



Aéroport de Caen – Carpiquet

Commune de Carpiquet (14)



DEMANDE D'ENREGISTREMENT
au titre des installations classées
pour la protection de l'environnement

Description du projet



Version consolidée

OCTOBRE 2023



OTE INGÉNIERIE
des compétences au service de vos projets

Agence de Metz
1 bis rue de Courcelles
57070 METZ - FRANCE
Tél : 03 87 21 08 79

	DATE	DESCRIPTION	REDACTION/VERIFICATION			APPROBATION		N° AFFAIRE : 23010341	Page : 2/29
0	09/2023	Enregistrement ICPE	FM	France MICHELOT		LIG			
1	10/2023	Compléments	FM	France MICHELOT		LIG			

Sommaire

Sommaire	3
Liste des tableaux	4
Liste des illustrations	4
1. Objet de la demande	5
2. Identité administrative	6
3. Emplacement des installations	7
4. Présentation de la société	10
5. Description, nature et volume des activités	12
5.1. Description générale du site	12
5.2. Description des installations	14
5.2.1. Généralités	14
5.2.2. Description de la centrale projetée	16
5.3. Utilités et fluides	26
5.3.1. L'eau	26
5.3.2. L'électricité	26
5.3.3. Les fluides caloporteurs	27
5.3.4. Le parc à liants	27
6. Codification du projet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement	28

Liste des tableaux

Tableau n° 1 : Codification des activités du site	28
---	----

Liste des illustrations

Illustration n° 1 : Situation locale.....	8
Illustration n° 2 : Vue aérienne.....	9
Illustration n° 4 : Chiffres clés 2021 de la société EUROVIA en France	11
<i>Illustration n° 5 : Photographie de la plateforme.....</i>	<i>13</i>
<i>Illustration n° 6 : Synoptique de fabrication des enrobés</i>	<i>15</i>
Illustration n° 7 : Photographie d'une centrale d'enrobage de type TSM28	16
Illustration n° 8 : Description schématique d'un poste d'enrobage de type TSM28	17
Illustration n° 9 : Silo à filler d'une centrale	19
Illustration n° 10 : Exemple de prédoseurs	21
Illustration n° 11 : Ecrêteur vibrant d'une centrale	22
Illustration n° 12 : Dépoussiéreur de la centrale TSM28 constitué de 2 unités	25
Illustration n° 13 : Convoyeur d'une centrale	25

1. Objet de la demande

Dans le cadre des travaux de mise aux normes de la piste 13-31 de l'aéroport de Caen – Carpiquet, la société EUROVIA GRANDS PROJETS France souhaite exploiter ponctuellement une centrale mobile d'enrobage à chaud sur des terrains mis à disposition par la Communauté urbaine Caen La Mer et situés dans l'emprise aéroportuaire sur la commune de Carpiquet (14) à proximité immédiate de la piste.

Les installations projetées seront destinées à la fabrication des enrobés nécessaires aux travaux de mise aux normes de la piste 13 -31 prévoyant une campagne de production de 32 000 tonnes d'enrobés.

L'amenée de la centrale d'enrobés et le démarrage des approvisionnements sont prévus à compter de début janvier 2024. La réalisation des travaux se déroulera entre mars et avril 2024 ; période de fonctionnement de l'usine d'enrobés. Le démontage de l'usine se déroulera fin avril 2024.

L'installation fonctionnera de jour uniquement mais possiblement en double poste – soit un fonctionnement de 6h à 22h. Il n'y aura pas de travaux de nuit, ni le week-end.

L'activité du site relève de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement et nécessite le dépôt d'une demande d'Enregistrement.

Conformément aux articles R 512-46-3 à R 512-46-6 du Code de l'Environnement la présente demande d'enregistrement comporte :

- l'identité administrative de la société,
- l'emplacement des installations,
- la nature et le volume et une description des activités,
- les capacités techniques et financières de la société,
- les cartes et plans réglementaires demandés,
- la compatibilité des activités projetées avec l'affectation des sols,
- l'étude d'incidence Natura 2000,
- la proposition du type d'usage futur du site,
- la justification du respect des prescriptions applicables,
- la compatibilité du projet avec les documents de planification des milieux,
- la justification des aménagements sollicités par rapport aux prescriptions du ou des arrêtés ministériels.

2. Identité administrative

Raison sociale

EUROVIA GRANDS PROJETS France

Forme juridique

Statut : Société par Actions Simplifiée
Registre du Commerce : Brive 444 449 219
Numéro SIRET : 444 449 219 00054
Code APE : Fabrication d'autres produits minéraux non métalliques (2399Z)

Adresse du siège social

Parc d'Entreprises Brive Ouest
Rue Jean Dallet
19 100 BRIVE LA GAILLARDE

Adresse du site projeté

Aéroport de Caen - Carpiquet
14 650 CARPIQUET

Nom et qualité du signataire de la demande

Lionel VIDAILLAC, Directeur d'agence EUROVIA GRANDS PROJETS France

Personne chargée du suivi du dossier

Cindy BOUCHEZ SCHWARTZ, Responsable Qualité Prévention Environnement, EUROVIA
GRANDS PROJETS France

3. Emplacement des installations

Région : Normandie
Département : Calvados
Commune : Carpiquet
Section : BH
Parcelles : 0031 (cf. plan cadastral suivant)

Les installations seront implantées sur le ban communal de Carpiquet, sur des terrains appartenant à la Communauté urbaine Caen La Mer, à proximité de l'aéroport de Caen – Carpiquet et de la piste objet des travaux, et à l'écart des habitations.

Conformément à l'article R.512-46-11, les communes dont une partie du territoire est comprise dans un rayon d'un kilomètre autour du périmètre de l'installation projetée sont :

- Carpiquet
- Verson
- Bretteville-sur-Odon

L'implantation de l'établissement ainsi que le rayon d'affichage figurent sur la carte de situation locale suivante.

Illustration n° 1 : Situation locale

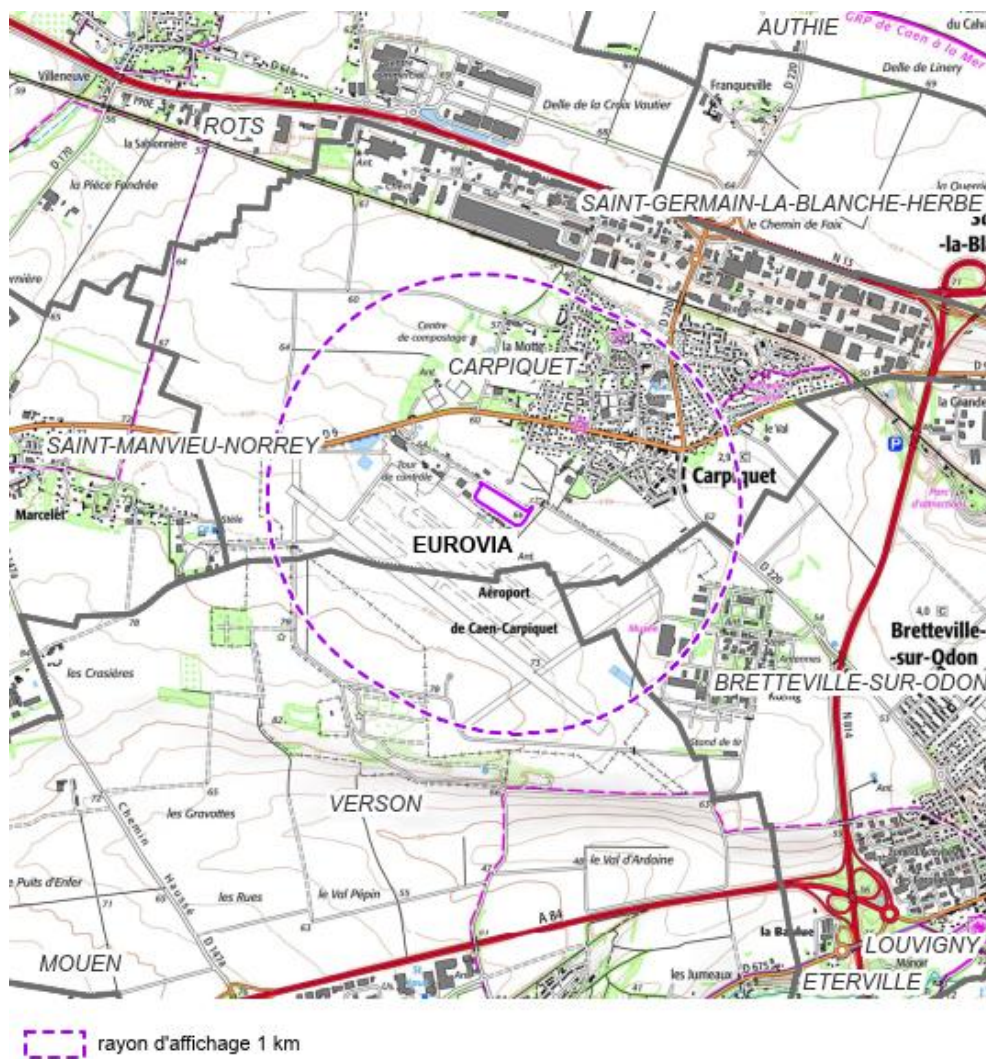


Illustration n° 2 : Vue aérienne



4. Présentation de la société

EUROVIA est l'un des principaux acteurs mondiaux de la construction, de l'entretien et de la maintenance d'infrastructures de transport routier et ferroviaire. L'entreprise réalise 47 % de son chiffre d'affaires en France.

EUROVIA propose un ensemble intégré d'expertises et de savoir-faire à travers quatre métiers : les travaux d'infrastructures de transport et d'aménagement urbain, l'exploitation de carrières, la production industrielle, la maintenance et les services.

Les activités d'EUROVIA se répartissent au sein des filières suivantes :

- Génie civil,
- Assainissement,
- Travaux routiers,
- Travaux ferroviaires,
- Démolition,
- Etanchéité,
- Carrières et matériaux,
- Usine de liant,
- Signalisation,
- Poste d'enrobage.

EUROVIA possède une organisation tournée vers le service au client et a choisi de privilégier un ancrage territorial fort en optant pour une « décentralisation organisée ». Son offre est construite à partir de six **délégations territoriales** :

- Nord-Est (basée à Metz)
- Ile-de-France Normandie (Paris),
- Centre-Ouest (Nantes),
- Sud-Ouest (Bordeaux),
- Sud/ Antilles (Aix-en-Provence),
- Centre-Est (Lyon).

En aval de ces délégations territoriales, des **délégations régionales** démultiplient la présence d'EUROVIA sur une zone correspondant, schématiquement, à une

région administrative française. Chaque direction territoriale regroupe en moyenne 4 directions régionales.

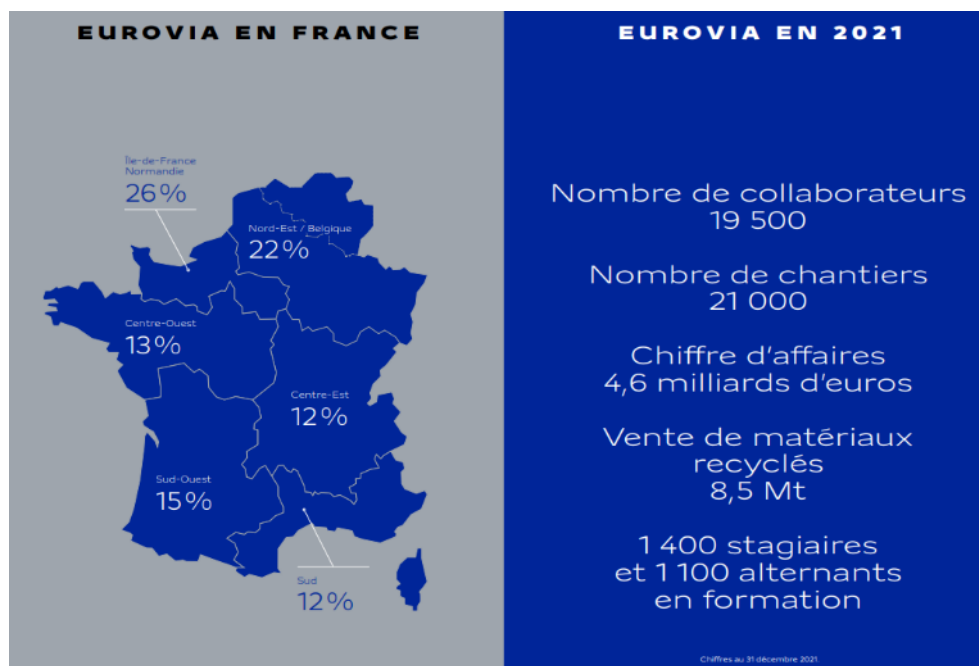
Enfin, les 200 agences dépendant de ces délégations régionales (généralement 6 agences par délégation régionale) constituent le maillon le plus proche des clients.

Les délégations territoriales sont complétées par deux **délégations métiers**. La délégation des filiales spécialisées regroupe les métiers de la signalisation verticale et horizontale, avec en particulier la filiale « Signature ».

Afin de construire un pôle proposant les offres de signalisation et de balisage sur l'ensemble de la France, EUROVIA a choisi de mettre en place un maillage territorial avec des responsables travaux par région.

La seconde délégation métiers d'EUROVIA est dédiée aux travaux ferroviaires. ETF, l'un des leaders de la construction ferroviaire en France, est organisé par métiers et par donneurs d'ordre : installations terminales embranchées, transports urbains ferrés, construction et régénération de lignes à grande vitesse, travaux régionaux, renouvellement de voies et ballast, caténaire.

Illustration n° 3 : Chiffres clés 2021 de la société EUROVIA en France



En 2021, EUROVIA emploie 19 500 personnes dans plus de 150 agences de travaux, 220 carrières et 180 plateformes de recyclage.

5. Description, nature et volume des activités

5.1. Description générale du site

Les installations seront implantées sur les terrains appartenant à la Communauté urbaine Caen La Mer, à proximité de la piste 13-31 de l'aéroport de Caen - Carpiquet.

La plateforme est bordée par :

- l'aéroport à l'Est,
- des terrains agricoles au Nord,
- des hangars au Sud.

L'accès à la plateforme se fera par la route départementale RD9.

L'accès au chantier sera possible par un portail menant à la piste, l'aéroport étant fermé à l'exploitation pendant les travaux.

Les terrains sur lesquels seront implantées les installations comprendront :

- la zone d'implantation de la centrale d'enrobage et de ses équipements (cuves de stockage de fioul et de bitume, prédoseurs, sécheur, dépoussiéreur)
- des zones de transit de granulats et d'agregats d'enrobés issus du rabotage des chaussées,
- une aire de manœuvre de chargement des porteurs d'enrobés,
- un pont bascule,
- une base vie,
- des aires de stationnement et des voies de circulation.

Illustration n° 4 : Photographie de la plateforme



5.2. Description des installations

5.2.1. Généralités

L'unité de production de matériaux enrobés assurera la fabrication à chaud en continu de matériaux routiers pour la confection de chaussées.

L'objectif d'une centrale d'enrobage est de produire, à partir de divers matériaux, un enrobé qui sera transporté à chaud vers le chantier de mise en œuvre, pour former la couche supérieure du revêtement des voies de circulation.

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

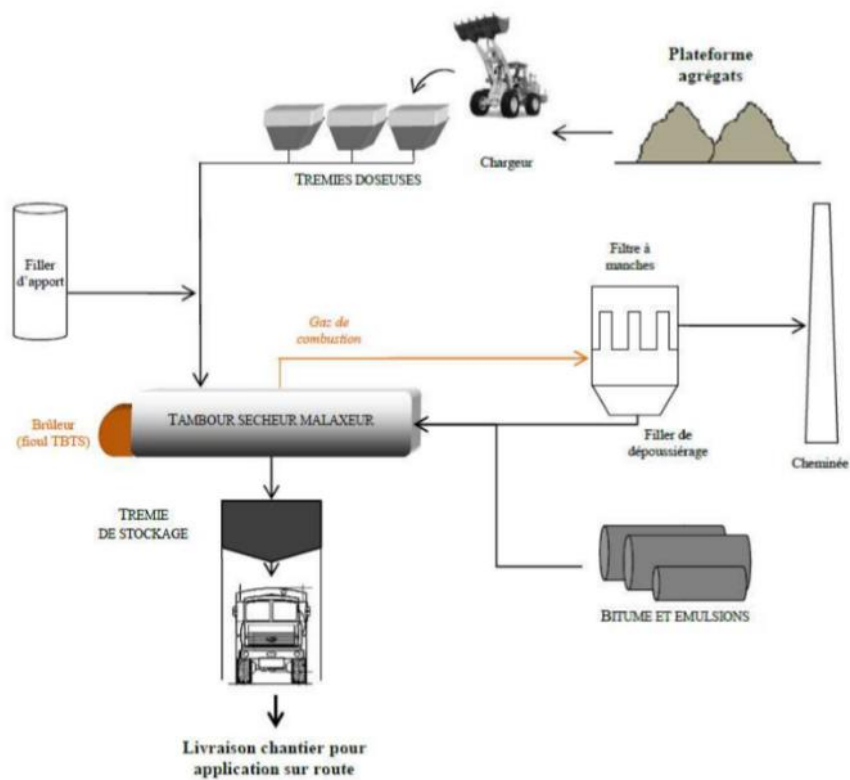
L'installation se décompose en trois parties :

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

Le procédé de fabrication comprend les étapes suivantes :

- l'approvisionnement des matières premières (granulats et agrégats d'enrobés, filler, bitume),
- le stockage de ces matières (aires de stockage extérieures, silo, citernes calorifugées),
- le chargement et le dosage des granulats dans les prédoseurs,
- le séchage des granulats,
- le mélange des granulats avec le bitume et les fillers dans le malaxeur,
- le stockage des matériaux enrobés dans les trémies calorifugées,
- le chargement des camions.

Illustration n° 5 : Synoptique de fabrication des enrobés



5.2.2. Description de la centrale projetée

La société EUROVIA Grands Projets France utilisera pour ses besoins de production **une centrale d'enrobage mobile de marque ERMONT et de type TSM 28.**

Le TSM 28 ERMONT est un poste d'enrobage continu hyper mobile, robuste et simple d'utilisation, doté de la technologie TSM (Tambour Sécheur Malaxeur) ERMONT à courant parallèle qui permet de recycler jusqu'à 35 % d'agrégats d'enrobés. En considérant une humidité de 5 % la capacité de production de la centrale **sera de 440 tonnes/heure.**

Il est parfaitement adapté pour la réalisation de chantiers itinérants de grande envergure (Autoroute, aéroport,...) nécessitant des débits de production extrêmes.

L'emprise au sol de la centrale (hors stockage granulats et voies de circulation) sera d'environ 75 m x 50 m (soit environ 3 750 m²). Les éléments les plus hauts de la centrale sont les 2 cheminées qui évacuent les gaz dépoussiérés et qui culminent à 13 m de haut.

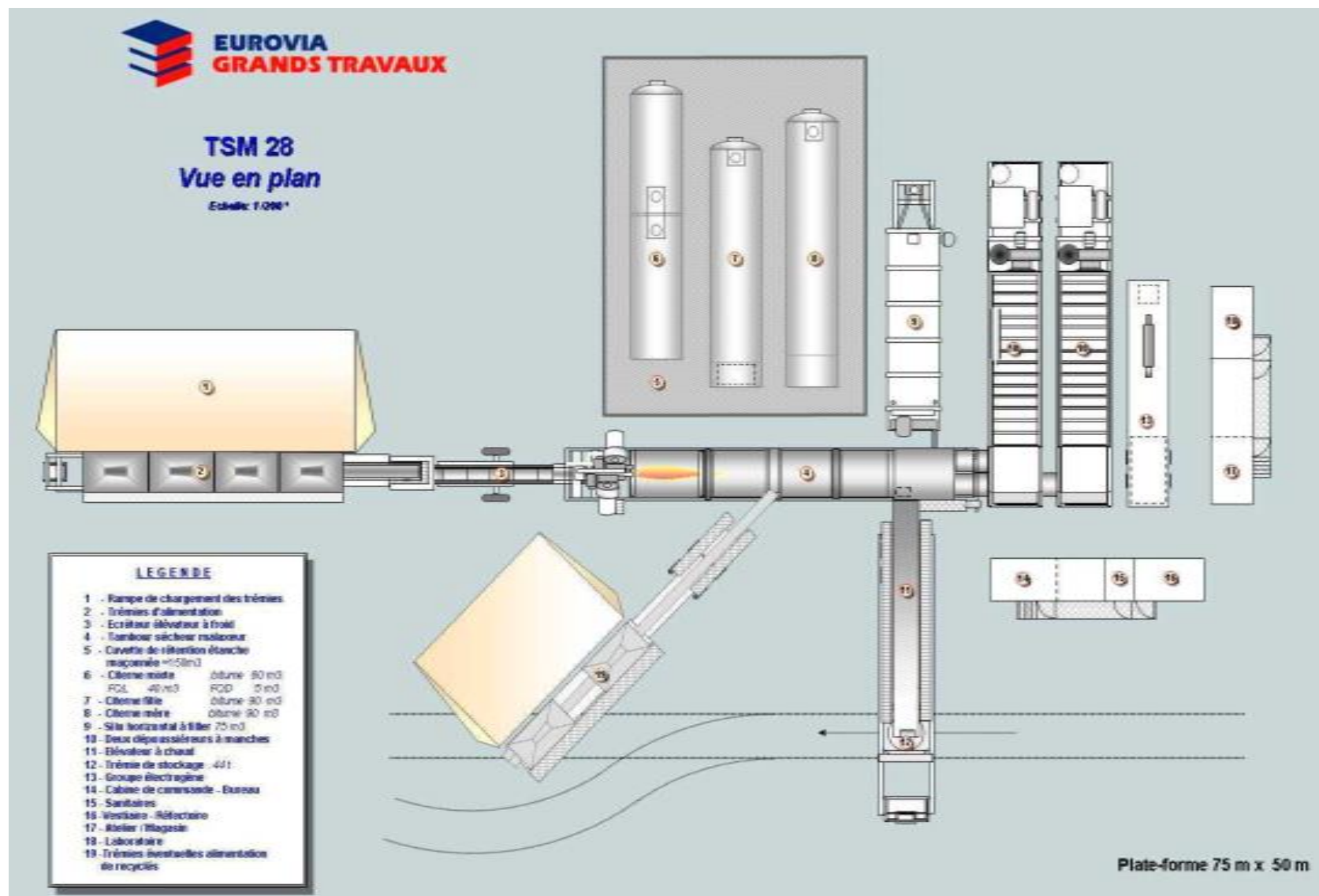
Les éléments constitutifs de la centrale sont mobiles, soit installés sur des semi-remorques routières, soit munis d'essieux et de sellettes pour pouvoir être transférés. En position de travail, ils reposent sur des béquilles métalliques.

Le schéma ci-après indique la répartition des différents modules d'une centrale.

Illustration n° 6 : Photographie d'une centrale d'enrobage de type TSM28



Illustration n° 7 : Description schématique d'un poste d'enrobage de type TSM28



a) Approvisionnement et stockage

Pour fabriquer une tonne d'enrobés, il faut approximativement (selon les formules):

- 930 à 950 kg de granulats minéraux,
- 50 kg de bitumes en moyenne,
- 0 à 20 kg de fillers en moyenne.

Les enrobés sont donc un mélange de quatre types de matières premières :

- Granulats minéraux dont la granulométrie dépend du type de matériaux à fabriquer (0/2, 4/6, 6/10, 10 / 14 mm,...),
- Bitumes (mélange d'hydrocarbures, solides ou semi-solides obtenu par distillation du pétrole),
- Fillers : granulats de fractions granulométriques plus fines (< à 63 µm),
- Agrégats d'enrobés inertes concassés et criblés destinés à se substituer aux granulats minéraux.

Rappelons que la réalisation du chantier de mise aux normes de la piste 13-31 nécessitera la production de 32 000 tonnes d'enrobés. Les quantités de matières premières présentées ci-après sont basées sur ce tonnage de production.

❖ **Les granulats naturels**

Ces matériaux, essentiellement des sables et graviers, proviendront principalement de carrières locales voire régionales avec lesquelles la société aura passé des accords commerciaux.

Ces matériaux transportés par camions, seront stockés à même le sol sur des aires prévues à cet effet, en fonction de leurs caractéristiques et de leur granulométrie.

Environ 29 000 tonnes de granulats de différentes granulométries (comprenant granulats naturels et agrégats recyclés) seront nécessaires à la réalisation du chantier.

Les approvisionnements débuteront à partir de janvier 2024, à raison de 1000 tonnes de matériaux par jour. Les camions poids lourd qui achemineront les matériaux emprunteront la route départementale RD9 et accèderont au site via l'accès principal de l'aéroport. Ainsi, il n'y aura pas de trafic poids lourd à proximité des habitations.

❖ **Les agrégats d'enrobés**

Dans le cadre de la réglementation sur les déchets, et notamment celle concernant la valorisation des déchets inertes, la société EUROVIA Grands Projets France prévoit l'entreposage d'agrégats d'enrobés sur le site projeté, en vue de leur recyclage au sein des formules d'enrobés à chaud.

Ce sont des fraisâts obtenus par rabotage des anciennes chaussées ou des blancs de poste. Ils seront réutilisés dans les enrobés en fonction des besoins du chantier.

Ces agrégats d'enrobés ne seront aucunement susceptibles de générer une pollution par lessivage par les eaux de pluie car :

- les agrégats d'enrobés, à base de bitume, sont des matériaux inertes inscrits dans la liste des déchets admissibles en ISDI par l'arrêté ministériel du 12/12/14,
- ils ne contiennent pas de goudrons, ni d'amiante,
- seuls les fraisâts contenant moins de 50 mg/kg de HAP seront acceptés pour être recyclés dans les enrobés à chaud.

6 500 t d'agrégats seront produits sur le chantier de l'aéroport de Caen-Carpiquet et seront recyclés dans les formules d'enrobés.

❖ **Les fines ou filler**

Le filler est une fraction très fine qui permet un bon enrobage des granulats. Il est de deux types :

- des fines d'apport (de nature calcaire ou chaux hydratée) stockées dans un silo horizontal de 75 m³ sur la centrale d'enrobage temporaire. Ce silo est approvisionné par porteur de type camion de 25 tonnes.
- des poussières récupérées au niveau du dépoussiéreur de l'installation et réintroduites directement dans la production d'enrobés ou stockées dans le silo à fines d'apport.

La quantité totale de fillers nécessaires à la production d'enrobés du chantier, peut être estimée à 900 tonnes (env. 3 % du tonnage de produits finis).

Illustration n° 8 : Silo à filler d'une centrale



❖ **Les produits bitumeux**

✓ *La réception*

Les bitumes proviendront d'usines locales ou régionales.
Ils seront transportés par des camions citernes spécialisés, équipés pour le maintien en température.

La quantité de bitume nécessaire à la réalisation de ce chantier est estimée à 1 600 tonnes (env. 5 % du tonnage de produits finis).

Le dépotage se fait par aspiration via une vanne 3 voies. Cette vanne est actionnée électriquement depuis la cabine du poste de sorte à alimenter selon les besoins la cuve mère ou la cuve fille à l'aide d'une pompe présente sur la citerne et d'un raccord flexible.

En fin de dépotage, le flexible est vidé par aspiration d'air. Les égouttures sont récupérées dans un bac prévu à cet effet.

✓ *Le stockage*

Le bitume doit être stocké à une température de 140 °C environ pour maintenir sa fluidité et permettre son pompage.

Le stockage en température est organisé en cuves cylindriques calorifugées réparties comme suit :

- Citerne mère de 100 m³ de bitume
- Citerne mère de 100 m³ de bitume
- Citerne fille de 90 m³ de bitume + 5 m³ de gasoil non routier (GNR)
- Citerne à émulsion de bitume de 55 m³
- Cuve de gasoil non routier de 5 m³.

Ces cuves seront placées dans une cuvette de rétention étanche. Elles sont maintenues en température par un fluide caloporteur réchauffé par une chaudière fonctionnant au GNR.

b) Le chargement et le prédosage des granulats et agrégats

Les matériaux sont repris sur stock et déversés dans des trémies prédoseuses. Leur chargement se fait à l'aide d'une ou deux chargeuses sur pneumatiques.

Le prédosage a une double fonction :

- réguler l'alimentation du poste d'enrobage,
- préparer les dosages en volume ou poids de chaque type d'agrégats composant l'enrobé à fabriquer.

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

Deux de ces doseurs sont volumétriques (trémies 3 et 4), les deux autres sont pondéraux (trémies 1 et 2). Ces trémies sont toutes dotées d'un contrôle de niveau par témoin lumineux.

Une cinquième trémie d'une capacité de 25 tonnes est utilisée pour l'incorporation des fraisâts dans le tube sécheur au droit de l'anneau de recyclage. Elle est dotée des mêmes équipements que les précédentes.

Le tout est acheminé au tapis peseur via un écrêteur par un collecteur général à bande caoutchouc.

Illustration n° 9 : Exemple de prédoseurs



D'une surface de 3,20 m², l'écrêteur vibrant est composé d'une grille à mailles de 50mm et est entraîné par 2 moteurs vibrants d'une puissance de 2 kW chacun.

Il dispose également de divers équipements : dont une protection par bande caoutchouc de la zone d'impact, d'un capotage pour éviter la poussière, d'un orifice circulaire pour la réception des matériaux de la goulotte du collecteur, d'étanchéité par manchettes souples entre la partie vibrante et les parties fixes (goulotte réceptrice et goulotte collecteur), de protection des ressorts par chaussettes souples (ou de silentbloc). Une goulotte permet l'évacuation des refus.

Pour limiter le bruit, la zone d'impact est protégée par une bande caoutchouc. Pour éviter la poussière, l'écreteur est capoté.

Illustration n° 10 : Ecrêteur vibrant d'une centrale



Le tapis peseur transporte les granulats de la sortie des prédoseurs à l'entrée du tambour sécheur, à l'aide d'un transporteur à bande capoté et équipé d'une table de pesage en continu. L'entraînement se fait par un moteur de 15 KW. Son débit maximum est de 700 t/h.

c) Le séchage des granulats

Le bitume étant solide à température ambiante, le mélange avec les agrégats doit s'effectuer à chaud. Par ailleurs, pour obtenir une bonne adhésivité du bitume sur les cailloux, ces derniers doivent être secs, donc également chauffés pour enlever l'humidité (0,5 % d'humidité maximum).

Enfin, le chantier étant plus ou moins éloigné du site, le mélange doit rester suffisamment chaud (au moins 130) pour pouvoir être facilement répandu sur la chaussée.

Le but du séchage sera donc :

- d'évaporer l'eau ;
- de chauffer les granulats.

Cette opération de séchage des granulats est effectuée dans un **tambour sécheur-malaxeur recycleur de type TSM 28**.

Il s'agit, plus précisément, d'un tambour sécheur-malaxeur recycleur installé en position inclinée. Il reçoit les matériaux dans sa partie haute par un tapis enfourneur à double sens de marche, ceci pour réaliser les étalonnages.

Le tambour sécheur d'un diamètre de 3,2 m est animé d'un mouvement rotatif autour de son axe par quatre galets moteurs de 45 KW.

Ce tambour comporte trois zones indépendantes :

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

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

Les matériaux, ainsi séchés et homogénéisés, entrent dans la partie du tambour ; zone d'enrobage. Le bitume injecté par une rampe est mélangé aux granulats. Il est dosé par une pompe volumétrique, entraînée par un moteur asynchrone à vitesse variable.

- Plage d'utilisation 175 à 630 t/h
- Débit nominal : 440 t/h à 5 % d'humidité avec 130° C d'élévation de température des matériaux

Le tambour est équipé d'un anneau qui permet d'introduire les matériaux dits « recyclés ». Un équipement intérieur spécial permet le séchage et l'homogénéisation des recyclés avant leur admission dans la zone de malaxage pour permettre le recyclage à fort taux.

Les matériaux ainsi enrobés sont maintenus en température jusqu'à leur sortie du tambour d'où ils sont évacués par un élévateur rotatif qui élimine toute ségrégation. De plus, ce tambour est muni d'une volute d'aspiration des gaz, ainsi que d'une large

porte de visite et d'un système spécial assurant une évacuation des gaz vers les dépoussiéreurs à manches avec mise en vitesse progressive, sans turbulence, évitant ainsi l'envol des fines enrobées.

Le bitume injecté par une rampe est mélangé aux granulats. Il est dosé par une pompe volumétrique, entraînée par un moteur asynchrone et vitesse variable.

La combustion est assurée par deux brûleurs à air fermé et silencieux, totalement automatiques et munis d'allumage électrique et d'un contrôle photoélectrique des flammes. Ils sont alimentés au fioul lourd TBTS par une motopompe après avoir été réchauffé par un réchauffeur de 60 kW. Le fioul lourd TBTS est pulvérisé automatiquement par une arrivée d'air provenant d'un moto ventilateur d'un débit de 30 500 m³/heure. La puissance thermique de chaque brûleur est de 19 MW.

Une sonde infrarouge mesure la température des enrobés en sortie du tambour. La procédure de démarrage est totalement automatisée. Durant tout son cycle de fonctionnement, un boîtier indépendant contrôle en continu les sécurités.

d) Le dépoussiérage

Lors du séchage, les granulats comportant une quantité plus ou moins importante d'éléments fins, il y a production de poussières d'où la nécessité d'installer un système de dépoussiérage.

Les granulats prédosés, introduits dans le sécheur renferment une proportion variable d'environ 7 % d'éléments très fins (le maximum étant 10 %), inférieurs à 80 µm. La présence de ces fines est indispensable dans la composition de l'enrobé, il convient donc d'en limiter la perte et d'en recycler le maximum.

Les gaz sont aspirés par un ventilateur exhausteur et passent à la sortie du sécheur par un filtre à tissus qui garantit une teneur en poussières résiduelles inférieure à 50 mg/Nm³, conformément aux prescriptions de l'arrêté du 09/04/2019 (Enregistrement, rubrique 2521).

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

Le débit nominal de chaque filtre est de 82 500 m³/h avec une surface de traitement de 973 m² composée de 768 manches.

L'air poussiéreux passe du tambour sécheur au filtre, traversant les éléments filtrants en Nomex 500 mg/m² et filtrant les poussières à la surface extérieure de la couche poreuse des manches.

L'air épuré se détend dans le caisson supérieur d'où il est évacué dans l'atmosphère par une cheminée haute de 13 m.

La centrale TSM 28 dispose de 2 unités de dépoussiérages : chaque unité est équipée de son propre conduit d'évacuation des fumées.

Illustration n° 11 : Dépoussiéreur de la centrale TSM28 constitué de 2 unités



Les fines tombent au fond du caisson et sont récupérées par 3 vis longitudinales et 1 transversale.

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

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

e) Les enrobés

A la sortie du sécheur-malaxeur, les enrobés sont repris par un convoyeur à raclettes d'un débit maximal de 630 t/h. Réchauffé sur toute sa longueur, il achemine l'enrobé jusqu'à une trémie anti ségrégation de 3 T, basculante pour l'évacuation des « blancs ».

Cette trémie s'ouvre régulièrement pour remplir la trémie de stockage de 55 tonnes, dont le corps cylindrique est calorifugé. Son casque et son cône sont réchauffés électriquement. Un pesage est effectué en continu par une jauge de contrainte. La vidange est assurée par vérins pneumatiques. Cette trémie est munie d'une alarme de niveau haut.

Illustration n° 12 : Convoyeur d'une centrale



5.3. Utilités et fluides

5.3.1. L'eau

❖ Alimentation en eau

Une unité de fabrication de matériaux enrobés et recyclés n'utilise pas d'eau pour son process.

La seule utilisation d'eau sera liée aux besoins sanitaires des employés. La consommation en eau ne devrait pas dépasser 200 L par jour.

Le site n'étant pas raccordé au réseau d'adduction en eau potable, l'origine de l'alimentation en eau sera la suivante :

- des bouteilles pour les eaux de boisson,
- une citerne d'eau pour les sanitaires.

❖ Les eaux usées

Le personnel de la société EUROVIA Grands Projets France utilisera des sanitaires mobiles de chantier qui seront mis en place en même temps que le poste d'enrobage mobile.

❖ Les eaux pluviales

Les eaux ruisselant sur les surfaces imperméabilisées seront collectées et traitées ; pour la partie sud, les eaux seront acheminées vers les grilles collecteurs existants au sud de la plateforme et rejoindront les eaux pluviales de l'aéroport. Au nord, les eaux de ruissellement seront collectées et acheminées vers un fossé d'infiltration pour traiter les éventuelles matières en suspension.

Tous les produits dangereux seront disposés sur rétention.

La rétention du parc à liants sera équipée d'une vanne de sectionnement lui permettant d'assurer la rétention des éventuels écoulements accidentels et des eaux d'extinction d'incendie le cas échéant. Les eaux pluviales seront périodiquement vidangées, par ouverture de la vanne de sectionnement, vers un séparateur à hydrocarbures puis seront ensuite renvoyées vers le fossé d'infiltration qui sera créé au nord de la plateforme.

5.3.2. L'électricité

La production d'électricité nécessaire au fonctionnement du poste d'enrobage sera assurée par des groupes électrogènes alimentés au GNR. Le site disposera ainsi de 2 groupes électrogènes :

- un groupe électrogène d'une puissance de 1 100 kVA (880 kW), nécessaire au fonctionnement de l'installation,
- un groupe électrogène d'une puissance de 70 kVA (56 kW) destiné à maintenir constante la température de l'installation, notamment lors des arrêts de production : éclairage, préchauffage et entretien.

Le courant électrique est distribué sur l'ensemble des installations à partir d'un local de puissance installé dans la cabine de commande. De ce fait, le poste mobile TSM 28 ne nécessitera aucun raccordement au réseau électrique.

5.3.3. Les fluides caloporteurs

Les citernes de stockage ainsi que les réseaux de distribution de bitumes sont calorifugés et chauffés pour maintenir la fluidité des produits sur la centrale.

Sur la centrale d'enrobage de type TSM28, le chauffage des cuves sera assuré par circulation d'huile thermique minérale. Le circuit contient au total 2,5 m³ de fluide caloporteur.

Le chauffage du fluide est réalisé par une chaudière de 0,7 MW fonctionnant au gasoil non routier et implantée au droit de la citerne mère de stockage de bitume.

5.3.4. Le parc à liants

❖ Le Fioul lourd TBTS/ DERTAL

Le tambour sécheur est alimenté au fioul lourd TBTS (< 1% de soufre) ou au DERTAL (produit issu de la biomasse)

Il est stocké dans une citerne d'une capacité de 55 m³ avec une rétention intégrée. Le combustible est amené au brûleur par des tuyauteries souples réchauffées puis circule dans un réchauffeur en ligne qui élève sa température à 130 °C avant injection au brûleur.

❖ Le Gasoil Non Routier (GNR)

Il est stocké dans deux compartiments (un compartiment de 5 000 L sur la citerne fille de bitume et une cuve de 5 000 L dans le parc à liants). Il est utilisé à la température de stockage et sert au fonctionnement du brûleur de la chaudière, à l'alimentation du chargeur qui approvisionne les prédoseurs et au fonctionnement des groupes électrogènes.

Ces citernes seront stockées sur rétention. Une aire spécifique de dépotage sera aménagée et jouxtera la rétention. Cette aire pourra contenir la totalité de la citerne des porteurs assurant l'alimentation en produits pétroliers.

6. Codification du projet au titre des installations classées pour la protection de l'environnement

Les activités réalisées sur le site font, comme le montre le tableau suivant, l'objet d'un classement conformément à la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

En effet, selon les dispositions du Titre 1er du Livre V du Code de l'Environnement, les activités, en fonction de leur nature, de leur importance et de leur environnement, sont soumises à autorisation, enregistrement ou à déclaration.

Le présent paragraphe propose une codification des activités qui sont visées. En fonction des seuils, il est précisé le régime de classement :

- E : Installation ou activité soumise à Enregistrement
- DC : Installation ou activité soumise à Déclaration et au contrôle périodique prévu par l'article L 512-11 du Code de l'Environnement
- D : Installation ou activité soumise à Déclaration
- NC : Installation ou activité Non Classée

Tableau n° 1 : Codification des activités du site

N° de la rubrique	Intitulé de la rubrique	Installation ou activité correspondante	Régime
2521-1	Enrobage au bitume de matériaux routiers (centrale d') : 1. A chaud	1 centrale mobile d'enrobage à chaud de type TSM28 (capacité maximale de 650 t/h à 5 % d'humidité)	E
2517-2	Station de transit de produit minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : 2. Supérieure à 5 000 m², mais inférieure ou égale à 10 000 m²	Aire de transit de granulats et agrégats Superficie de l'aire de transit : 10 000 m²	D
4801-2	Houille, coke, lignite, charbon de bois, goudron, asphalte, brais et matières bitumineuses. La quantité susceptible d'être présente dans l'installation étant : 2. Supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t	Dépôt de matières bitumeuses : - Bitume : 2 cuves de 100 m³ et 1 cuve de 90 m³ - Emulsion de bitume : 1 cuve de 55 m³ Quantité totale = 330 tonnes	D

N° de la rubrique	Intitulé de la rubrique	Installation ou activité correspondante	Régime
4734-2-c	<p>Produits pétroliers spécifiques et carburants de substitution : essences et naphthas ; kérosènes (carburants d'aviation compris) ; gazoles (gazole diesel, gazole de chauffage domestique et mélanges de gazoles compris) ; fioul lourd ; carburants de substitution pour véhicules, utilisés aux mêmes fins et aux mêmes usages et présentant des propriétés similaires en matière d'inflammabilité et de danger pour l'environnement.</p> <p>La quantité totale susceptible d'être présente dans les installations, y compris dans les cavités souterraines, étant :</p> <p>2. Pour les autres stockages :</p> <p>c) Supérieure ou égale à 50 t au total, mais inférieure à 100 t d'essence et inférieure à 500 t au total</p>	<p>Stockage de Fioul lourd</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 cuve de 55 m³ (55 t) <p>Stockage de Gasoil Non Routier (GNR)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 compartiments de 5 m³ soit 10 m³ (8,6 t) <p>Quantité totale = 63,6 tonnes</p>	DC
2910-A-2	<p>Combustion</p> <p>A. lorsque l'installation consomme exclusivement seuls ou en mélange du gaz naturel, des gaz de pétrole liquéfiés, du fioul domestique, du charbon, des fiouls lourds ou de la biomasse la puissance maximale de l'installation est :</p> <p>2. Supérieure ou égale à 1 MW mais inférieure à 20 MW</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 1 chaudière thermofluide de 700 kW - 2 groupes électrogènes de puissance de 880 kW et 56 kW soit 936 kW <p>Puissance totale : 1,64 MW</p>	DC
2915	<p>Chauffage (procédés de) utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles</p> <p>2. La quantité totale est > 250 l</p>	<p>Huile thermique chauffée à 180 °C pour un point éclair inférieur à 236 °C</p> <p>2 500 l de fluide dans l'installation</p>	D
1435	<p>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.</p> <p>Le volume annuel de carburant distribué étant supérieur à 100 m³ d'essence ou 500 m³ au total, mais inférieur ou égal à 20 000 m³.</p>	<p>Remplissage du chargeur et des groupes électrogènes.</p> <p>Volume annuel de carburant (GNR) distribué : 50 m³</p>	NC
2516	<p>Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciments, plâtres, chaux, sables fillérisés, la capacité de stockage étant supérieure à 5 000 m³ mais inférieure ou égale à 25 000 m³</p>	<p>Silo de filler : 75 m³</p>	NC

Ainsi, les activités du site seront régies par la procédure d'Enregistrement au titre la Législation sur les ICPE (rubriques 2521).

Conformément à l'article R. 512-47 du Code de l'Environnement, les activités soumises à Déclaration ou Déclaration avec Contrôle (rubriques 2517, 4734-2, 4801-2, 2910-A-2 et 2915) feront l'objet d'une télédéclaration auprès des services de la Préfecture au plus tard le 30 novembre 2023.