

# RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'ETUDE DE DANGERS

*Ce résumé non technique a pour objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier de demande d'autorisation.*

## SOMMAIRE DU RESUME NON TECHNIQUE

<b>I.</b>	<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>19</b>
<b>II.</b>	<b>PRESENTATION DU DEMANDEUR .....</b>	<b>19</b>
<b>III.</b>	<b>RAISONS DU PROJET .....</b>	<b>20</b>
<b>IV.</b>	<b>DESCRIPTIF DU SITE ET DES ACTIVITES .....</b>	<b>20</b>
	IV.1. LOCALISATION DE L'EXPLOITATION .....	20
	IV.2. FONCIER ET DESCRIPTIF DES ABORDS .....	20
	IV.3. DESCRIPTIF ET FONCTIONNEMENT DE L'EXPLOITATION .....	24
	IV.4. REGLEMENTATIONS APPLICABLES .....	25
<b>V.</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT .....</b>	<b>26</b>
	V.1. INTEGRATION PAYSAGERE .....	26
	V.2. POTENTIEL ECOLOGIQUE DU SITE .....	27
	V.3. LES EAUX .....	28
	V.4. QUALITE DE L'AIR .....	29
	V.5. EMISSIONS SONORES .....	30
	V.6. TRAFIC ROUTIER .....	31
	V.7. PATRIMOINE ARCHITECTURAL, HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE .....	33
	V.8. LES ODEURS .....	33
	V.9. MODALITES DE REMISE EN ETAT DU SITE .....	34
<b>VI.</b>	<b>RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGERS .....</b>	<b>35</b>
	VI.1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES RISQUES .....	35
	VI.2. IDENTIFICATION DES DANGERS .....	35
	VI.3. ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES (APR) .....	39
	VI.4. ANALYSE DETAILLEE DES RISQUES .....	40
	VI.5. MOYENS DE PREVENTION ET D'INTERVENTION .....	44
	VI.6. CONCLUSION .....	44

## I. INTRODUCTION

Ce résumé non technique a pour objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter présenté par la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL.

Le résumé non technique intègre les éléments de l'étude d'impact et de l'étude de dangers développés dans le dossier de demande d'autorisation. Il répond aux prescriptions des articles R.512-8 (III) et R.512-9 (II) du Code de l'Environnement.

## II. PRESENTATION DU DEMANDEUR

La SAS CARRIERES DE GUITTERNEL est une filiale du groupe des Carrières LESSARD, créé en 1965 par Ange LESSARD et dirigé aujourd'hui par son fils, Bertrand LESSARD.

Cette entreprise familiale d'exploitation de carrières exploite aujourd'hui plusieurs sites essentiellement implantés dans le département des Côtes d'Armor.

La SAS CARRIERES DE GUITTERNEL comprend pour sa part deux exploitations de carrières :

- Carrière de Guitternel à SEVIGNAC,
- Carrière de Quelaron à MEGRIT.

Les activités du site se dérouleront sur les plages horaires suivantes :

- 7h00 à 19h00 du lundi au vendredi.

Exceptionnellement et en fonction des besoins des chantiers et des conditions météorologiques, le site pourra être en activité pour la maintenance de l'installation le samedi matin.

### III. RAISONS DU PROJET

Actuellement la société ERTP KERAVIS dispose d'une autorisation temporaire du 17 mai 2011 pour l'exploitation d'un poste d'enrobage à chaud sur le site de la carrière de Guitternel.

Souhaitant mettre à disposition de ses clients une plateforme d'accueil pour des postes d'enrobage au sein de la carrière de Guitternel, la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL sollicite une autorisation permanente d'exploiter des postes d'enrobages mobiles par campagnes.

Cette demande entre dans le cadre défini par la circulaire DPPR/SEI n°95-251 du 10 mai 1995 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement réglementant les installations mobiles : "[...] la solution administrative la plus satisfaisante consiste à réglementer l'installation à travers une procédure d'autorisation définitive demandée par le responsable du site qui accueille l'installation [...]".

Le choix de la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL de mettre en place une plate forme d'accueil pour poste mobile d'enrobage à chaud au sein d'une carrière a été motivé par le fait de n'avoir aucun trafic lié à l'approvisionnement de granulats. Ceci a pour conséquence directe de diminuer les coûts de fabrication et de réduire dans un même temps les impacts dans l'environnement.

Un seul poste mobile d'enrobage à chaud sera présent à la fois sur le site de la carrière de Guitternel.

### IV. DESCRIPTIF DU SITE ET DES ACTIVITES

#### IV.1. LOCALISATION DE L'EXPLOITATION

**Fascicule plans / Support graphique n°1 :**

*Localisation - Echelle 1/25 000*

L'aire d'accueil du poste d'enrobage à chaud mobile de la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL sera implantée au Sud-Ouest du territoire communal de SEVIGNAC dans le département des Côtes d'Armor (22) en centre Bretagne.

Plus précisément, le site sera localisé au sein de l'emprise foncière de la carrière de Guitternel, au niveau de l'aire de stockage des granulats, le long de la départementale 16 qui relie SEVIGNAC à EREAC. Le site sera localisé au Sud-Ouest de SEVIGNAC à environ 1,5 Km du centre bourg.

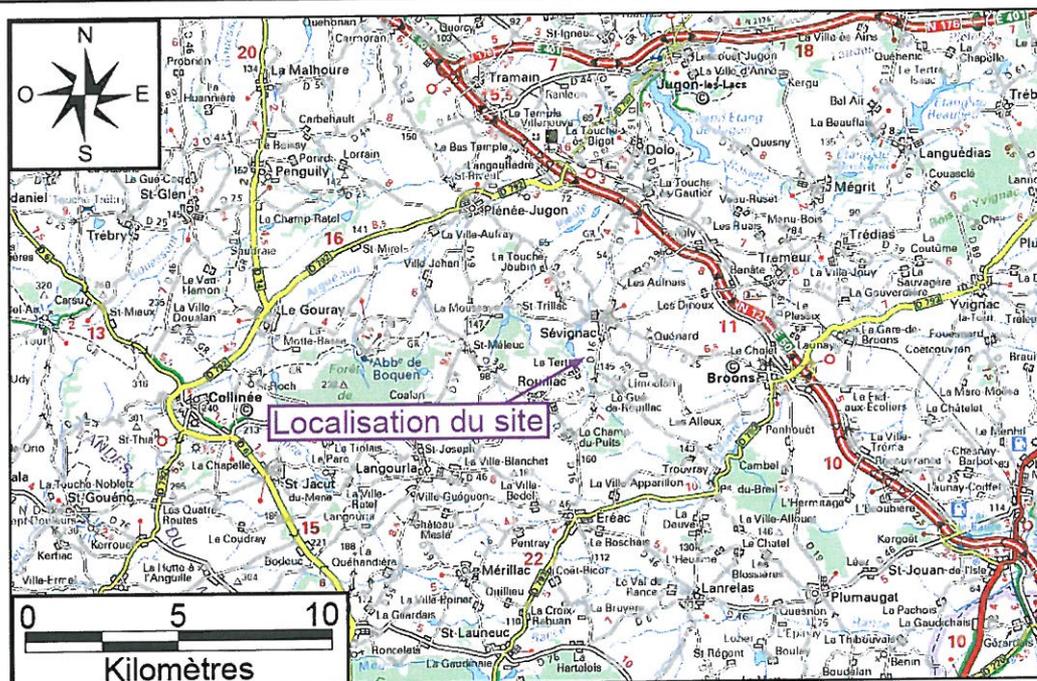
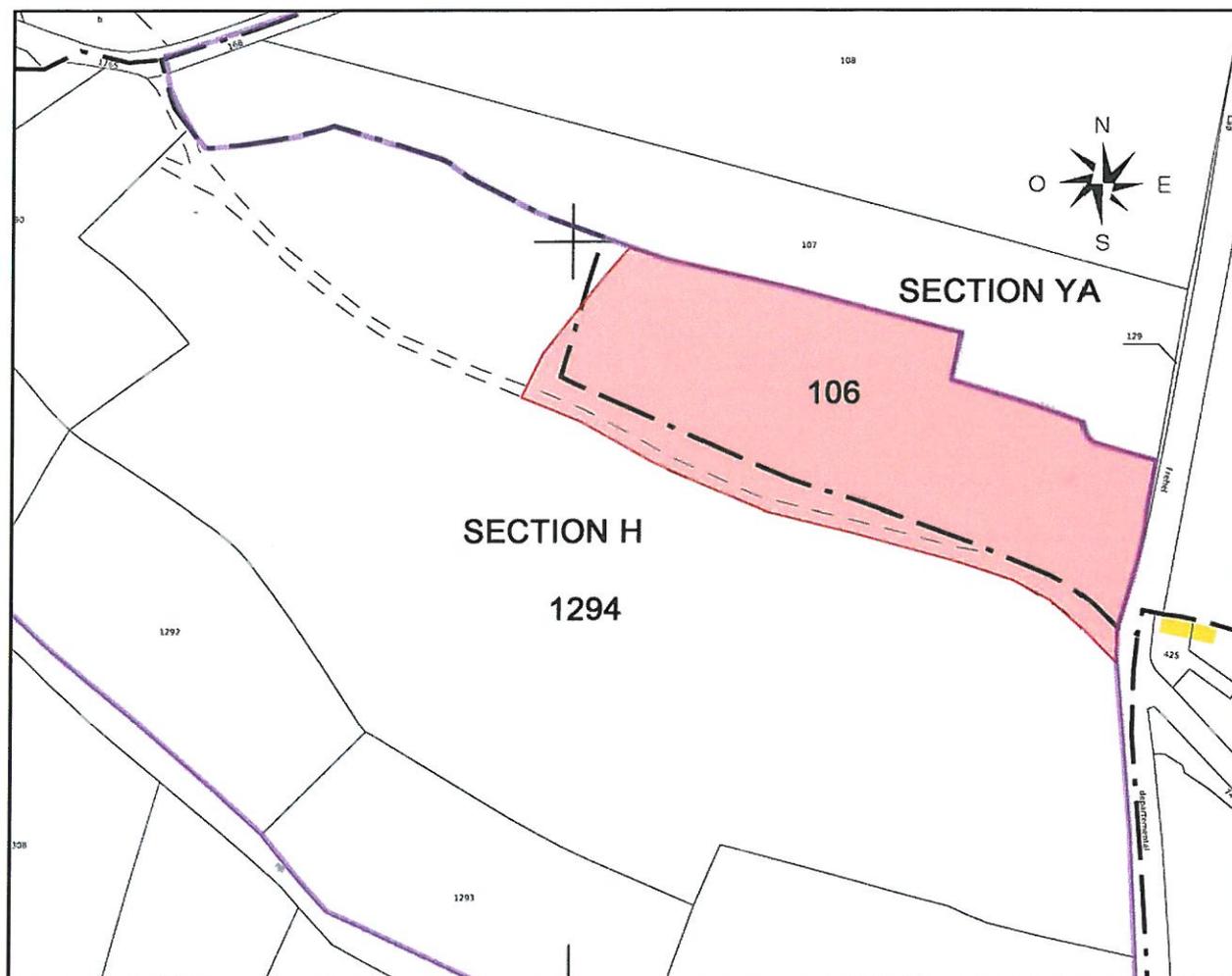


Figure 1 : Localisation du site

## IV.2. FONCIER ET DESCRIPTIF DES ABORDS

Le futur site de la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL occupera en partie la parcelle n° 106 de la section YA et une petite bande de la parcelle n° 1294 de la section H du cadastre de SEVIGNAC. La superficie de l'aire d'accueil du poste mobile d'enrobage à chaud aura une superficie de l'ordre de 5 000 m<sup>2</sup>.



**Figure 2 : Foncier**

La plateforme d'accueil des postes d'enrobage est implantée au sein de l'emprise foncière de la carrière de Guitternel, au niveau de l'aire de stockages des granulats et de l'entrée de la carrière.

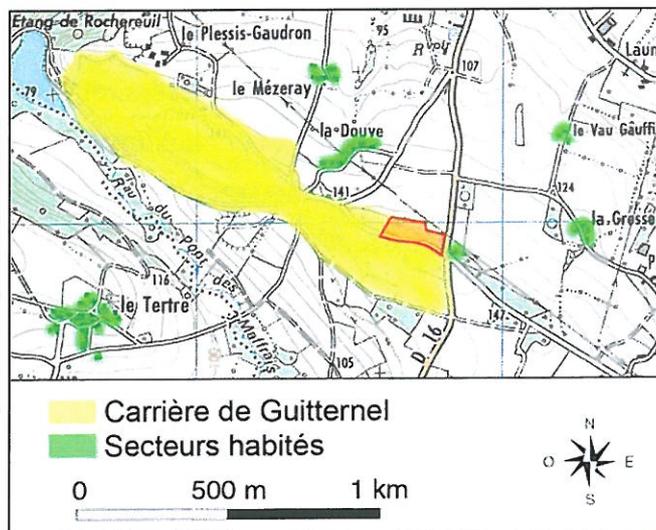
La plateforme d'accueil est ainsi entourée :

- à l'Ouest, par l'aire de stockage et la fosse de la carrière de Guitternel,
- au Nord, par une haie et des prairies agricoles,
- à l'Est, par la RD 16, et au-delà des prairies agricoles ainsi qu'une habitation (Guitternel),
- au Sud, l'aire de stockage de la carrière de Guitternel puis des terres agricoles.

Le positionnement des zones urbanisées résidentielles par rapport au site est donné dans le tableau et la figure suivants :

**Tableau 1 : Implantation des riverains du site**

Commune	Hameau / lieu-dit	Distance / Orientation
SEVIGNAC	Maison de Guitternel	20 m - Est
	La Douve	150 m – Nord
	Le mézeray	280 m – Nord
	Le Vau Gauffin	500 m – Nord-est
	La Gresse	410 m – Est
ROUILLAC	Le Tertre	740 m – Ouest



**Figure 3 : Environnement humain**

A noter qu'une bande de 100 mètres sera maintenue entre le poste mobile d'enrobage et l'habitation de Guitternel située à l'Est.

**Fascicule plans / Support graphique n°2 :**

*Plan des abords - Echelle 1/2500*

L'accès au site se fera depuis la RD 16 qui relie SEVIGNAC à EREAC, 100 mètres au Nord de l'actuelle entrée de la carrière de Guitternel.

### IV.3. DESCRIPTIF ET FONCTIONNEMENT DE L'EXPLOITATION

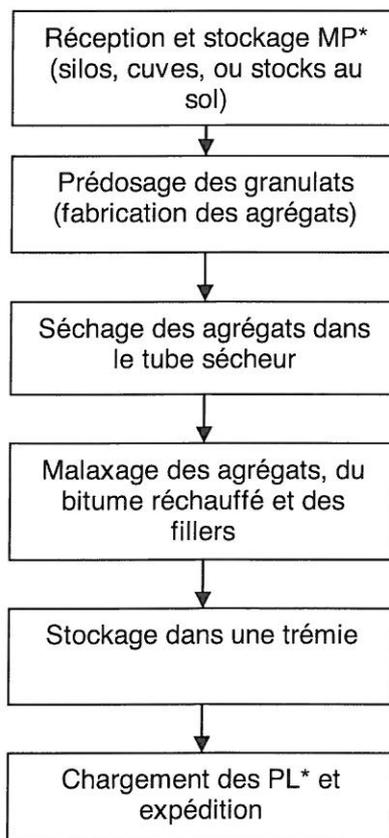
La plateforme de la SAS CARRIÈRES DE GUITTERNEL, qui sera mise à disposition de la société ERTP KERAVIS, accueillera, par campagnes (6 mois en moyenne), un poste mobile pour la production d'enrobés.

Les enrobés, utilisés sur les chantiers routiers, sont fabriqués en mélangeant :

- des granulats : Matériaux extraits sur la carrière de Guitternel ;
- du bitume : liant d'enrobage des granulats ;
- des fillers : Particules fines optimisant la cohérence du bitume et des granulats.

La fabrication des enrobés routiers se fera par séchage des agrégats (mélange de granulats de différentes granulométries), mélange et malaxage avec du bitume et des fillers, puis stockage en trémies d'alimentation des poids-lourds expédiant les enrobés sur les chantiers routiers.

Cette activité peut être résumée sur le schéma ci-après.



\*MP : Matières Premières

\*PL : Poids Lourds

**Figure 4 : Schéma général du processus de fabrication des enrobés routiers**

Les activités du site se dérouleront de 7h00 à 19h00 du Lundi au Vendredi pour une durée totale respectant le temps réglementaire.

Exceptionnellement, en fonction des besoins des besoins et des conditions météorologiques, le site pourra être en activité pour la maintenance de l'installation le samedi matin.

## IV.4. REGLEMENTATIONS APPLICABLES

Au regard de la législation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, le projet de la SAS CARRIERES DE GUITTERNEL intègrera les rubriques suivantes de la nomenclature ICPE :

N° de rubrique	Designation de l'activité	Critères et seuils de classement	Régime
2521-1	Enrobage à chaud de matériaux routiers.	Capacité 200 t/h.	Autorisation (2 km)
1520- 2	Dépôt de matières bitumineuses.	Quantité égale à 180 m <sup>3</sup> soit 198 t (d=1,1).	Déclaration
2915-2	Procédés de chauffage utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles.	La quantité totale de fluide présente dans l'installation est supérieure à 2 000 l.	Déclaration
1432-2	Stockage de liquides inflammables.	Stockage de FOD en cuve aérienne de capacité 30 m <sup>3</sup> et stockage de FOL en double cuve aérienne de capacité 40 m <sup>3</sup> . La capacité équivalente est égale à 70m <sup>3</sup> /5 = 14 m <sup>3</sup> .	Déclaration Contrôle périodique
2516	Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés (sables filérisés).	Capacité = 50 m <sup>3</sup>	Non soumis
2517	Station de transit de produits minéraux solides.	La capacité de stockage totale est inférieure ou égale à 15 000 m <sup>3</sup> (granulats). La capacité de stockage de produits minéraux et de déchets non dangereux inertes se répartira ainsi : - 12 000 m <sup>3</sup> de sables et gravillons ; - 3 000 m <sup>3</sup> de croutes d'enrobés.	Non soumis
2910	Installations de combustion.	Puissance thermique de la chaudière de 0,29 MW. Puissance thermique du groupe électrogène est de 0,75 MW. La puissance totale sera inférieure à 2 MW.	Non soumis

La demande d'autorisation sollicitée est également compatible avec les réglementations suivantes :

- ⇒ La réglementation urbanistique applicable au territoire communal de SEVIGNAC (Plan d'Occupation des Sols)
- ⇒ La réglementation au titre de la loi sur l'eau et du SDAGE Loire-Bretagne.
- ⇒ Les dispositions à prendre au titre du Code Forestier.
- ⇒ Les dispositions à prendre au titre du Code Rural.
- ⇒ Les dispositions à prendre au titre de l'archéologie préventive.

## V. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT

### V.1. INTEGRATION PAYSAGERE

La plateforme d'accueil des postes d'enrobage est localisée au Nord-Est de la carrière de Guitternel, au niveau de l'aire de stockage des granulats de la carrière. Le secteur est caractérisé par une topographie localement vallonnée par le passage du réseau hydrographique.

Trois composantes paysagères décrivent ce secteur :

- ⇒ Des paysages agricoles qui restent d'une manière générale prédominants et forment la toile de fond des espaces ayant conservés une vocation rurale. En périphérie de ces parcelles, le bocage tend à cloisonner les espaces et limite la perméabilité visuelle d'ensemble.
- ⇒ Quelques secteurs boisés établis à l'Ouest du site, et qui se prolongent de manière plus ou moins morcelée vers le Nord-Ouest du territoire en direction de Saint-Yvi. Ces boisements peuvent être considérés comme étant la ripisylve du ruisseau « du Pont des Maffrais ».
- ⇒ Des zones urbanisées. Outre les communes de Sévignac et de Rouillac établies respectivement au Nord et au Sud-Ouest du site, l'urbanisation s'est également développée en de nombreux hameaux et villages qui ponctuent le territoire rural.

Type d'impact	Importance / Mesures compensatoires
Champs de visions lointains	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Impacts faibles sur un large secteur Sud et Est (stocks de granulats existants de la carrière visibles). Un merlon paysagé sera implanté à la limite Est pour diminuer cet impact.</li> <li>⇒ Le futur poste sera non visible au Nord et à l'Est. Celui-ci étant masqué par la végétation déjà en place (bois et haies bocagères).</li> </ul>
Champs de visions proches (voisinage)	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Implantation au sein d'un site industriel (carrière)</li> <li>⇒ Impacts modérés sur un secteur Sud (stocks de granulats existants de la carrière visibles).</li> <li>⇒ Le futur poste sera non visible au Nord, à l'Est et à l'Ouest. Celui-ci étant masqué par la végétation déjà en place (bois et haies bocagères).</li> <li>⇒ L'intégration paysagère du poste mobile sera favorisée par la sobriété des coloris choisis et par la simplicité des volumes. En effet, les éléments du poste mobile qui sera présent auront une hauteur limitée.</li> <li>⇒ L'ensemble de la plateforme et des installations fera l'objet d'un entretien régulier.</li> </ul>

## V.2. POTENTIEL ECOLOGIQUE DU SITE

Aucun élément du patrimoine naturel faisant l'objet d'une protection ou d'un recensement ne sera concerné par l'emprise du site de la société CARRIERES DE GUITTERNEL.

Les terrains de la société CARRIERES DE GUITTERNEL ont déjà été terrassés. Les terrains de la carrière de Guitternel et plus localement ceux de la plateforme d'accueil ne présentent aucun potentiel d'accueil pour des espèces locales.

Il n'existe aucun élément du patrimoine naturel sur les communes de SEVIGNAC et de ROUILLAC. L'élément le plus proche du site est la ZNIEFF de type II au niveau de la Forêt de Boquen à plus de 4 kilomètres de l'emprise future du site.

L'intérêt botanique est marqué par une diversité intéressante des espèces végétales. Les différents inventaires botaniques réalisés dans cette ZNIEFF de type II, montrent la présence de 5 espèces considérées comme rares à l'échelle régionale. On note également la présence remarquable de *Lycopodiella inundata* (Lycopode des tourbières), espèce protégée par arrêté du 20/01/82.

L'intérêt zoologique de cette forêt est marqué par la nidification du Roitelet triple-bandeau et une abondance de Rapaces diurnes (Buses variables).

Hormis les espaces verts situés en périphérie, l'emprise du site est actuellement entièrement dévégétalisée et stabilisée.

Aux abords du site et sur ses abords immédiats, les seuls éléments végétaux se trouvent :

- ⇒ au niveau des haies bocagères résiduelles en périphérie Nord, Est et Sud de l'emprise du site,
- ⇒ au niveau des champs pâturés ou cultivés des milieux environnants,
- ⇒ au niveau d'un petit bois au Sud de l'emprise du site.

Au regard de l'analyse faite précédemment, l'implantation de postes mobiles d'enrobage ne créera pas d'impact sur la faune et la flore locale.

Les haies périphériques seront conservées et protégées, les espaces verts seront entretenus.

Type d'impact	Importance / Mesures compensatoires
Altération du potentiel écologique local	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Aucun élément du patrimoine naturel faisant l'objet d'une protection ou d'un recensement, n'est concerné par l'emprise du site.</li> <li>⇒ L'ensemble du site a déjà fait l'objet d'un terrassement. Les haies périphériques ont été conservées.</li> <li>⇒ Les espèces végétales présentes aux abords du site sont communes et représentatives de milieux anthropisés.</li> </ul>

## V.3. LES EAUX

Type d'impact	Importance / Mesures compensatoires
Prise en charge des eaux usées	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les différentes étapes du processus de fabrication des enrobés ne nécessiteront pas l'apport d'eau. Il n'y aura donc pas de rejet d'eaux industrielles lié à cette activité.</li> <li>➤ Les sanitaires utilisés par les employés seront ceux de la carrière de Guitternel. Les eaux usées domestiques sont prises en charge au niveau de la carrière de Guitternel.</li> </ul>
Prise en charge des eaux pluviales	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Un bassin sera implanté au Nord-Ouest du site. Il aura une capacité totale de 150 m<sup>3</sup>.</li> <li>➤ Il servira dans le cadre de la gestion des eaux pluviales (écrêtement des pluies d'orage). Son exutoire se fera dans le réseau de gestion des eaux pluviales de la carrière de Guitternel.</li> </ul>
Prévention des pollutions accidentelles	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le risque est limité pour les produits majoritairement utilisés (bitume) du fait de leur viscosité.</li> <li>➤ Le bitume, le FOD et le FOL seront stockés en citernes au niveau du parc à liants, sur rétention totale.</li> <li>➤ Les éléments dans lesquels sont mis en œuvre les produits hydrocarbonés seront entièrement étanches.</li> <li>➤ Tous les équipements seront munis de capteurs permettant de détecter la moindre défaillance qui sera aussitôt transmise au poste de commande.</li> <li>➤ Un séparateur à hydrocarbures sera installé en sortie de la dalle étanche de l'aire de dépotage.</li> <li>➤ Des asservissements permettront de stopper l'ensemble du fonctionnement du poste en cas de défaillance d'un élément.</li> </ul>
Prise en charge des eaux d'extinction incendie	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le bassin de 150 m<sup>3</sup> sera muni d'une vanne en sortie afin de pouvoir confiner les eaux d'extinction d'un incendie.</li> </ul>

## V.4. QUALITE DE L'AIR

Les entreprises de Travaux publics présentent sur le site de Guitternel, fabriqueront des enrobés routiers à chaud utilisés dans les aménagements routiers et urbains, publics ou privés.

Par conséquent, au regard des processus de fabrication qui seront mis en œuvre sur le site, des équipements utilisés, et des éléments développés précédemment, deux types d'émissions atmosphériques sont identifiées sur le site. Il s'agira :

- des rejets "canalisés" représentés par les gaz de combustion du tambour sécheur des différents postes mobiles d'enrobage,
- des rejets "diffus" représentés par l'émission de gaz d'échappement des véhicules circulant sur le site.

Type d'impact	Importance / Mesures compensatoires
Emissions de gaz de combustion	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le brûleur du tambour sécheur fonctionnera au Fuel Lourd Très Basse Teneur en Soufre.</li> <li>➤ Les gaz chauds seront dépoussiérés dans un filtre à manches divisé en cellules indépendantes. Le décolmatage des manches du filtre se fera cycliquement, de manière à garantir l'efficacité du dépoussiérage et à pouvoir isoler une cellule en cas de défektivité sur une manche.</li> <li>➤ Les gaz ainsi dépoussiérés seront évacués par une cheminée de 16,9 m de hauteur à une vitesse de 17,7 m/s, de manière à assurer une dispersion optimale.</li> <li>➤ Les manches des filtres seront contrôlées et changées régulièrement.</li> <li>➤ Maintient d'une distance minimale de 100 mètres entre le poste mobile et l'habitation la plus proche (à l'Est).</li> </ul>
Emissions de poussières diffuses	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les voiries seront arrosées périodiquement. La vitesse sera limitée à 30 Km/h sur le site.</li> <li>➤ Les matériaux les plus fins seront stockés en silos.</li> <li>➤ Les prédoseurs seront protégés par un auvent.</li> </ul>
Emissions de gaz d'échappement des véhicules.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Les véhicules et engins seront homologués et contrôlés régulièrement.</li> </ul>

Des indices de risques ont été calculés, à partir de la concentration maximale moyenne sur l'année et à partir des concentrations moyennes sur l'année au niveau des entreprises et habitations cibles aux abords du site.

Dans tous les cas, les concentrations modélisées sont très faibles et permettent de conclure à des indices de risque très faibles.

Les modélisations ainsi que les calculs de risque montrent que les émissions atmosphériques issues de l'activité du site ne porteront pas atteinte à la santé des riverains par la voie inhalation.

## V.5. EMISSIONS SONORES

Comme pour toute activité industrielle, l'exploitation de la plateforme s'accompagnera d'émissions sonores. Elles seront par ailleurs ponctuelles ou diffuses, selon le caractère fixe ou mobile de ces sources sonores.

Dans le cas présent, on pourra distinguer les principales sources sonores suivantes :

- **Sources sonores fixes**

Il s'agira du fonctionnement des différents éléments extérieurs du poste d'enrobage (déchargement des granulats dans les prédoseurs, ventilateurs).

- **Sources sonores mobiles**

Elles concerneront la circulation des camions d'expédition des enrobés ou d'approvisionnement en matières premières ou de transport de matériaux pour les chantiers de TP des sociétés extérieures, et la circulation de la chargeuse qui alimentera les prédoseurs.

Type d'impact	Importance / Mesures compensatoires
Réduction des émissions sonores	<ul style="list-style-type: none"><li>⇒ Confiner les émissions sonores : entretien des merlons et haies bocagères.</li><li>⇒ Maintient d'une distance minimale de 100 mètres entre le poste mobile et l'habitation la plus proche (à l'Est).</li><li>⇒ Un entretien régulier des différents éléments du poste.</li><li>⇒ Les véhicules seront régulièrement entretenus et homologués en matière d'insonorisation. La vitesse de circulation sera limitée à 30 km/h.</li><li>⇒ Des contrôles acoustiques seront réalisés périodiquement.</li></ul>

## V.6. TRAFIC ROUTIER

Le trafic routier issu de l'activité du poste d'enrobage sera généré par :

- ⇒ les expéditions de produits finis,
- ⇒ l'acheminement du bitume, des additifs et des carburants.

L'acheminement du granulat ne sera pas pris en compte dans le trafic routier étant donné que les granulats proviendront exclusivement de la carrière de Guitternel sans sortir du site.

La répartition du trafic associé au poste mobile d'enrobage de SEVIGNAC s'effectuera sur deux trajets principaux, permettant de desservir des secteurs géographiques répartis par zones identifiées de la sorte :

- ⇒ Zone **Nord** : RD 16 vers le Nord en direction de SEVIGNAC puis la RD 25 en direction de Broons (pour ensuite rejoindre la RN 12).
- ⇒ Zone **Sud** : RD 16 vers le Sud en direction d'EREAC pour desservir de secteur de MERDRIGNAC.

Le trafic sera réparti avec 90 % du trafic sur le secteur Nord (accès à la N 12 au niveau de BROONS) et 10 % du trafic sur le secteur Sud en direction de MERDRIGNAC.

Le tableau ci-dessous présente l'estimation de la part du trafic lié au fonctionnement du site sur les routes qui le desservent.

**Tableau 2 : Influence des activités du site sur le trafic global du secteur**

Route	Trafic global existant (MJA, véh./j)	% Trafic PL	augmentation moyenne du trafic routier
RD 16 (vers EREAC)	383	12,6	0,52 %
RD 16 (vers SEVIGNAC)	396	13,4	5,05 %
RD 25 (entre SEVIGNAC et BROONS)	683	4,7	2,93 %
RD 25 (vers BROONS)	1 053	4,2	1,90 %

En cas de chantier exceptionnel nécessitant une production d'enrobés à 2000 t/j, ce dernier occasionnerait une augmentation ponctuelle du trafic plus notable sur la RD 16 (environ 40%).

On notera que chaque véhicule est comptabilisé deux fois par le biais du nombre de passages afin de prendre en compte son arrivée sur le site et son départ.

Le trafic se fera sur des axes routiers adaptés (départementale avec enrobé neuf avant de rejoindre la N12).

Concernant le trafic d'exploitation, la réduction des impacts susceptibles d'être occasionnés par ce trafic routier est assurée par la mise en place des mesures suivantes :

⇒ Une vigilance sur la qualité de l'entretien et le respect des contrôles réglementaires des véhicules assurant ce type de transport sur routes (notamment en matière de sécurité, d'insonorisation et de pollutions par les gaz d'échappements).

⇒ Des consignes aux chauffeurs assurant les expéditions des produits finis et l'acheminement des consommables sur le respect des règles élémentaires du code de la route.

Ces consignes portent en particulier sur le respect des priorités (notamment en sortie de site), les vitesses réglementaires, mais également sur la nécessité d'adopter une conduite souple et adaptée à la configuration des trajets empruntés (carrefours, courbes).

⇒ Le respect des charges utiles réglementaires associées à chaque catégorie de véhicule de transport.

⇒ Le passage obligatoire de tous les camions d'expédition par l'aire de bâchage afin de couvrir les enrobés avant la sortie du site.

⇒ La présence de panneaux routiers informant de la présence du site industriel à hauteur de l'accès au site.

⇒ Le choix de l'implantation sur un site de carrière permet de supprimer le trafic lié à l'acheminement des granulats.

---

## V.7. PATRIMOINE ARCHITECTURAL, HISTORIQUE ET ARCHEOLOGIQUE

---

L'inventaire des monuments historiques faisant l'objet d'une protection juridique au titre de la loi du 31 décembre 1913 ne fait état d'**aucun monument historique (inscrit ou classé)** dans l'aire d'étude.

Notons que la commune de SEVIGNAC ne compte aucune ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager).

Les renseignements pris auprès du service régional de l'archéologie ne font état d'**aucun site archéologique identifié** ou potentiel sur le secteur d'implantation du projet de la société CARRIERES DE GUITTERNEL.

L'aménagement du site ne nécessitera donc pas de prescriptions spécifiques prises dans les conditions prévues par le décret du 16 janvier 2002, telles que la réalisation d'un diagnostic archéologique.

---

## V.8. LES ODEURS

---

Plusieurs éléments des futures installations du site peuvent être considérés comme sources potentielles d'odeurs.

Ils comprennent :

- ⇒ le parc à liants où est stocké le bitume réchauffé,
- ⇒ les organes de production du poste d'enrobage (zone de malaxage, transport et collecte des enrobés),
- ⇒ la cheminée d'évacuation des gaz dépoussiérés,

Dans le cadre de l'aménagement du site, des mesures de limitation des nuisances olfactives seront mises en œuvre et se traduiront de la manière suivante :

- ⇒ les événements équipant les cuves du parc à liants et à combustibles seront équipés d'évents à condensation limitant les émanations d'odeurs,
- ⇒ les organes de stockage des enrobés seront bardés,
- ⇒ le fioul lourd utilisé comme combustible est à très basse teneur en soufre, permettant de limiter la formation de composés soufrés en excès.

---

## V.9. MODALITES DE REMISE EN ETAT DU SITE

---

Les conditions de mise à l'arrêt définitif et de remise en état d'une installation classée sont fixées par les articles R.512-74 à R.512-78 du Code de l'Environnement.

Le préfet sera prévenu au moins trois mois avant que l'activité ne cesse définitivement.

Dans ce cadre, la société CARRIERES DE GUITTERNEL s'engage à fournir un rapport de cessation d'activité qui présentera les mesures prises ou prévues pour supprimer les impacts sur l'environnement et les risques de pollution pouvant se développer à posteriori de la cessation d'activité.

## **VI. RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE DE DANGERS**

### **VI.1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES RISQUES**

Les risques liés à l'exploitation d'un poste d'enrobage et de ses installations annexes associées sont généralement bien identifiées, eu égard notamment à l'absence de complexité au niveau des activités ou process mis en œuvre.

Une analyse des modes de défaillance, des effets et des probabilités a été réalisée en tenant compte de la spécificité des installations et des activités associées à ce type d'exploitation.

La méthodologie proposée a été adaptée aux prescriptions de 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.*

Un principe de cotation et de hiérarchisation des scénarii a été appliqué. Cette méthodologie repose sur la prise en compte effective des éléments de maîtrise préventive pour la détermination de la fréquence de l'événement, ce qui permet de leur donner une réelle valeur en considérant leur fiabilité et leur délai de mise en œuvre.

Les évènements considérés comme critiques font l'objet d'une étude plus détaillée, en fonction de la nature des produits et des quantités mises en jeu, ce qui permet d'évaluer leur gravité. On pourra pour plus de précisions quant à la méthodologie employée (notamment les systèmes de cotation des risques), se référer au paragraphe correspondant de l'étude de dangers (*Cf. Partie 3*).

### **VI.2. IDENTIFICATION DES DANGERS**

#### **1. DANGERS LIES AUX PRODUITS**

Les enrobés routiers seront fabriqués à partir de granulats, de fillers et de bitume dont le dosage respectif dépendra de la formulation souhaitée par le client.

La plupart des produits présents sur le site seront de caractère inerte (stocks de granulats, fillers). Il convient tout de même de répertorier les produits tels que le bitume, le fuel domestique (FOD), et le fuel lourd (FOL).

Toutes les cuves seront installées sur une rétention totale en béton. La double cuve à bitume / FOL (fuel lourd) est cylindrique, horizontale, compartimentée et calorifugée. Elle comprend un compartiment de 80 m<sup>3</sup> de bitume et un compartiment de 40 m<sup>3</sup> de fuel lourd. Les compartiments sont séparés par une cloison calorifugée. La cuve à bitume est cylindrique, horizontale, et à une capacité de 40 m<sup>3</sup>. La cuve à FOD (fuel domestique) aura une capacité de 30 m<sup>3</sup> et servira à alimenter la chaudière de réchauffe ainsi que le groupe électrogène.

Les déchets dangereux seront stockés au niveau de l'atelier en attente d'enlèvement par un récupérateur agréé. Les déchets banals seront stockés temporairement au niveau de l'atelier. Ils seront également récupérés, selon leur nature, par différentes sociétés de collecte de déchets banals. Les déchets résultants de l'activité des bureaux seront collectés par le service de collecte des ordures de la commune de SEVIGNAC.

## 2. DANGERS LIES AUX EQUIPEMENTS ET AU PROCESS

Les dangers liés aux équipements et au process seront :

### ▪ Incendie au niveau des stockages de produits combustibles

Un risque d'inflammabilité est à considérer lorsque l'on stock des produits combustibles. Les informations tels que les points éclairs et les températures d'auto inflammation caractérisent la facilité d'inflammation d'un produit. Au niveau des trois produits à considérer dans notre cas, ces propriétés sont dénombrées comme suit :

	FOD	FOL	Bitume
Température points éclairs	≥ 55°C	≥ 70°C	≥ 220°C
Température auto inflammation	≥ 250°C	-	-

### ▪ Equipements de production

Les activités susceptibles de présenter des dangers seront liées au séchage des granulats, au mélange et au malaxage des matières premières (tambour sécheur, malaxeur).

Ces équipements pourront également représenter un danger en cas d'incendie ou d'explosion, et de rayonnement de flux thermiques ou d'effets de surpression en dehors des limites du site.

Les autres activités à risques potentiels consisteront au stockage et au chargement des enrobés.

### ▪ Chocs, brûlures, coupures, écrasement, collisions

L'écrasement, les coupures, les brûlures, et les chocs corporels sont des risques inhérents à toutes les entreprises du BTP. Ces accidents pourront se produire lors de la manutention des matières premières et des produits finis, ou la manipulation des équipements.

De plus, bien que le site présentera des voies de circulation avec sens de circulation, le risque de collision entre deux véhicules ou entre un véhicule et un piéton ne peut être écarté.

### 3. DANGERS LIES AUX ATMOSPHERES EXPLOSIVES

Certaines utilités pourront présenter un risque de formation d'atmosphères potentiellement explosibles.

#### ▪ Généralités

Trois types de zones ATEX sont définies par la directive 99/92/CE concernant les prescriptions minimales visant à améliorer la protection en matière de sécurité et de santé des travailleurs susceptibles d'être exposés au risque d'atmosphères explosives : les zones 20, 21, 22.

- **zone 0 ou 20** : emplacement où une atmosphère explosive (ATEX) sous forme de gaz ou de nuage de poussières combustibles est présente en permanence ou pendant de longues durées ou fréquemment.
- **zone 1 ou 21** : emplacement où une ATEX sous forme de gaz ou nuages de poussières combustibles peut occasionnellement se former dans l'air en fonctionnement normal.
- **zone 2 ou 22** : emplacement où une ATEX sous forme de gaz, vapeurs, brouillards ou nuage de poussière n'est pas susceptible de se former dans l'air en fonctionnement normal ou bien si une telle formation se produit néanmoins, n'est que de courte durée.

#### ▪ Classement

L'évaluation des risques spécifiques créés ou susceptibles d'être créés par des atmosphères explosives (ATEX, décret 2002-1553 du 24 décembre 2002) qui suit est tirée du fonctionnement d'un poste similaire.

#### **Récapitulatif des zonages ATEX :** (Etude ATEX réalisé pour un poste mobile similaire)

Les zones à risques du poste d'enrobage sont, compte tenu de la nature des produits présents :

- les bouches de dépotage du bitume,
- les cuves de stockage de bitume,
- les cuves de stockage du fuel domestique et de fuel lourd (station de stockage et distribution de carburant),
- les canalisations aériennes de transfert du bitume,
- le tambour de séchage du gravier,
- le mélangeur malaxeur pour la fabrication de l'enrobé.

Il est possible d'identifier un zonage **non dangereux** ou **dangereux (0, 1 et 2)** au niveau des différentes installations et équipements du site de la société CARRIERES DE GUITTERNEL.

Ainsi, l'emploi de substances inflammables entraîne systématiquement un classement en **zone 0** du ciel gazeux des cuves de stockage de fuel lourd et de fuel domestique. L'intérieur des canalisations de transport des carburants est classé en **zone 0**.

Concernant les substances faiblement inflammables ou inflammables dans certaines conditions de température, le ciel gazeux des ouvrages de stockage, de transfert et de mélange est classé en **zone 2** (cuves de bitume, mélangeur, canalisations de transfert du bitume et tambour).

Le ciel gazeux des caissons de dépotage des produits inflammables est pour sa part, classé en **zone 1**, résultat de la faible quantité de produit inflammable présente de manière occasionnelle.

L'extérieur des cuves, tambour, mélangeur et contenants de stockage de ces produits dangereux est quant à lui, classé en **zones 1 et 2** sur des distances d'une dizaine de centimètres à quelques mètres, selon les modalités de la source de dégagement et de la ventilation.

Le dispositif de captation et de filtration des poussières de graviers du poste d'enrobage est classé en **zone non dangereuse**, résultat du dispositif de ventilation et du caractère non-inflammable des poussières minérales.

Enfin, le local chaudière est classé en **zone non dangereuse** en fonctionnement normal, seul l'intérieur des canalisations de transport de fuel étant classé en **zone 0**.

## **4. DANGERS LIES AUX UTILITES**

### **▪ Installations électriques**

Tout équipement électrique peut présenter des dangers, lors d'un défaut d'isolement, pour l'homme et son environnement. Un court-circuit ou une étincelle peuvent être suffisants pour initier un début d'incendie. La différence de potentiel entre l'équipement électrique mis accidentellement sous tension et l'opérateur peut conduire à des phénomènes d'électrisation avec leurs différentes conséquences.

### **▪ Installations de compression**

Le danger représenté par ces équipements est lié à la circulation de fluides sous pression, qui selon la nature des fluides pourra engendrer des risques tels qu'un incendie en présence d'une source d'ignition. Le fluide utilisé dans les installations de compression est l'air, celui-ci ne présentant pas de dangers particuliers.

### **▪ Perte d'alimentation des utilités**

En cas de coupure électrique, seul le système informatique sera sauvegardé grâce à un onduleur. Les éclairages des issues de secours seront sur batteries. Une coupure de l'électricité aura pour effet un arrêt total des installations. Une intervention du personnel serait nécessaire afin de redémarrer l'installation, cette dernière étant contrôlée depuis le poste de commande fonctionnant à l'énergie électrique.

Un défaut sur les systèmes d'aspiration des poussières au niveau des équipements de production, ou un défaut sur les centrales de filtration (filtre à manche) entraînerait un arrêt complet de la fabrication.

## VI.3. ANALYSE PRELIMINAIRE DES RISQUES (APR)

Cette analyse préliminaire des risques vise à identifier chaque scénario accidentel potentiel, en vue de déterminer pour chacun une fréquence (ou probabilité d'apparition de l'évènement accidentel) et son caractère « critique » ou non.

D'une manière générale, il est considéré que les évènements accidentels ne pouvant avoir de répercussions en dehors du périmètre d'exploitation ne sont pas critiques et ne nécessitent donc pas une analyse plus approfondie.

Dans le cas de la plateforme d'accueil des postes d'enrobage, les scénarii accidentels considérés comme critiques ont été répertoriés de la sorte :

**Tableau 3 : Synthèse des évènements dangereux critiques redoutés de l'APR**

Référence de l'évènement redouté issu de l'APR	Type de danger	Identification du risque
2.3, 3.4	Epannage	Pollution accidentelle du sol et/ou des eaux
2.4, 3.5	Epannage et incendie	Flux thermiques rayonnés en cas d'incendie
2.5, 3.6	Incendie	Emissions toxiques
5.2	Accumulations de vapeurs inflammables dans le tambour sécheur	Flux de surpression rayonnés en cas d'explosion

Les évènements vis-à-vis desquels les mesures préventives ou curatives associées permettent une maîtrise des risques se traduisant par l'absence de répercussions possibles vis-à-vis des tiers ne seront pas retenus pour l'ADR :

- ⇒ Zones ou activités dangereuses présentant des risques qui demeurent internes à l'exploitation.
- ⇒ Pollutions d'origine accidentelles vis-à-vis desquelles les mesures en place permettent leur confinement au sein de l'exploitation pour un traitement curatif.

En outre, les risques dus à des phénomènes extérieurs climatiques (foudre, sismicité, inondations, tempêtes) peuvent être écartés compte tenu de l'absence de conditions extrêmes et des dispositions constructives en place.

Les risques dus aux axes de circulation peuvent également être écartés du fait de leur très faible probabilité d'occurrence et de leur éloignement.

Contre les risques d'actes de malveillance, le site sera clos par un grillage périphérique. En dehors des heures de présence du personnel administratif et lors des périodes d'inactivité, l'entrée du site sera fermée par un portail.

## VI.4. ANALYSE DETAILLEE DES RISQUES

### 1. LES FLUX THERMIQUES CONSECUTIFS A UN INCENDIE

Les différents évènements d'incendie redoutés identifiés dans l'APR sont les suivants :

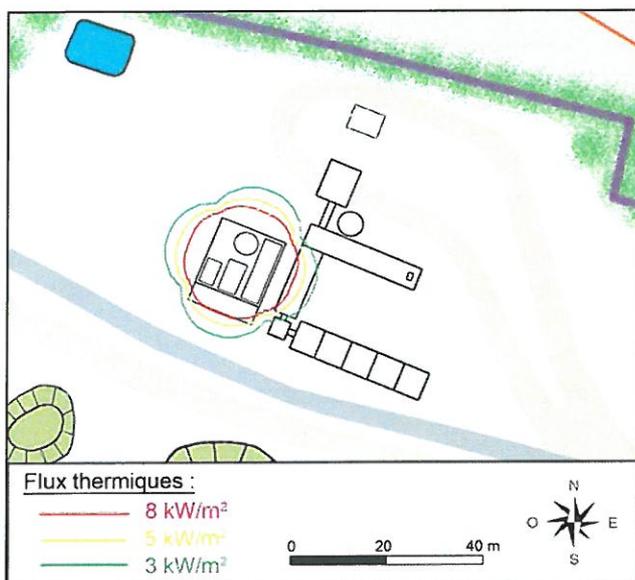
- ⇒ Un incendie au niveau du dépotage des produits hydrocarbonés (2.4)
- ⇒ Un incendie au niveau du stockage des produits hydrocarbonés (3.5)

Les flux thermiques resteront confinés dans l'environnement immédiat des zones concernées et ne sortiront pas du site.

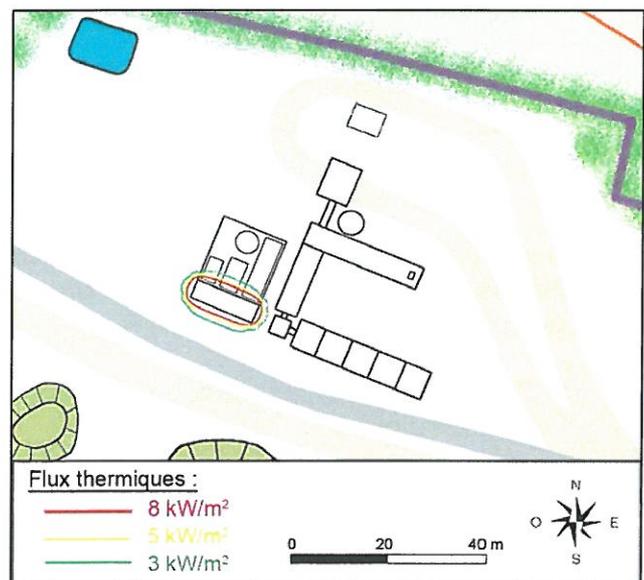
En cas d'incendie, les zones concernées seraient évacuées le cas échéant.

On précisera que cette étude de flux thermiques ne prend pas en compte les interventions pour l'extinction.

Parc à liant et à combustibles



Aire de dépotage



#### o Criticité

L'analyse des évènements d'incendie étudiés tend à démontrer que ces derniers peuvent être qualifiés « d'acceptables » au regard des critères de criticité pris en application de 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.

Cette acceptabilité découle notamment d'un risque résiduel pouvant être considéré comme modéré compte tenu des mesures de maîtrise des risques mises en œuvre et qui n'implique pas la nécessité de mesures complémentaires spécifiques.

Dans tous les cas, l'évènement « incendie » n'aurait pas de répercussions en dehors du périmètre d'exploitation, notamment vis-à-vis des flux thermiques rayonnés, susceptibles d'être dangereux pour des tiers.

## 2. LES EMISSIONS ATMOSPHERIQUES ACCIDENTELLES

De part la nature des produits susceptibles d'alimenter un incendie (fioul domestique, fioul lourd, bitume dans le cas présent), les principaux polluants qui seront émis sont le gaz carbonique, le monoxyde de carbone et le dioxyde de soufre. Les autres polluants se trouveront à l'état de trace.

L'évènement « émissions atmosphériques » redouté identifié dans l'APR est :

→ L'incendie lors de l'épandage de produits hydrocarbonés et émissions toxiques **(2.4 et 3.5)**

Une modélisation de la dispersion atmosphérique accidentelle a été réalisée.

Compte tenu des résultats de la dispersion, l'émission des fumées suite à un incendie sur l'aire de stockage des matières premières liquides ou les aires de dépotage des produits hydrocarbonés n'aurait aucun impact significatif dans le voisinage de l'installation.

L'étude de dispersion réalisée ci-avant (scénario 3.5) est majorante par rapport au scénario similaire sur l'aire de dépotage (scénario 2.4), qui n'engendrerait donc pas plus d'effets.

### o Criticité

L'analyse des évènements « émissions atmosphériques accidentelles » étudiés tend à démontrer que ces derniers peuvent être qualifiés « d'acceptables » au regard des critères de criticité pris en application de 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.

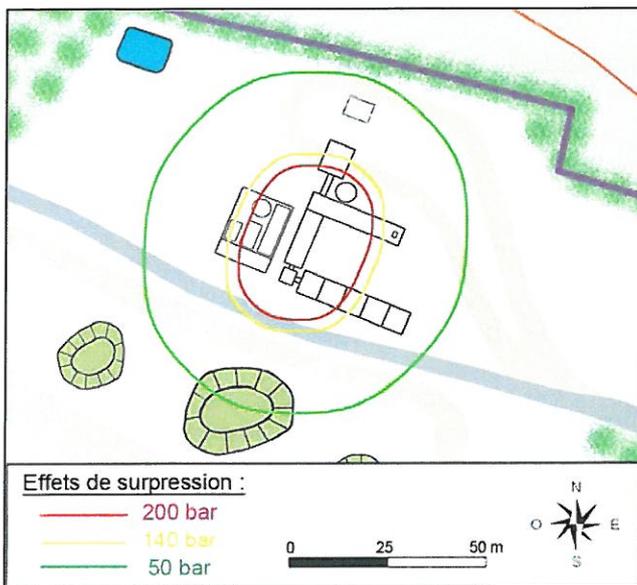
Cette acceptabilité découle notamment d'un risque résiduel pouvant être considéré comme modéré compte tenu des mesures de maîtrise des risques mises en œuvre et qui n'implique pas la nécessité de mesures complémentaires spécifiques.

Dans tous les cas, un évènement du type émissions atmosphériques accidentelles n'aurait pas de répercussions en dehors de l'emprise du site.

## 3. LES EXPLOSIONS ET LES EFFETS DE SURPRESSION

Toutes les installations pouvant présenter un danger de création d'une atmosphère explosive seront pourvus d'équipements électriques conformes aux normes ATEX et disposeront de systèmes d'aspiration ou de ventilation permettant de ne pas atteindre la limite inférieure d'explosivité.

On prendra comme hypothèse accidentelle une explosion du ciel gazeux du tube sécheur.



Les distances atteintes par les effets de surpression visant les premiers effets létaux (> 140 mbar) n'excèdent pas 14,0 m, ce qui correspond globalement à la zone d'implantation du poste d'enrobage. Les distances atteintes par les effets de surpression visant les premiers effets irréversibles (50 mbar) resteront confinées au site. En cas d'explosion accidentelle, la présence de salariés du poste d'enrobage sur cette zone ne peut être totalement exclue, mais représenterait dans tous les cas moins de 10 personnes (3 personnes en permanence au niveau du poste d'enrobage) susceptibles d'être exposées. Enfin, le seuil de 20 mbar correspond quant à lui à des effets indirects par bris de vitres, hors, aucune structure bâtie portant des vitres autre que celle du poste de commande (conception technique appropriée) n'est susceptible d'être atteinte par un tel seuil.

### o Criticité

L'analyse des événements « explosion » étudiés tend à démontrer que ces derniers peuvent être qualifiés « d'acceptables » au regard des critères de criticité pris en application de 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.

Cette acceptabilité découle notamment d'un risque résiduel pouvant être considéré comme modéré compte tenu des mesures de maîtrise des risques mises en œuvre et qui n'implique pas la nécessité de mesures complémentaires spécifiques.

Dans tous les cas, une explosion n'aurait pas de répercussions en dehors de l'emprise du site.

## 4. LES POLLUTIONS ACCIDENTELLES

Les risques de pollutions du sol et/ou des eaux suite aux déversements accidentels lors du dépotage (2.3) ou lors du stockage (3.4) de produits hydrocarbonés, seront maîtrisés par la mise en rétention des aires concernées.

Dans tous les cas, l'entraînement de produits polluants par les eaux pluviales de ruissellement recueillies sur les aires associées au poste d'enrobage et ses installations annexes serait maîtrisé à hauteur du bassin présent sur le site et aménagés de manière à permettre le confinement de toute forme de pollution (vanne en sortie du bassin).

En définitive, les risques d'entraînement de produits hydrocarbonés ne pourraient concerner que des éléments à l'état de traces. De tels éléments traces n'auraient aucun effet létal ou irréversible significatif sur des personnes, dans la mesure où aucun ouvrage de prélèvement d'eau potable (captages souterrains ou superficiels) n'est recensé sur le secteur d'étude (source ARS 22).

### o Criticité

L'analyse des événements « pollution accidentelle » étudiés tend à démontrer que ces derniers peuvent être qualifiés « d'acceptables » au regard des critères de criticité pris en application de 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.

Cette acceptabilité découle notamment d'un risque résiduel pouvant être considéré comme modéré compte tenu des mesures de maîtrise des risques mises en œuvre et qui n'implique pas la nécessité de mesures complémentaires spécifiques.

Dans tous les cas, une pollution des eaux de surface du site par les eaux d'extinction d'un incendie éventuel n'aurait pas de répercussions en dehors de l'emprise du site.

## **VI.5. MOYENS DE PREVENTION ET D'INTERVENTION**

---

### **1. LES MOYENS DE PREVENTION**

Afin de prévenir les risques mentionnés dans l'analyse des risques, divers moyens de prévention seront mis en œuvre. Ces moyens sont regroupés en trois aspects principaux :

- la construction et l'implantation des bâtiments,
- les équipements et les moyens de sécurité qui leur sont propres,
- les règles et procédures d'exploitation.

### **2. LES MOYENS D'INTERVENTION**

Le poste d'enrobage sera entièrement automatisé. Des arrêts d'urgence seront présents au niveau du poste de commande, ainsi qu'en différents points de l'installation.

L'établissement possèdera un parc d'extincteurs en nombre suffisant et adaptés aux risques présentés par les produits stockés et les installations présentes. Ces extincteurs seront régulièrement contrôlés par une société spécialisée.

En cas d'incendie, les ressources en eau disponibles sur le site où à proximité seront le poteau incendie d'un débit unitaire de 60 m<sup>3</sup>/h à 1 bar à proximité du site.

Au regard de ces résultats, les moyens dont dispose le site seront bien en adéquation avec les besoins en eau.

Dans le cas où les moyens internes aux installations ne suffiraient pas à contenir un incendie, l'intervention d'une unité de pompiers sera nécessaire.

La caserne la plus proche est celle de PLENEE-JUGON située à moins de 7 km au Nord-Ouest du futur site.

## **VI.6. CONCLUSION**

---

L'analyse détaillée des risques montre que l'ensemble des événements n'aura pas d'impact sur les riverains ou l'environnement du site compte tenu de leur maîtrise.