-forme existante située dans l'emprise foncière de l'A10 et mise à disposition par la COFIROUTE, société concessionnaire de ladite autoroute.

Le programme de travaux 2012 lancé par la société COFIROUTE pour réaliser l'entretien des couches de roulement de l'A71 et de l'A10 implique la mise en service temporaire d'une centrale d'enrobage à proximité des zones des travaux projetés, dont la mise en œuvre a été confiée à la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX.

Ces travaux viennent compléter ceux réalisés en 2011 à partir de cette même plate-forme. Le poste d'enrobage, objet de la présente demande, est le même que celui autorisé précédemment par arrêté préfectoral temporaire délivré le 9 mai 2011 et n'a subi aucune transformation depuis sa mise à l'arrêt à la date du 24 octobre 2011.

L'objectif de cette installation temporaire est de confectionner les enrobés à chaud au bitume destinés aux travaux d'entretien des chaussées de :

- l'A71, pour la section comprise entre les PK 106,80 et 120 (section ORLEANS/OLIVET), dans les deux sens de circulation,
- l'A10, pour la section comprise entre les PK 63,250 et 95 dans le sens Province-Paris (section ORLEANS/ARTENAY).

Située au droit du PK 90 de l'A10, la plate-forme retenue pour cette implantation, d'une superficie de 4 ha 50 a, a déjà été utilisée pour des travaux similaires. La partie Sud de l'emprise est affectée à une activité de recyclage de matériaux issus de chantiers routiers. Indépendante du présent projet, cette activité exercée par EUROVIA CENTRE LOIRE fait l'objet d'un récépissé de déclaration en date du 25/03/2010.

Tél. : 02 38 25 01 20 – Fax : 02 38 63 84 44  
260, avenue de la Pomme de Pin  
ST CYR EN VAL – 45075 ORLEANS CEDEX 2  
[WWW.centre.developpement-durable.gouv.fr](http://WWW.centre.developpement-durable.gouv.fr)



.../...

Conçue pour supporter l'implantation du poste d'enrobage et du stockage de granulats associés nécessaires à la fabrication des enrobés, la plate-forme est clairement délimitée et clôturée.

Le paysage environnant est marqué par son manque de relief lié au caractère prédominant de la plaine beauceronne. Le secteur d'étude reste fermé par de nombreux boisements, dont la forêt d'Orléans, dans lesquels s'intègrent l'ensemble industriel des Laboratoires SERVIER et les aires de service autoroutières d'ORLEANS-SARAN dans le sens Paris-Provence et d'ORLEANS-GIDY dans le sens Province-Paris.

Les abords immédiats de la plate-forme sont occupés par une zone essentiellement boisée, longée à l'Est par l'A10. Une ferme à 700 m au Nord-Ouest, isolée du site par un bois, et des maisons à 850 à l'entrée Sud du bourg de GIDY constituent les habitations les plus proches de la plate-forme. La parcelle voisine est occupée par les Laboratoires SERVIER, dont le bâtiment le plus proche est à 300 m.

La commune de GIDY est située à 10 km au Nord d'ORLEANS. L'implantation du poste d'enrobage et des stocks de granulats sera réalisée à 2 km au Sud-Est du centre bourg, au lieu-dit « Le Champ Blanc » à GIDY, section cadastrale OQ (*domaine public de l'autoroute A10*), sur une surface de 2 ha 50 a. Les coordonnées Lambert II sont : X = 564,070 et Y = 2 330,350.

La quantité nécessaire à fabriquer est estimée à 55 000 t d'enrobés bitumineux.

La mise en service de ce poste d'enrobage était prévue par l'exploitant pour le 5 mars 2012, pour une durée de travaux de travaux estimée à 5 mois, hors intempéries. Cependant, compte tenu du dépôt tardif par EUROVIA GRANDS TRAVAUX de la demande d'autorisation nécessaire (27 janvier 2012) et d'éléments complémentaires fournis le 14 février 2012 à l'inspection pour en permettre l'instruction, le démarrage à cette date n'est pas envisageable.

## II – INSTALLATIONS CLASSEES ET REGIME

Les activités classées exercées sur le site sont définies dans le tableau suivant :

RUB	DESIGNATION DE L'ACTIVITE		OBSERVATIONS
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud,	A	1 centrale d'enrobage à chaud capacité nominale : 220 t/h
2515-2	Broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels, <i>la puissance installée de l'ensemble des machines fixes concourant au fonctionnement de l'installation étant supérieure ou égale à 40 kW mais inférieure à 200 kW ;</i>	D	Puissance installée : 182 kW
1520-2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses (dépôts de), <i>la quantité totale susceptible d'être présente dans l'installation étant supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t ;</i>	D	Quantité du dépôt : 225 t 170 t de matières bitumineuses 55 t d'émulsion de bitume
2915-2	Chauffage (procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles, <i>lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 litres ;</i>	D	Volume : 2 000 l T° fluide : 220° Point éclair : 250°C
2517-2	Station de transit de produits minéraux autres que ceux visés par d'autres rubriques, <i>la capacité de stockage étant supérieure à 15 000 m<sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 75 000 m<sup>3</sup> ;</i>	D	Capacité de stockage maximale = 35 000 m <sup>3</sup>
1430 1432-2b	Liquides inflammables (stockage en réservoirs manufacturés de), <i>représentant une capacité équivalente totale supérieure à 10 m<sup>3</sup> mais inférieure ou égale à 100 m<sup>3</sup> ;</i> Cat. C : capacité relative aux liquides inflammables de 2 <sup>e</sup> catégorie (coef. 1/5) : tout liquide dont le point éclair est supérieur ou égal à 55 °C et inférieur à 100°C, sauf les fiouls lourds ; Cat. D : capacité relative aux liquides peu inflammables (coef. 1/15), fiouls (ou mazout) lourds tels qu'ils sont définis par les spécifications administratives ;	DC	Stockage associé à une seule rétention : Ce <sub>q</sub> : (7 m <sup>3</sup> +36 m <sup>3</sup> )/5 = 8,6 m <sup>3</sup>  Fioul domestique : 7 m <sup>3</sup> (1 cuve de 5 m <sup>3</sup> + 1 cuve de 2 m <sup>3</sup> )  fioul lourd (FOL) : 36 m <sup>3</sup>

1435-3	<b>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...),</b> <i>le volume annuel de carburant (liquides inflammables visés à la rubrique 1430 de la catégorie de référence (coef.1) distribué étant supérieur à 100 m<sup>3</sup> mais inférieur ou égal à 3 500 m<sup>3</sup> ;</i>	DC	Volume annuel distribué = 130 m <sup>3</sup>
1434	<b>Liquides inflammables (installation de remplissage ou de distribution à l'exception des stations-service visées à la rubrique 1435),</b> <i>p.m. le débit maximum équivalent de l'installation, pour des liquides inflammables de la catégorie de référence (coef.1) étant supérieur ou égal à 1 m<sup>3</sup>/h mais inférieur à 20 m<sup>3</sup>/h ;</i>	NC	Fioul domestique (FOD) : 1 poste de distribution de 2 m <sup>3</sup> /h  Débit max. équivalent = 0,4 m <sup>3</sup> /h

### III – DESCRIPTION DE L'INSTALLATION

4 personnes seront employées sur le site : le chef de centrale-manipulateur, un mécanicien, un chauffeur pour la chargeuse et un manœuvre.

L'installation est destinée à mélanger intimement, à chaud, des granulats (fillers, sables, graviers) à du bitume. Elle se compose de trois parties : le poste d'enrobage, de type ERMONT TSM – R21 XLM, le dépôt de bitume et le stockage de liquides inflammables : fioul lourd (FOL) et fioul domestique (FOD) associés à une même rétention.

#### III.1 - Le poste d'enrobage

Conçu pour une production nominale de 220 t/h, il est composé :

- de quatre *trémies doseuses*, d'une capacité totale de 64 tonnes, alimentées à partir des stockages de granulats par une chargeuse sur pneumatiques ;
- d'un *tapis peseur* qui achemine les granulats pré-dosés à l'entrée du tambour sécheur, à l'aide d'un transporteur à bande capoté et équipé d'une table de pesage en continu ;
- d'un *tambour sécheur malaxeur* recycleur qui comporte deux zones distinctes :
  - la zone de séchage/chauffage en amont : le séchage des agrégats s'effectue à contre-courant ; les gaz de combustion et la vapeur d'eau de séchage, aspirés par le dépoussiéreur sans avoir été en contact avec le bitume, sont exempts de vapeurs d'hydrocarbures ;
  - la zone d'enrobage et d'homogénéisation en aval : l'enrobage des agrégats avec le bitume se déroule en atmosphère neutre dans une zone isolée de la flamme du brûleur, dans laquelle ne circule aucun courant gazeux, évitant ainsi la création de fumée bleue et d'odeur.

La combustion est assurée par un brûleur à air, fermé, équipé d'un silencieux, totalement automatique, muni d'un allumage électrique et d'un contrôle photoélectrique de la flamme. Le brûleur est alimenté par du fuel lourd, pulvérisé par une arrivée d'air provenant d'un moto-ventilateur intégré dans le brûleur, dont la puissance thermique est de 19 MW.

- d'un *dépoussiéreur*, constitué d'éléments filtrants, qui épure l'air poussiéreux issu du tambour sécheur malaxeur. L'air épuré se trouve évacué à l'atmosphère par une cheminée de 13 mètres de hauteur. Le décolmatage du dépoussiéreur est pneumatique. Les fines tombent dans la partie basse du caisson et sont réintégrées dans les enrobés à l'aide de trois vis d'Archimède.
- d'un *silo à filler*, installé sur un châssis routier en position horizontale, d'une capacité de 50 m<sup>3</sup>, équipé d'un doseur pondéral, dont le débit varie de 1,5 à 15 t/h ;
- d'un *convoyeur à raclettes*, couvert et réchauffé, qui alimente en enrobés une trémie de stockage d'une capacité de 50 tonnes depuis la sortie du tambour.

#### III.2 - Le dépôt de bitume

Il est composé de deux citernes de stockage pour une capacité totale de 174 m<sup>3</sup> (170 t) :

- la première (citerne-mère) composée de plusieurs compartiments, d'une capacité de 64 m<sup>3</sup>, comporte une chaudière à fluide caloporteur, équipée d'un brûleur à fuel domestique, à régulation automatique ;
- la seconde (citerne-fille), d'une capacité de 110 m<sup>3</sup>, est réchauffée par un serpentín dans lequel circule une partie de l'huile chaude de la citerne-mère.

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

Des sondes thermo-couples assurent la coupure automatique de la fonction de réchauffage ainsi que la mise en alarme sonore et visuelle, en cas d'élévation anormale de la température de l'huile ou du liant.

Une citerne indépendante d'émulsion de bitume montée sur châssis routier, d'une capacité de 55 m<sup>3</sup>, vient compléter le dépôt de bitume. Elle est équipée d'un chauffage électrique, d'une rétention et d'un système de déchargement/chargement incorporé.

### **III.3 - Le dépôt de liquides inflammables**

Le *fioul lourd* est stocké dans un compartiment calorifugé et réchauffé de 36 m<sup>3</sup> de la citerne-mère. Maintenu à la température de 60 °C, il est utilisé pour le brûleur du tube sécheur. Un réchauffeur en ligne élève sa température à 120 °C juste avant sa combustion en tête de brûleur.

Le *fioul domestique* est stocké :

- dans un compartiment non calorifugé de 5 m<sup>3</sup>, dans une des citernes de stockage du bitume ; utilisé à la température de stockage, il sert au fonctionnement du brûleur et à l'alimentation du chargeur qui approvisionne les trémies ;
- dans une citerne de 2 m<sup>3</sup> installée avec le groupe électrogène pour l'alimentation directe de celui-ci.

Le chargeur fonctionne au Gazole Non Routier (GNR) : il n'y aura pas de stockage sur le site, le ravitaillement en carburant de cet engin ne fera au moyen d'un camion-ravitailleur, selon la technique du bord à bord.

### **III.4 – Les matières premières**

Les granulats utilisés proviendront de carrières de roches massives, à partir desquelles ils seront acheminés par transports routiers jusqu'à la plate-forme.

Le fioul domestique sera livré par un fournisseur local. Les bitumes et les fiouls lourds proviendront de raffineries de la région parisienne. Pour un tonnage moyen à réaliser de 2000 t/j, les besoins en approvisionnement sont de :

Tous granulats confondus (sable, graviers, cailloux)	1 940 t
Fillers	60 t
Bitume (à raison de 5 %)	100 t
Fioul lourd (séchage)	13 m <sup>3</sup>
Fioul domestique	0,8 m <sup>3</sup>

Soit, compte tenu des volumes stockés sur site, une autonomie de 1,5 jours pour le bitume, 3 jours pour le fioul lourd et de 8 à 10 jours pour le fioul domestique.

Les stockages des matières premières seront constitués avant le début des travaux, en fonction des différentes formules d'enrobés à fabriquer et complétés au fur et à mesure en fonction des besoins du chantier.

## **IV – MESURES PRISES POUR PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE**

### **IV.1 – Pollution de l'eau**

La cote du terrain naturel est située à 125 m NGF, celle de la nappe de Beauce à la cote de 100 m NGF. Aucun ruisseau ou cours d'eau n'est présent sur le site ou à proximité. De même qu'il n'y a pas de captage d'eau potable ni de forage industriel proches de la zone d'installation, aucun puits utilisé pour les besoins d'exploitations agricoles n'a été recensé dans le périmètre immédiat du site. Un forage destiné à l'alimentation en eau des aires de service de l'A10 est présent à 450 m du projet.

Un fossé généralement à sec, en limite de site, draine le secteur et achemine les eaux de pluie vers un bassin de récupération situé en bordure de l'autoroute. Les eaux de ruissellement de la plate-forme sont dirigées vers ce réseau voisin de l'autoroute via un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures avant d'être acheminées également vers ce bassin.

La centrale ne consomme pas d'eau et ne produit ni d'eaux de refroidissement, ni d'eaux de rinçage ou de procédé.

L'impact de l'installation sur la qualité des eaux ne peut avoir pour origine qu'un déversement accidentel d'hydrocarbures. Les citernes de stockage des hydrocarbures et du bitume, les huiles neuves et usagées sont placées dans une cuvette de rétention étanche de 115 m<sup>3</sup>, édifée en maçonnerie sur une dalle béton.

Les aires de dépotage sont étanches. Les eaux de ruissellement de la zone d'installation du poste sont recueillies par gravité et dirigées vers un déboureur-séparateur d'hydrocarbures, qui sera vidangé aussi souvent que nécessaire. Les eaux traitées sont rejetées par le fossé longeant la parcelle au bassin d'orage jouxtant l'autoroute A10.

Les vestiaires et sanitaires sont installés dans un local roulant pré-équipé. L'alimentation des sanitaires en eau se fait à l'aide d'une citerne remplie à partir du réseau public, avec l'accord du gestionnaire. Cette citerne est ensuite reliée aux blocs et équipements sanitaires, sous lesquels sont installées deux cuves étanches de réception : l'une de 2 000 l récupère les eaux usées des lavabos et douches, l'autre de 200 l est annexée aux toilettes chimiques. Ces deux cuves sont vidangées par une société agréée chaque fois que nécessaire.

#### **IV.2 – Pollution de l'air**

Le dépoussiérage des matériaux séchés est réalisé par un cyclone et un dépoussiéreur à manches.

Un contrôle des rejets atmosphériques (poussières, oxydes de soufre, oxydes d'azote) réalisé à la mise en service de cette installation, dans des conditions normales de fonctionnement, permettra de vérifier que ceux-ci sont conformes aux valeurs maximales admissibles fixées par la réglementation.

Les rejets gazeux sont évacués à l'atmosphère par une cheminée d'une hauteur de 13 m. Le combustible utilisé (fioul lourd TBTS) contient une faible proportion de soufre (1 % maximum).

Pour limiter les envols, le stockage des agrégats, notamment des sables et des fillers, fera l'objet d'une attention particulière quant à son emplacement par rapport aux vents dominants. Les particules soulevées au passage des camions seront réduites par un arrosage modéré. La vitesse sera limitée à 20 km/h à l'intérieur du site.

#### **IV.3 – Bruit**

Pour limiter la gêne occasionnée aux usagers des autoroutes A71 et A10, la majeure partie des travaux sera réalisée de nuit. L'installation ne fonctionnera pas les week-ends et jours fériés ; les horaires (incluant les temps d'entretien) seront aménagés en fonction du chantier, soit :

- horaires de jour : du lundi au vendredi, de 7 h à 20 h,
- horaires de nuit : du lundi soir au vendredi matin, de 20 h à 7 h.

Le fonctionnement nocturne du poste d'enrobage se fera dans la plage horaire de 21 h à 5 h.

Une centrale d'enrobage en fonctionnement émet un bruit linéaire, sans « à-coups ». Le niveau sonore prévisible fait état de 58 dB(A) dans le périmètre immédiat de la centrale d'enrobage, à environ 50 m de la zone la plus bruyante, celle où évolue le chargeur. Un merlonnage existant installé dans l'enceinte des Ets SERVIER et les stocks de matériaux implantés en périphérie Nord-Ouest de la plate-forme protégeront les habitations les plus proches. Compte tenu de la circulation ininterrompue de l'autoroute, le bruit perceptible aux abords de celles-ci ne sera pas plus élevé que le fond sonore actuel.

Concernant la centrale elle-même, la principale nuisance potentielle peut provenir du brûleur. Par construction, ce dispositif est lui aussi insonorisé. Les équipements les plus sonores sont bardés et capotés.

La chargeuse sur pneus alimentant l'installation est insonorisée.

Une mesure de bruit diurne, réalisée le 31/05/2011 au droit de la zone d'installation projetée lors de la précédente campagne de fabrication, montre que le fond sonore ambiant se situe à 56,8 dB(A) avec le bruit de la circulation permanente de l'A10.

Les prescriptions de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement sont applicables à la centrale.

Dès travaux à venir se feront essentiellement de nuit. Aussi, dans le mois qui suivra la mise en service de la centrale d'enrobage, l'exploitant fera réaliser un contrôle nocturne des niveaux sonores générés par l'ensemble des installations par une personne ou un organisme qualifié. Les résultats des mesures seront communiqués au maire de la commune de GIDY et à l'inspection des installations classées dès réception du rapport.

#### **IV.4 – Trafic**

L'accès direct sur l'A10 depuis la plate-forme n'est pas autorisé par COFIROUTE pour des raisons de sécurité. Le trafic des matériaux bruts transitera soit par la RN20 soit par l'autoroute depuis l'échangeur d'ORLEANS Nord sur l'A10 en empruntant la RD 702 via les voies nouvelles de la zone d'activités de SARAN Nord desservant notamment l'usine d'incinération. Les enrobés seront transportés sur les chantiers d'application exclusivement par l'autoroute à partir dudit échangeur.

Le trafic moyen généré par l'activité sera de:

- 50 camions/jour en rotation pour les approvisionnements,
- 60 camions/jour en rotation pour la fabrication.

#### **IV.5 – Risques d'incendie**

Un incendie peut être envisagé au niveau des stockages de produits inflammables (fioul, bitume, huile minérale) ou d'une installation électrique défectueuse.

Les installations électriques de la centrale mobile sont contrôlées et les rapports correspondants sont tenus à la disposition de l'inspection des installations classées.

Le risque d'explosion n'est pas seulement lié à la présence des produits sur le site, mais également aux vapeurs et gaz que ceux ci sont amenés à dégager du fait de leurs températures de stockage. Ce risque peut se situer au niveau :

- de camions porteurs de bitume ; il devrait être limité par la mise à la terre du véhicule ;
- de la chaudière utilisant le fioul pour le séchage et le chauffage ;
- des stockages de bitumes, fiouls, huiles minérales, solvant ;
- de l'utilisation d'un compresseur d'air ;
- des travaux d'entretien et de maintenance.

Les installations répondront aux normes de sécurité et sont régulièrement vérifiées.

En cas d'incendie, le poste d'enrobage et ses annexes disposent de 13 extincteurs, appropriés au type de feu à combattre et répartis aux endroits stratégiques. Le personnel sera formé à une bonne utilisation de ces matériels qui seront contrôlés par l'installateur.

Une citerne de 25 m<sup>3</sup> et une réserve d'eau de 150 m<sup>3</sup>, constituée de 2 bâches à eau souples équipées chacune d'un raccord pompier, ainsi qu'un stock de sable, seront également disponibles pour assurer la défense contre un éventuel incendie.

L'étude de dangers montre que les zones d'effets restent dans la limite des parcelles concernées par l'autorisation. Des consignes de sécurité seront affichées, en particulier "défense de fumer". Tout travail à feu nu à proximité de la centrale fera l'objet d'un permis de feu.

#### **IV.6 – Déchets**

Les fines récupérées dans les filtres à manches sont intégralement réincorporées à la production.

Les lubrifiants usagés et les hydrocarbures récupérés seront enlevés par une société de récupération dûment agréée.

Le solvant pétrolier usé (perchloréthylène) utilisé pour les contrôles en laboratoire des enrobés fabriqués, sera récupéré et stocké au laboratoire central de l'entreprise situé à BLOIS. Après conditionnement, il sera enlevé par un collecteur agréé et dirigé vers une usine de retraitement dûment autorisée (SARP Industries à LIMAY - 78).

Les quelques déchets domestiques liés à la présence du personnel seront évacués vers un point de collecte ou d'enlèvement communal.

#### **V – DISPOSITIONS DE REMISE EN ETAT DU SITE**

A l'issue du chantier, la plate-forme d'implantation du poste d'enrobage sera laissée en l'état compte tenu de sa réutilisation pour des travaux similaires lors des prochaines campagnes d'entretien de la voirie autoroutière.

L'emplacement occupé par la centrale et les stocks sera cependant libéré et nettoyé de tous matériels ou dépôt de matériaux inhérent au fonctionnement temporaire de l'installation.

Consultés par courrier du 13 février 2012, le maire de GIDY et la société COFIROUTE, propriétaire des terrains concernés, ont émis, respectivement les 14 et 15 février 2012, un avis favorable aux dispositions de remise en état proposées par la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX.

#### **VI – CADRE ADMINISTRATIF DE L'INSTRUCTION**

Du fait du caractère temporaire de l'installation (limitée à une durée de 6 mois, renouvelable une fois), le dossier présenté par la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX n'est pas soumis à enquête publique, ni à la consultation administrative habituelle prévues aux articles R.512-14 à R.512-25 du code de l'environnement.

#### **VII – AVIS DU SERVICE INSTRUCTEUR**

Le poste d'enrobage est conçu pour répondre aux dispositions de l'article 30 de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 concernant les centrales d'enrobage au bitume de matériaux routiers et installations de séchage de produits minéraux.

L'implantation de la centrale à une distance raisonnable de la section d'autoroute à entretenir permet une desserte rapide du chantier d'application tout en évitant des baisses de températures des enrobés fabriqués, en réduisant les coûts énergétiques et le nombre de camions en rotation.

Enfin, les risques pour la santé des habitants sont limités tant du fait de l'éloignement des installations et des précautions prises que par la durée strictement limitée aux travaux d'entretien des chaussées de l'A71 pour la section comprise entre les PK 106,80 et 120 (deux sens de circulation), et de l'A10, pour la section comprise entre les PK 63,250 et 95 (sens Province-Paris).

Néanmoins, dans le mois qui suivra la mise en service de cette centrale d'enrobage temporaire, la société EUROVIA GRANDS TRAVAUX devra faire réaliser une mesure de contrôle des rejets atmosphériques et des niveaux sonores émis par ses installations. Les résultats de ces contrôles seront communiqués à l'inspection des installations classées.

#### **VIII – CONCLUSION**

En conclusion, la DREAL propose aux membres du Conseil Départemental de l'Environnement, des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation sollicitée, sous réserve du respect des dispositions techniques annexées au présent rapport.

L'inspecteur des installations classées,



Patricia VERNE

Vu et transmis avec avis conforme à Monsieur le préfet de la région Centre,  
Pour le directeur,  
Le chef de la 1<sup>ère</sup> subdivision du Loiret,



Amélie GILLET

