

ATDx

BP 79058
30972 NIMES Cedex 9
Tél. : 04.66.38.61.58
Fax : 04.66.38.61.59

**DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION
TEMPORAIRE
D'EXPLOITER UNE CENTRALE D'ENROBAGE
ICPE 2521-1**

Lieu-dit « Valdebanne Nord Ouest »

Commune de Nîmes (30)



6200 route de Générac
30900 NIMES
Tél. : 04.13.64.03.90
Fax : 04.67.65.09.94

DEMANDE ADMINISTRATIVE

 BP 79058 30972 NIMES Cedex 9 Tél. : 04.66.38.61.58 Fax : 04.66.38.61.59	DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION TEMPORAIRE D'EXPLOITER UNE CENTRALE D'ENROBAGE ICPE 2521-1 Lieu-dit « Valdebanne Nord Ouest » Commune de Nîmes (30)	 6200 route de Générac 30900 NIMES Tél. : 04.13.64.03.90 Fax : 04.67.65.09.94
---	---	--

SOMMAIRE

1	CONTEXTE DE LA DEMANDE.....	4
1.1	PREAMBULE : LA LIGNE NOUVELLE, DITE « CONTOURNEMENT DE NIMES ET MONTPELLIER » (CNM)	4
1.2	LES ACTEURS DU PROJET CNM.....	5
1.2.1	<i>RFF</i>	5
1.2.2	<i>Oc'Via</i>	6
1.2.3	<i>Oc'Via Construction</i>	8
1.2.4	<i>Oc'Via Maintenance</i>	8
1.3	LA BASE TRAVAUX DE NIMES	8
2	OBJET DE LA DEMANDE ET INSTRUCTION DE LA PROCEDURE	9
3	IDENTITE DU PETITIONNAIRE	11
4	LOCALISATION DU SITE DU PROJET	12
5	MAITRISE FONCIERE	14
5.1	PARCELLAIRE DE LA DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER	14
5.2	MAITRISE FONCIERE CONCERNANT LA DEMANDE D'AUTORISATION.....	14
6	RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE	16
6.1	NOMENCLATURE DES ICPE	16
6.2	LOI EAU ET NOMENCLATURE EAU	17
6.3	COMMUNES CONCERNEES PAR LE RAYON D'AFFICHAGE	17
7	PRESENTATION DU PROJET.....	19
7.1	OBJET DE L'EXPLOITATION	19
7.2	CARACTERISTIQUES DU PROJET DE CENTRALE D'ENROBAGE	19
7.3	PRODUITS MIS EN ŒUVRE.....	20
7.4	PRODUITS FINIS.....	20
7.5	PRINCIPE D'EXPLOITATION DE LA CENTRALE D'ENROBAGE	20
7.5.1	<i>Dispositions préliminaires à l'exploitation</i>	20
7.5.2	<i>Défrichage</i>	21
7.5.3	<i>Découverte, décapage et terrassement</i>	21
7.5.4	<i>Revêtement</i>	21
7.5.5	<i>Acheminement des matériaux sur l'aire de stockage</i>	22
7.5.6	<i>Remise en état</i>	22
7.6	CARACTERISTIQUES DES CENTRALES D'ENROBAGE	22
7.6.1	<i>Généralités</i>	22
7.6.2	<i>Centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers</i>	23
7.6.3	<i>Parc à liants</i>	25
7.7	INSTALLATIONS ANNEXES	28
7.8	MODE D'APPROVISIONNEMENT ET UTILISATION DE L'EAU ET DE L'ENERGIE	28
7.9	CONDUITE D'EXPLOITATION.....	29
7.10	CAPACITES TECHNIQUES ET FINANCIERES	29
7.10.1	<i>Stratégie de développement</i>	30
7.10.2	<i>Forces et atouts</i>	30

 BP 79058 30972 NIMES Cedex 9 Tél. : 04.66.38.61.58 Fax : 04.66.38.61.59	DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION TEMPORAIRE D'EXPLOITER UNE CENTRALE D'ENROBAGE ICPE 2521-1 Lieu-dit « Valdebanne Nord Ouest » Commune de Nîmes (30)	 6200 route de Générac 30900 NIMES Tél. : 04.13.64.03.90 Fax : 04.67.65.09.94
---	---	--

7.10.3	<i>Chiffres clés 2013 (extrait du rapport d'activité 2013)</i>	30
7.10.4	<i>Politique de gestion des risques</i>	30
7.10.5	<i>Liquidité</i>	31
7.10.6	<i>Assurances – couvertures des risques</i>	31
8	SERVITUDES, INVENTAIRES ET PROTECTIONS REGLEMENTAIRES	33
8.1	DOCUMENT D'URBANISME ET SERVITUDES RELATIVES A L'URBANISME	33
8.1.1	<i>Document d'urbanisme actuellement en vigueur</i>	33
8.1.2	<i>Servitudes et réseaux</i>	33
8.2	INVENTAIRES ET PROTECTIONS REGLEMENTAIRES.....	34
8.2.1	<i>Inventaires et protections concernant les territoires à enjeux environnementaux</i>	34
8.2.2	<i>Protection de la ressource en eau potable (captages AEP)</i>	38
8.2.3	<i>Concernant la protection contre les inondations</i>	40
8.2.4	<i>Monuments historiques et archéologie</i>	40
8.2.5	<i>Appellation d'origine contrôlée</i>	40
8.2.6	<i>Activités touristiques et de loisirs</i>	41
8.2.7	<i>Risques industriels et installations classées pour la protection de l'environnement</i>	41
9	DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE ET DE DEFRICHEMENT	42

TABLE DES FIGURES

Figure 1	: Carte de localisation au 1/25 000	13
Figure 2	: Plan cadastral.....	15
Figure 3	: Rayon d'affichage.....	18
Figure 4	: Photographie de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M utilisée par Oc'via.....	25
Figure 5	: Carte de location des inventaires et protections règlementaires au titre de la faune, de la fore et des habitats.....	36
Figure 6	: Carte des Espaces Naturels Sensibles.....	37
Figure 7	: Carte des captages AEP	39
Figure 8	: extrait du zonage du PPRI de Nîmes (source : gard.gouv.fr)	40

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1	: Caractéristiques principales de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M.....	10
Tableau 2	: Parcellaire de la demande d'autorisation.....	14
Tableau 3	: Rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, visées par la demande d'autorisation	16
Tableau 4	: Rubriques de la nomenclature Loi Eau visées par la demande d'autorisation.....	17
Tableau 5	: Caractéristiques de la plateforme d'implantation et du projet de centrale d'enrobage.....	19
Tableau 6	: Caractéristiques principales de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M.....	22
Tableau 7	: Caractéristiques du Tambour Sécheur Malaxeur 25 MAJOR M	24
Tableau 8	: Caractéristiques du filtre à manches équipant la centrale TSM 25 MAJOR M.....	25
Tableau 9	: Volumes d'hydrocarbures stockés dans le parc à liants	26
Tableau 10	: Contraintes, inventaires et protection règlementaires recensés dans un rayon de 2 km autour du site du projet.....	35
Tableau 11	: Captages AEP recensés dans les abords du projet de centrale d'enrobage	38
Tableau 12	: Listes des AOC et IGP recensés sur la commune de Nîmes.....	41

1 CONTEXTE DE LA DEMANDE

1.1 Préambule : la Ligne Nouvelle, dite « Contournement de Nîmes et Montpellier » (CNM)

Le projet TGV Méditerranée, développé dans les années 1990 et mis en service en juin 2001, prévoyait à l'origine le tracé Lyon-Marseille-Montpellier.

En 1996, alors que le projet global avait fait l'objet de Déclaration d'Utilité Publique (DUP du 31 mai 1994) et de marché, le tronçon Nîmes-Montpellier a été exclu de la réalisation.

C'est ce tronçon, baptisé Contournement de Nîmes et Montpellier (dit « CNM »), et qui s'étend en réalité de Manduel (30) à Saint-Jean-de-Védas (34), qui a été repris. Le projet a été revu, et ainsi le trafic de cette voie sera mixte (passager et fret) notamment pour désengorger la voie ferrée classique Nîmes-Montpellier saturée par le trafic fret (par ailleurs dangereux) qui traverse toutes les agglomérations. Ce contournement permettra, grâce à deux lignes, la ligne actuelle et la nouvelle ligne, de développer une meilleure fréquence des trains et donc un meilleur service ferroviaire.

Le projet CNM a fait l'objet d'un décret d'Utilité Publique le 16 mai 2005.

Le projet CNM se caractérise principalement par :

- Un investissement de 2,28 milliards d'euros courants dont 1,5 milliards au titre du contrat de partenariat ;
- Un contrat de Partenariat Public Privé (PPP) d'une durée de 25 ans, conclu entre RFF et Oc'Via ;
- Un projet ferroviaire d'envergure européenne qui vise une meilleure régularité des dessertes régionales pour les territoires traversés, l'amélioration des temps de parcours pour les voyageurs nationaux et internationaux et une meilleure qualité de service pour les trains de marchandises circulant sur le corridor fret entre le sud méditerranéen, le nord et l'ouest de l'Europe ;
- Un enjeu économique majeur avec la création d'environ 6000 emplois par an pendant cinq ans, dont 7% en faveur de l'insertion professionnelle des personnes en difficulté ;
- Un projet soutenu et mené de concert entre tous les acteurs publics : Union Européenne, Etat, RFF, Région Languedoc-Roussillon, Département du Gard et les agglomérations de Nîmes et de Montpellier ;
- Un projet bénéficiant de l'intervention des fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts et de la Banque Européenne d'Investissement.

La réalisation de cette infrastructure ferroviaire fait donc l'objet d'un Partenariat Public Privé (PPP). C'est-à-dire que le groupement d'entreprises retenu par RFF, Oc'Via, apportera le financement, concevra, construira et gèrera l'infrastructure sur une durée globale de 25 ans en contrepartie du versement d'un loyer par RFF.

Ce contrat de partenariat public-privé (PPP) pour la réalisation du contournement Nîmes-Montpellier (CNM) a été signé le 28 juin 2012 (et acté par décret n° 2012-887 du 18 juillet 2012) entre RFF (Réseau Ferré de France) et la société Oc'Via, créée pour ce projet et qui regroupe plusieurs entreprises spécialisées dans la confection de tels travaux et des partenaires financiers (cf. 1.2.2 suivant). Il est signé pour une durée de 20 ans d'exploitation de l'infrastructure, précédée d'une période d'études préparatoires (finalisation des études techniques et accomplissement des procédures complémentaires (loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, fouilles archéologiques, finalisation des acquisitions foncières) de 1 an environ qui s'est étalé de l'été 2012 à l'été 2013 et d'une période de travaux (terrassment, création des ouvrages d'art, pose des voies, électrification, signalisation, végétalisation et intégration paysagère, pose des équipements acoustiques, rétablissements routiers, etc.) de 4 ans environ qui s'étale de l'automne 2013 à l'automne 2017, pour une mise en service prévisionnelle en novembre 2017.

Les travaux de réalisation du CNM sont confiés au GIE Oc'Via Construction qui rassemble les entreprises de travaux spécialisées de la société Oc'Via (cf. présentation du GIE Oc'Via Construction dans le chapitre 1.2.3).

Ce chantier CNM, d'un linéaire de 80 km environ, comprend la réalisation de 60 km à grande vitesse entre Manduel (30) et Lattes (34), et aux extrémités de ce nouveau tronçon LGV, 20 km de raccordement au réseau classique sur les secteurs Manduel et Lattes – Saint-Jean-de-Védas, permettant une mixité des trafics fret et passagers.

→ Voir dossiers synthétiques de présentation du projet CNM (en annexe 1)

A noter que RFF reste maître d'ouvrage des connexions avec le réseau existant :

- au Sud, à Lattes, la connexion avec l'axe ferroviaire principal vers Perpignan,
- au Nord, 3 connexions : une liaison avec l'axe ferroviaire principal vers Tarascon et Marseille à l'Est de Manduel, une connexion vers la ligne à grande vitesse direction Paris à Redessan, et le lien Nord et Sud avec la Ligne fret de Rive Droite du Rhône à St-Gervasy.

Par ailleurs, seront créées deux nouvelles gares pour faciliter l'accès aux trains :

- La gare nouvelle de Montpellier Odysseum sera mise en service en même temps que le contournement de Nîmes et Montpellier. Ce projet ferroviaire s'insère dans le projet d'aménagement urbain Ecocité et sera porteur d'activités économiques connexes, commerces, quartier d'affaires... Les études et la concertation nécessaires à la construction sont en cours, associant les acteurs locaux. La gare nouvelle sera réalisée dans le cadre d'un PPP dont la procédure est en cours.
- La gare de Manduel-Redessan sera la gare nouvelle de l'agglomération nîmoise. Elle sera construite d'ici 2020. RFF a engagé les études en collaboration étroite avec les partenaires locaux. Nîmes Métropole développe un projet urbain dans lequel s'intégrera le futur pôle d'échange.

Une base de maintenance a été créée au niveau du raccordement de Générac sur les territoires des communes de Milhaud et de Nîmes. Elle accueille également les bureaux d'Oc'Via, les anciens bureaux de Lattes ne permettant pas d'accueillir l'ensemble des effectifs d'Oc'Via induit par la réalisation du projet (300 personnes).

Le projet CNM est conduit en coordination avec le projet de création de l'A9 Bis (pour le doublement de l'A9 en périphérie Sud de l'agglomération montpelliéraine) qui consiste en la réalisation d'une section nouvelle (2x3 voies) dédiée au trafic de transit. Sur un linéaire total de 25 km environ entre Fabrègues et Saint-Génies-de-Mourgues, l'A9 Bis comprendra un tronçon central de 12 km de voies nouvelles en 2x3 voies sur les communes de Vendargues, Montpellier, Lattes et Saint-Jean-de-Védas au Sud de l'autoroute actuelle, de part et d'autre duquel l'autoroute actuelle sera élargie en 4x3 voies sur 13 km pour le raccorder à cette dernière (sur 9 km à l'Est et sur 4 km à l'Ouest). L'A9 Bis longera le CNM sur 6 km environ.

1.2 Les acteurs du projet CNM

Le projet CNM a été initié et développé par Réseau Ferré de France (RFF) et les contributeurs publics (Etat, Union européenne, Collectivités publiques : Conseil Régional du Languedoc-Roussillon, Conseil Général du Gard, Montpellier Agglomération et Nîmes Métropole) depuis plus d'une dizaine d'années.

Suite à la signature du contrat PPP le 28 juin 2012, la société Oc'Via a pris la suite du pilotage opérationnel du projet CNM conduit jusqu'alors par RFF. Au-delà de l'aspect financier, Oc'Via a pour mission de finaliser la conception, construire puis entretenir la ligne nouvelle CNM dans le cadre du contrat PPP d'une durée de 25 ans.

→ Voir dossiers synthétiques de présentation du projet CNM et de ses acteurs (en annexe 1)

1.2.1 RFF

Créé en 1997, Réseau Ferré de France (RFF) exploite, modernise et développe un réseau de 30 000 km, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse.

Présent partout sur le territoire avec ses 12 Directions régionales, il ouvre et simplifie l'accès au réseau au quotidien, à l'écoute de tous les acteurs du transport fret et de voyageurs. Il conduit ses projets de manière éco-responsable, contribuant à faire du rail le mode de transport le plus respectueux des territoires et de l'environnement.

D'ici 2020, Réseau Ferré de France aura doublé la longueur des lignes à grande vitesse.

RFF, autorité contractante du projet CNM, est garante du respect des dispositions du contrat de partenariat. Celui-ci constitue le cadre contractuel que devra respecter le partenaire privé. Il s'appuie sur la Déclaration d'Utilité Publique (décret du Premier Ministre du 16 mai 2005) ainsi que sur le Dossier des engagements de l'Etat (mars 2006). RFF veillera au respect de l'ensemble des engagements pris, au travers d'un dispositif de contrôle.

RFF conserve la maîtrise d'ouvrage :

- des connexions des raccordements du contournement de Nîmes et de Montpellier aux lignes existantes,
- des dispositifs de gestion centralisée pour l'exploitation et l'alimentation électrique,
- des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier, le mode de réalisation de ces gares devant être décidé cette année.

1.2.2 Oc'Via

Société créée pour la réalisation du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier, Oc'Via est chargée du financement, de la conception, de la construction et de la maintenance de la ligne nouvelle pendant 25 ans, dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP).

Oc'Via en tant que gestionnaire de l'infrastructure, et dans le respect des dispositions du contrat de partenariat, prend ainsi le relais du pilotage opérationnel conduit jusqu'alors par RFF. Elle assure avant le lancement des travaux :

- la mise au point définitive du projet technique et des mesures d'accompagnement,
- l'accomplissement des procédures complémentaires à mener après les études détaillées : loi sur l'eau, espèces protégées, enquêtes parcellaires, acquisitions foncières restantes, etc.,
- les études des mesures conservatoires des gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier.

Oc'Via est constituée d'un groupement d'entreprises complémentaires et expérimentées, composé de Bouygues TP, DTP Terrassement et Colas (filiale de Bouygues SA), Alstom Transport, Spie Batignolles et les fonds Méridiam Infrastructure et FIDEPPP. Il s'agit à la fois de spécialistes de tous les aspects du développement d'une ligne ferroviaire : terrassement, génie civil, signalisation, etc., et d'investisseurs financiers majeurs. Les membres du groupement présentent une expérience reconnue dans le domaine ferroviaire, avec de nombreuses références en France et à l'international. La maîtrise d'œuvre du projet rassemble Systra, Setec et SGTE, ingénieries de premier plan, intégrées au groupement constructeur.

Bouygues Travaux Publics est le mandataire du groupement Oc'Via, il réalise, en France et à l'international, des travaux souterrains, des ouvrages d'art ainsi que des infrastructures de transport. Spécialisé dans le management de grands projets complexes, il axe son développement sur des opérations à forte valeur ajoutée.

DTP Terrassement est un spécialiste des travaux linéaires et des infrastructures terrestres à forte valeur ajoutée. Présente en France et à l'international, la filiale de terrassement de Bouygues Construction, forte de ses 2 500 employés et de son parc de 900 machines, offre une compétence diversifiée sur des projets très techniques : du chantier de proximité à la conception et à la réalisation de routes, d'autoroutes, de lignes ferroviaires à grande vitesse ou encore au terrassement de mines à ciel ouvert. Elle a développé une expertise technique et notamment géotechnique reconnue et possède également un savoir-faire dans le domaine de la recherche préliminaire de zones de dépôts et d'emprunts de matériaux. Elle a participé aux différentes opérations de construction des lignes nouvelles à grande vitesse en France, notamment sur le TGV Méditerranée où elle a participé à la réalisation des Lots 31 et 41. Plus récemment, sur la LGV Est européenne, DTP Terrassement a participé à la construction du Lot 13, du Lot 22, du Lot 34A et du Lot 35. Enfin, dernièrement, DTP Terrassement est mandataire du groupement qui achève les travaux d'infrastructures du lot A4 de la LGV Rhin-Rhône au voisinage de Besançon.

Bouygues Travaux Publics et DTP Terrassement sont 2 entités du groupe Bouygues Construction. Acteur mondial du bâtiment, des travaux publics, de l'énergie et des services, Bouygues Construction opère sur toute la chaîne de valeur des projets : financement, conception, construction, exploitation et maintenance. Sur les 5 continents, ses 52 000 collaborateurs imaginent et mettent en œuvre des solutions qui améliorent au quotidien l'environnement et la vie de tous. En 2013, Bouygues Construction a réalisé un chiffre d'affaire de 11,1 milliards d'euros.

Appartenant également au groupe Bouygues, le groupe Colas est un leader mondial de la construction et de l'entretien des infrastructures de transport et des aménagements urbains. Implanté dans près de 50 pays sur les cinq continents, à travers un réseau de 800 établissements travaux et 1 400 sites de production de matériaux (granulats, émulsions, bitume, enrobés), il rassemble 61 000 collaborateurs et réalise chaque année quelques 110 000 chantiers. En 2013, le chiffre d'affaire consolidé du groupe Colas a atteint 13,0 milliards €.

Deux filiales de Colas participent au groupement Oc'Via :

- Colas Rail, leader dans la conception, la construction, l'entretien et la maintenance des infrastructures de transport ferroviaire (lignes classiques et à grande vitesse, tramways, métros) en France et à l'international. L'entreprise constitue un pôle ferroviaire complet : ingénierie et management de projets complexes, pose et renouvellement de voies, électrification (sous-stations, caténaires), signalisation et systèmes de sécurité, etc. Colas Rail est également opérateur de fret ferroviaire.
- Colas Midi-Méditerranée, filiale routière, est implantée dans les régions Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse, et couvre 14 départements grâce à un réseau de 23 établissements travaux et 120 sites de production de matériaux. Elle réalise chaque année une grande diversité de travaux : routes, terrassements, pistes d'aéroport, circuits automobiles, plateformes et sols industriels, voiries et aménagements divers, génie civil...

Acteur majeur dans les métiers du bâtiment et des travaux publics, Spie batignolles (7 095 collaborateurs) opère dans cinq grands domaines d'activités qui couvrent l'ensemble des métiers du BTP : la construction de bâtiments privés et de bâtiments publics, le génie civil et les fondations, les travaux publics, l'énergie et l'aménagement, les projets immobiliers et les concessions. Le groupe a créé un ensemble de marques innovantes assorties d'engagements, expression concrète de sa forte culture du partenariat. Il a aussi développé son expertise et organisé ses prestations en réponse aux nouveaux besoins du marché, en particulier la rénovation et la réhabilitation, l'amélioration des performances énergétiques, les grands projets d'infrastructures, les projets en partenariat (PPP, conception-construction, immobilier et concessions). Spie batignolles a obtenu en 2009 la notation AAA+ pour la performance de sa politique de développement durable. Il a réalisé en 2013 un chiffre d'affaire de 2,11 milliards d'euros.

Promoteur de la mobilité durable, Alstom Transport développe et propose la gamme de systèmes, d'équipements et de services la plus complète du secteur ferroviaire. Alstom Transport gère l'intégralité des systèmes de transport, dont le matériel roulant, la signalisation et les infrastructures, et propose à ses clients des solutions clé en main. Alstom Transport a enregistré un chiffre d'affaire de 5,9 milliards d'euros pour l'exercice 2013-2014. Alstom Transport est présent dans plus d'une soixantaine de pays et emploie 28 300 personnes.

Créée en 2006, Meridiam Infrastructure est une société d'investissement indépendante spécialisée dans le développement, le financement et la gestion de projets d'infrastructures publiques sur le très long terme. Implantée à Paris, New York et Toronto, Meridiam est aujourd'hui le premier investisseur privé dans les infrastructures publiques en Europe et en Amérique du Nord. Avec près de 2,8 milliards d'actifs sous gestion, la société qui a investi à ce jour dans 33 projets de transports, de bâtiments et de services publics, a été désignée investisseur de l'année au niveau mondial en 2011. Elle compte par ailleurs le premier fonds certifié ISO 9001 depuis janvier 2012. Meridiam est l'actionnaire majoritaire de la société Oc'Via constituée pour la mise en œuvre du CNM.

Le FIDEPPP, Fonds d'Investissement et de Développement des Partenariats Public-Privé, est le véhicule d'investissement du groupe BPCE dans toutes les formes de partenariat public-privé (PPP) dans lesquelles une société privée finance, construit ou exploite un équipement ou une infrastructure publique en France. Le FIDEPPP est entièrement souscrit par les Caisses d'Épargne, le Crédit Foncier de France, Natixis et BPCE International et Outre-mer. Ce fonds, doté de 200M€ et créé dès octobre 2005, est géré et représenté par sa société de gestion agréée par l'AMF, Natixis Environnement & Infrastructures. Il associe 11 banques et 2 établissements publics (Banque Européenne d'Investissement et Fonds d'épargne de la Caisse des Dépôts). FIDEPPP gère actuellement 15 participations en portefeuille dont 7 sont déjà en exploitation. Tous les projets dans lesquels le FIDEPPP a investi ont tous été livrés, jusqu'ici, dans les délais et l'enveloppe budgétaire initiale.

La répartition des directions est la suivante :



Oc'via va confier certaines opérations du projet CNM à ses "filiales", à savoir la construction de l'infrastructure à Oc'Via Construction et sa maintenance à Oc'Via Maintenance, comme le montre l'organigramme ci-dessous :



1.2.3 Oc'Via Construction

Oc'Via Construction est un GIE (Groupement d'Intérêt Economique) chargé de la construction de la ligne. Ils regroupent les entités spécialisées des groupes Bouygues, Colas, Alstom et Spie Batignolles qui ont chacune à leur actif un grand nombre de projet de cette nature à travers le monde (cf. annexe 3 : contrat constitutif du groupement d'intérêt économique (GIE) Oc'Via Construction).

François Xavier de Malherbe est le directeur d'Oc'Via Construction. Il dirige l'ensemble des équipes de conception et de construction et coordonne les dossiers techniques et demandes administratives (autorisation et autre) nécessaires à la réalisation de la ligne.

La maîtrise d'œuvre du projet est intégrée aux équipes de conception et de construction. Elle est réalisée par SYSTRA, SETEC et SGTE qui sont des sociétés d'ingénierie familières des grands projets ferroviaires.

→ Voir justification des pouvoirs du demandeur – extrait K-Bis (en annexe 2)

1.2.4 Oc'Via Maintenance

Oc'Via Maintenance est une société qui sera en charge de la maintenance de la ligne après sa mise en service. Elle sera constituée des mêmes entités spécialisées qu'Oc'Via Construction. Marc Thiébault est le président d'Oc'Via Maintenance.

1.3 La base travaux de Nîmes

Le projet prendra place au sein de la base travaux de Nîmes, intégrée au Périmètre de Déclaration d'Utilité Publique du projet global du CNM. Cette base travaux assure les fonctions suivantes :

- Permettre la réception des approvisionnements en matériels lourds du chantier (ballast, rails, traverses, menu matériels, voie, appareils de voie, supports caténaires, matériels, caténaires, câbles, fils de contacts, etc.) quand ils sont effectués par train ainsi que leur stockage temporaire. La réception se fait via le réseau ferré existant (ligne exploitée de St-Cézaire / Le Grau du Roi) ou par poids lourds via le réseau routier classique,
- Former les trains de travaux à destination de la ligne nouvelle en construction,
- Gérer les entrées - sorties de ces trains de travaux vers la ligne nouvelle sans conflit avec les entrées - sorties des trains d'approvisionnements de et vers les lignes exploitées,
- Proposer des locaux de services nécessaires aux personnels (cantonnement),
- Réexpédier les rames de wagons vides.

Afin de réceptionner sur la base travaux les matériaux et matériels nécessaires à l'équipement de la LGV, il est notamment prévu la réalisation de la boucle de raccordement de la voie ferrée existante Nîmes / Le Grau du Roi. La base travaux accueillera également une station de transit, qui permettra d'accueillir et de stocker temporairement, au plus près de la ligne LGV, des matériaux minéraux nécessaires à la fabrication de grave bitume.

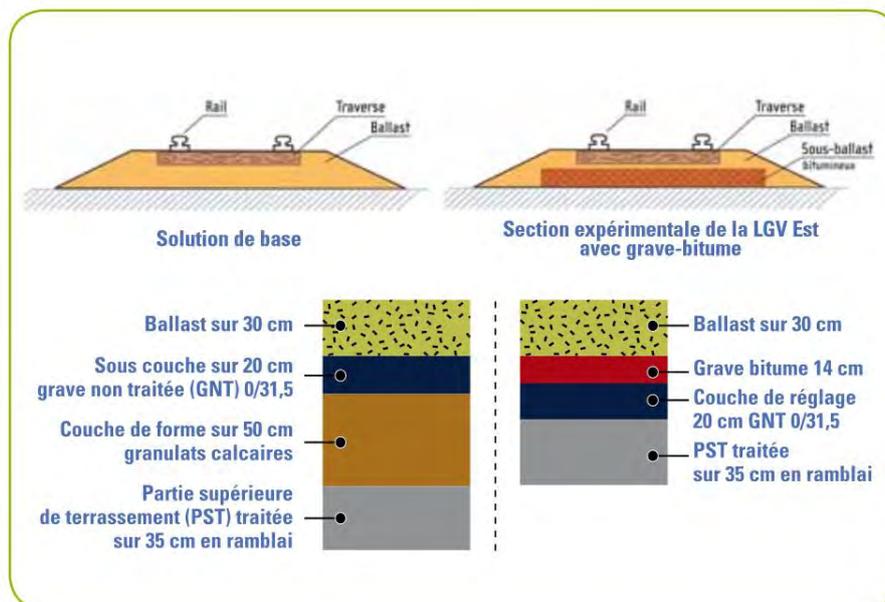
Cette base travaux a d'ores et déjà fait l'objet :

- d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (arrêté d'autorisation « loi sur l'eau » n°2013297-0030 du 24 octobre 2013 pour la réalisation de la ligne LGV bassin versant du Vistre présenté en annexe 7),
- d'une demande d'enregistrement, actuellement en cours d'instruction, pour la station de transit de matériaux nécessaire au stockage des matériaux qui seront utilisés pour la fabrication de grave-bitume.

2 OBJET DE LA DEMANDE ET INSTRUCTION DE LA PROCEDURE

L'opération CNM, de par ses caractéristiques techniques, exige l'utilisation d'une quantité de matériaux très significative pour réaliser les fondations de l'ouvrage. Le volume global de ces matériaux, indispensables au projet CNM, est estimé à 8 450 000 m³ environ.

Dans le cadre de ces travaux, Oc'via a choisi de mettre en œuvre une solution innovante pour la structure d'assise de la voie ferrée en utilisant un revêtement goudronné sous la couche de ballast. Cette technique testée dans le cadre de la réalisation de la LGV Est, a donné de très bons résultats en termes de résistance et du maintien du ballast lors de trafic aux vitesses les plus élevées. De plus, elle permet d'utiliser moins de matériaux.



Afin de pouvoir réaliser cette grave-bitume, Oc'via présente une demande d'autorisation temporaire d'exploiter une centrale d'enrobage à chaud mobile, au lieu-dit "Valdebanne Nord-Ouest" sur le territoire de la ville de Nîmes (30), au sein de la base travaux d'Oc'via.

La présente demande d'autorisation porte sur l'emprise de la plateforme pour laquelle une demande d'enregistrement pour l'exploitation d'une station de transit de matériaux a été déposée. La superficie totale de cette plateforme est d'environ 4,1 ha, dont 1,3 ha alloués à la localisation de la centrale d'enrobage et 2,7 ha occupés par l'aire de stockage de matériaux.

Le synoptique général de fonctionnement de la centrale d'enrobage est le suivant :

- réception et stockage des granulats sur l'aire de stockage prévue à cet effet,
- réception et stockage du bitume,
- alimentation de la centrale d'enrobage avec les granulats et le bitume,
- fabrication de matériaux routiers (grave bitume),
- chargement et transport des enrobés sur le chantier CNM.

Les matières premières utilisées pour la fabrication d'enrobés sont :

- du bitume,
- des granulats de différentes granulométries,
- des fillers.

La centrale d'enrobage sera présente sur le site et fonctionnera de façon continue durant 3 mois. La centrale utilisée sera de type TSM 25 MAJOR M. Sa description est développée au chapitre 7.

Au cours de ce chantier de 3 mois, jusqu'à 150 000 tonnes d'enrobés seront fabriqués. La production journalière sera de 2 300 tonnes en moyenne, et jusqu'à 2 600 tonnes au maximum. Sur 8h, cela correspond à une production horaire de 287,5 tonnes en moyenne et de 325 tonnes au maximum.

Le débit nominal de la centrale utilisée sur la plateforme est supérieur à la production moyenne horaire présentée, car la production d'enrobés n'est pas linéaire au cours de la journée, ni même au cours du chantier : le pic de production est atteint en début de journée pour alimenter au plus tôt le chantier et en milieu du chantier. Les procédures d'entretien, réparation, vérification des installations réduiront également ponctuellement son fonctionnement.

Les caractéristiques principales de la centrale qui sera utilisée sont présentées dans le tableau ci-dessous :

			TSM 25 MAJOR M
Production nominale (t/h)			365
Plage d'utilisation (t/h)			De 320 à 550
Possibilité de recyclage			Oui
Volume de stockage du parc à liants	Citerne mère	Bitume (en m³)	60
		FOL (en m³)	55
		FOD (en m³)	6
	Citerne fille	Bitume (en m³)	115
		FOL (en m³)	6

Tableau 1 : Caractéristiques principales de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M

Les graves bitumes produites seront exclusivement destinées à alimenter le chantier du CNM. Si nécessaire, cette centrale pourra également être utilisée exceptionnellement pour fabriquer des enrobés nécessaires à des rétablissements routiers du secteur, dans le cadre du chantier du CNM également.

Conformément à l'article R 512-37 du Code de l'Environnement, l'autorisation est demandée pour une durée de 6 mois et sera renouvelable une fois. La présente demande est établie en application de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement, en vue d'obtenir l'autorisation prévue par l'article L.512-1 du Code de l'Environnement.

Cette demande est soumise à :

- Une étude d'impact conformément au Code de l'Environnement, notamment les articles L. 122-1, R. 122-5 et R. 512-8,
- L'avis de l'Autorité Environnementale (article R122-7 du Code de l'Environnement),
- Un avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST) (articles R.512-25 et R.515-1 du Code de l'Environnement).

3 IDENTITE DU PETITIONNAIRE

La présente demande est sollicitée par la société Oc'via Construction dont les principaux renseignements sont décrits ci-après :

Identité du Pétitionnaire	
Raison sociale	OC'VIA CONSTRUCTION
Forme juridique	Groupement d'Intérêt Economique (GIE)
Capital	GIE constitué sans capital
Adresse du siège social	1 Avenue Eugène Freyssinet – 78 280 GUYANCOURT
Registre du commerce	Versailles 752 271 452 RCS
SIRET	752 271 452 00019
Code NAF	4120B - Construction d'autres bâtiments
Téléphone	01 30 60 57 00
Télécopie	01 30 60 48 61
Signataire de la demande	
Nom - Prénom	DE MALHERBE François-Xavier
Nationalité	Française
Fonction	Administrateur d'Oc'Via Construction

La société est présentée en détail aux paragraphes 1.2.2, 1.2.3 et 1.2.4.

- ➔ **Voir Justification des pouvoirs du demandeur (Kbis) (en annexe 2)**
- ➔ **Voir Contrat constitutif du groupement d'intérêt économique (GIE) Oc'Via Construction (en Annexe 3)**

4 LOCALISATION DU SITE DU PROJET

La centrale d'enrobage sera installée sur la station de transit de matériaux prévue au sein de la base travaux d'Oc'via actuellement en cours de réalisation, avec notamment la création d'un raccordement ferré. Celle-ci est localisée dans le Sud-Ouest du territoire communal de Nîmes, au lieu-dit « Valdebanne Nord Ouest », dans le département du Gard (30).

Le projet est à proximité des limites communales de Milhaud et de Générac. Le projet se trouve distant :

- d'environ 7,5 km au Sud-Sud-Ouest du centre de Nîmes,
- d'environ 4,3 km au Nord du centre de Générac,
- d'environ 4 km au Sud-Ouest du centre de Caissargues,
- d'environ 3,7 km au Sud-Est du centre de Milhaud,
- d'environ 2,5 km au Nord-Est du centre d'Aubord.

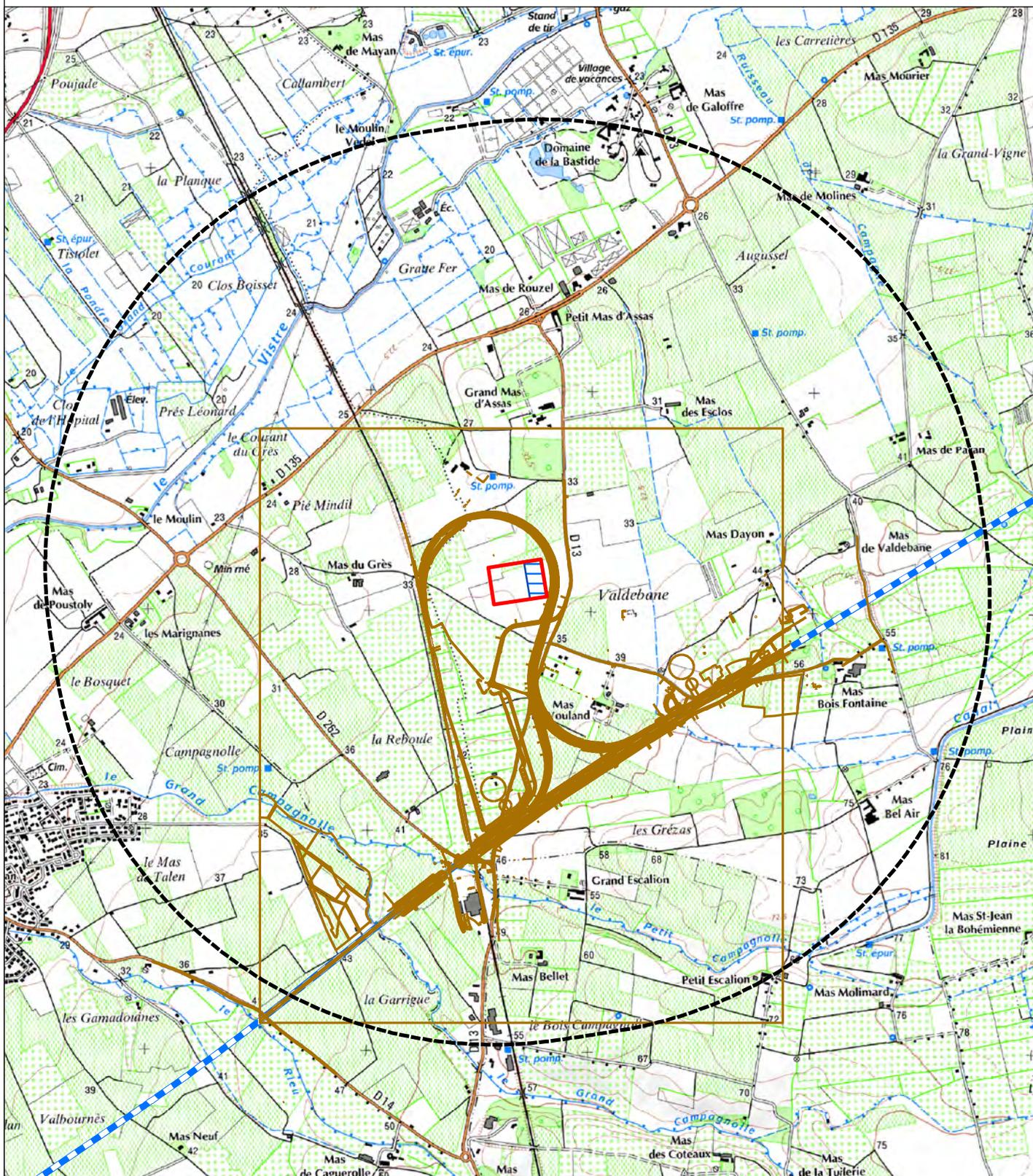
La base de travaux s'établit entre :

- la voie ferrée déjà existante Nîmes – Le Grau du Roi, située à l'Ouest,
- la RD 13, située à l'Est, déclassée et fermée à la circulation (hors riverains, Oc'Via et travaux LGV) jusqu'en 2017,
- le projet de voie LGV CNM, au Sud,
- des espaces agricoles puis la RD 135 à environ 900 m au Nord.

Sa localisation précise est décrite sur le plan d'ensemble et le plan des abords présentés en annexe, ainsi que dans le chapitre ci-après à l'échelle cadastrale.

- ➔ **Voir carte de localisation au 1/25 000^{ème} (page suivante)**
- ➔ **Voir le plan des abords au 1/2 500^{ème} (en annexe 5)**
- ➔ **Voir le plan d'ensemble au 1/1 000^{ème} (en annexe 6)**

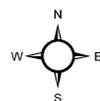
CARTE DE LOCALISATION



-  Emprise de la demande (4,1 ha)
-  Emprise de la centrale d'enrobage
-  Base Travaux (accès et boucle de raccordement)
-  Future LGV
-  Rayon 2 km projet global

1:25 000

0 250 500 1 000
Mètres



5 MAITRISE FONCIERE

5.1 Parcellaire de la demande d'autorisation d'exploiter

Le présent projet de centrale d'enrobage prend place à l'intérieur de la base de travaux d'Oc'Via Construction, sur les terrains ayant préalablement fait l'objet d'une demande d'enregistrement pour une station de transit de matériaux.

Les parcelles concernées sont les suivantes :

Commune	Section	Lieu-dit	n°	Surface de la parcelle	Emprise du projet global : centrale d'enrobage + station de transit	Emprise interceptée par la centrale d'enrobage (m²)
Nîmes	KA	Valdebanne Nord Ouest	15pp	43 a 51 ca	2 a 63 ca	1 a 66 ca
			30pp	44 a 00 ca	23 a 17 ca	-
			32pp	64 a 92 ca	26 a 95 ca	-
			52pp	12 ha 35 a 65 ca	3 ha 56 a 34 ca	1 ha 28 a 10 ca
TOTAL					4 ha 09 a 09 ca	1 ha 29 a 76 ca

pp : pour partie (parcelle concernée pour partie par le projet)

Tableau 2 : Parcellaire de la demande d'autorisation

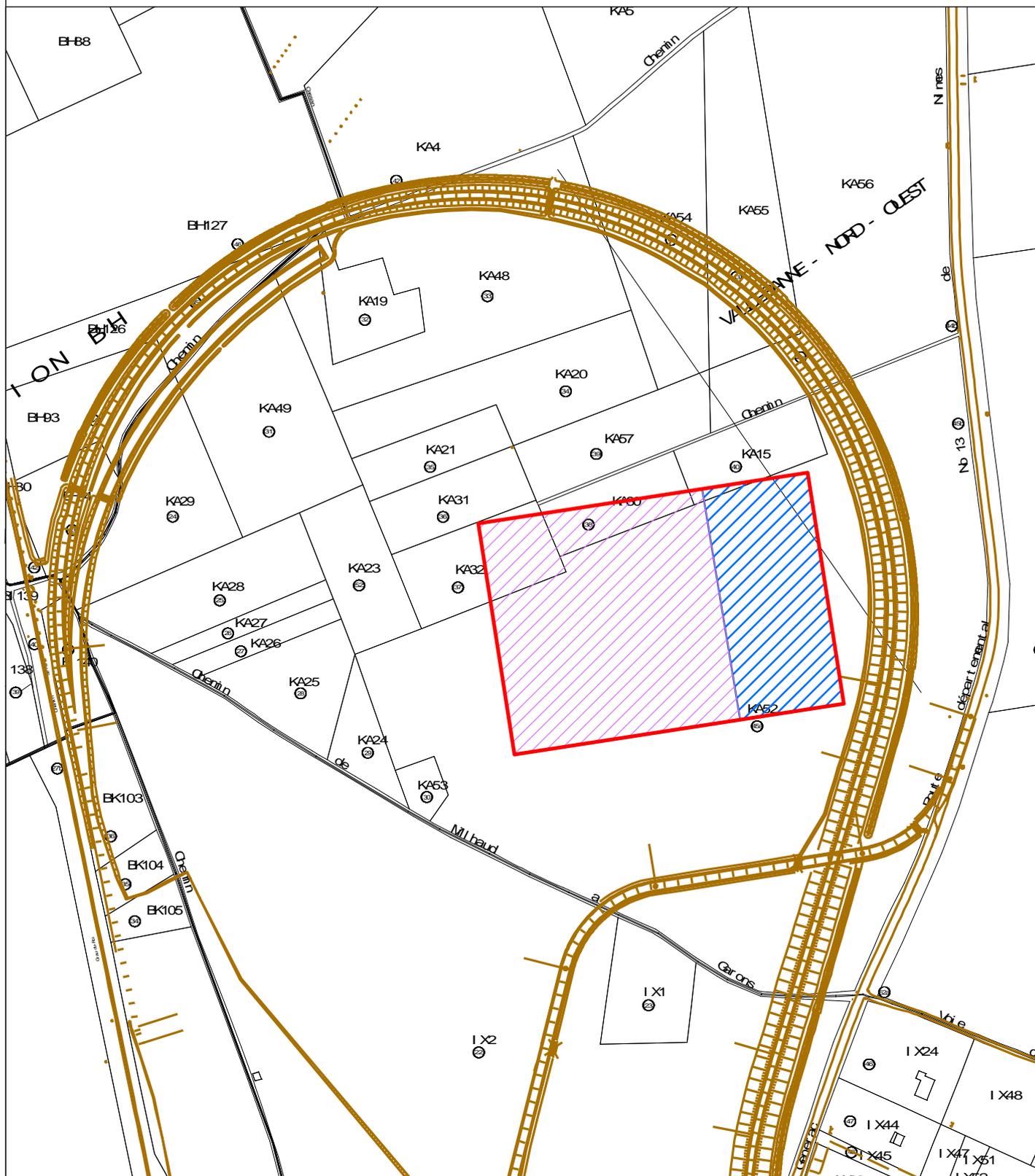
➔ Voir plan cadastral ci-après

5.2 Maîtrise foncière concernant la demande d'autorisation

Oc'Via Construction a acquis la maîtrise foncière sur la totalité des terrains concernés.

➔ Voir justification de maîtrise foncière (en annexe 4)

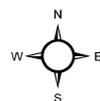
SITUATION CADASTRALE



-  Emprise de la demande (4,1 ha)
-  Emprise 2517 - Station de transit
-  Emprise 2521 - Centrale d'enrobage
-  Base Travaux (accès et boucle de raccordement)
-  Future LGV

1:4 000

0 25 50 100
Mètres



6 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE

6.1 Nomenclature des ICPE

Conformément à la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, les rubriques fixant la nature et le volume des activités sont présentées dans le tableau ci-dessous :

Rubrique	Activité	Dimensions	Régime	Rayon d'affichage
2521-1	Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud	<u>Débit maximal de production</u> : 550 t/h	AUTORISATION	2 km
2915-2	Procédés de chauffage utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles 2. Lorsque la température d'utilisation est inférieure au point éclair des fluides, si la quantité totale de fluides présente dans l'installation (mesurée à 25°C) est supérieure à 250 l	Fluide caloporteur : SERIOLA 1510 ; point éclair > 200°C Température de chauffe du fluide caloporteur < 200°C	DECLARATION	-
1520-2	Dépôt de matières bitumineuses fluides supérieure ou égale à 50 t mais inférieure à 500 t	Stockage de bitume : 175 m ³ soit environ 175 t	DECLARATION	-
1430 1432-2b	Stockage de liquides inflammables	C équivalent = 67 m ³ /5 = 13,4 m ³	DECLARATION	-

Tableau 3 : Rubriques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, visées par la demande d'autorisation

Sur l'emprise demandée en autorisation, la rubrique 2517 a déjà fait l'objet d'une demande d'enregistrement qui est actuellement en cours d'instruction. Cette rubrique n'est donc pas reprise dans le présent dossier.

Nota : La présente demande concerne une autorisation temporaire, c'est-à-dire pour une durée de 6 mois renouvelable 1 fois. En effet, cette demande est réalisée dans le cadre des travaux de réalisation de la LGV Nîmes-Montpellier, et n'aura plus de raison d'être une fois ces travaux terminés.

Le fonctionnement de la centrale induit les activités connexes suivantes qui, compte tenu des volumes très faibles mis en jeu, ne sont pas classés au titre des ICPE (seuil inférieur au régime ICPE):

Rubrique	Activité	Dimensions
1418	Stockage d'acétylène	Stock cumulé de bouteille de 20 kg inférieur à 100 kg
2516	Station de transit de produits minéraux pulvérulents non ensachés	Silo de filler – 50 m ³

6.2 Loi eau et nomenclature eau

D'après l'article L.214-1 du Code de l'Environnement, les installations relevant du régime des ICPE sont dispensées d'instruction spécifique au titre de la législation eau.

Les rubriques relatives à la nomenclature eau concernées par le projet sont présentées ci-dessous à titre informatif :

RUBRIQUE	ACTIVITE	VOLUME	REGIME
2.1.5.0-2	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant : 2° Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha	Superficie totale (plateforme 4,1 ha)	DECLARATION pour mémoire

Tableau 4 : Rubriques de la nomenclature Loi Eau visées par la demande d'autorisation

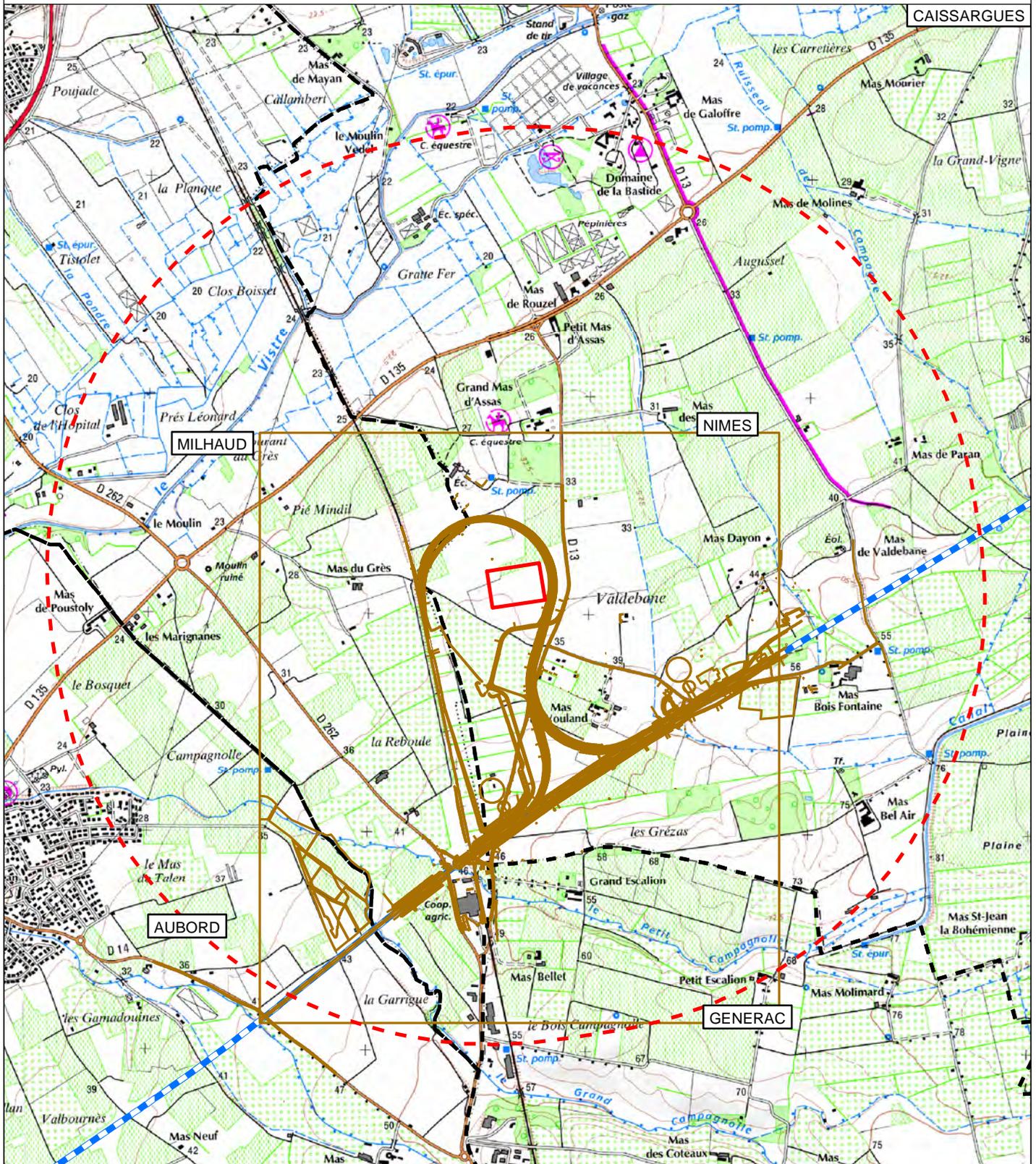
6.3 Communes concernées par le rayon d'affichage

Les 4 communes concernées par le rayon d'affichage de 2 kilomètres autour de la centrale sont :

- NÎMES, sur laquelle est implanté le projet,
- AUBORD,
- GENERAC,
- MILHAUD.

→ Voir la carte du rayon d'affichage ci-après

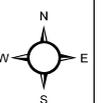
LOCALISATION DE LA DEMANDE D'AUTORISATION 2521



Légende

-  Rayon de 2 km autour du site du projet
-  Emprise de la demande (4,1 ha)
-  Limite commune

-  Future LGV
-  Base Travaux (accès et boucle de raccordement)



1:25 000



7 PRESENTATION DU PROJET

7.1 Objet de l'exploitation

Le projet concerne l'exploitation temporaire d'une centrale d'enrobage de type TSM 25 MAJOR M.

Le synoptique général d'une centrale d'enrobage est le suivant :

- réception et stockage des granulats sur la plateforme prévue à cet effet,
- réception et stockage du bitume,
- alimentation de la centrale d'enrobage avec les granulats et le bitume,
- fabrication de l'enrobé à chaud,
- chargement et transport des enrobés sur le chantier du CNM.

7.2 Caractéristiques du projet de centrale d'enrobage

Les principales caractéristiques du projet de centrale d'enrobage et de la plateforme l'accueillant sont présentées ci-après :

CARACTERISTIQUES GENERALES		
Emplacement	Département	Gard (30)
	Commune	Nîmes
	Lieu-dit	« Valdebanne Nord-Ouest »
Caractéristiques de la plateforme	Nature du substrat	Terrain naturel : terres limoneuses
	Traitement au niveau de la centrale d'enrobage	Enrobé sur la zone de circulation des camions Bi-couche sur le reste de la zone
	Traitement au niveau de l'aire de stockage	Bi-couche
	Altitude	34 m NGF : terrain naturel décapé
Caractéristiques de la centrale d'enrobage	Type	Continu
	Modèle	TSM 25 MAJOR M
	Durée de fonctionnement maximum	6 mois renouvelable une fois
	Production maximum	150 000 tonnes sur 3 mois
	Production	Grave bitume
	Utilisation de recyclés	Non
Approvisionnement en matières premières minérales	Nature	Granulats et sables
	Provenance	Carrières autorisées du secteur
	Dimensions des stocks liés au fonctionnement de la centrale d'enrobage	Station de transit de 2,7 ha voisine de la centrale – Capacité de stockage 100 000 tonnes maximum
Installations annexes	Une cuvette de rétention mobile pour l'accueil du parc à liants mobile (cuvette étanche et sans exutoire, maintenue en place pour des merlons de matériaux) et pour le dépotage	
	Une plateforme enrobée reliée à un séparateur d'hydrocarbures et à un bassin de confinement	
	Un pont bascule et un local administratif comprenant le poste de contrôle, le bureau et les locaux sociaux (vestiaire, réfectoire, partie sanitaire).	
	Un atelier avec un stock d'oxygène et d'acétylène en bouteille de 20 kg	
	Raccordement au réseau d'eau BRL	
	Une réserve incendie de 120 m ³	
	Un parking de 6 places VL	
	Des bennes de tri des déchets	

Tableau 5 : Caractéristiques de la plateforme d'implantation et du projet de centrale d'enrobage

La centrale d'enrobage bénéficiera des installations annexes qui auront au préalable mises en place pour l'accueil de matériaux sur la plateforme de stockage, dont le local administratif, le pont-basculé, l'aire étanche enrobée...

Ces aménagements seront complétés principalement par la mise en place d'une cuvette de rétention pour le parc à liants.

→ Voir le plan d'ensemble du site (en annexe 6)

7.3 Produits mis en œuvre

Les ressources utilisées pour la production de grave bitume se limiteront :

- Aux trois matières premières de fabrication des enrobés :
 - les granulats : 0/2 (sables), 2/8 lavé et 6/14 lavé,
 - les fillers (particules fines permettant d'agréger le bitume),
 - le bitume.

Nota : Aucun fraisat, matériau recyclé ou raté de production (« le blanc ») ne sera utilisé dans la fabrication.

- Au fioul lourd (FOL) Très Basse Teneur en Soufre (TBTS) pour la combustion au sein du Tambour-Sécheur-Malaxeur,
- Au fioul domestique (FOD) pour l'alimentation de la chaudière (maintenant à température le bitume), et des groupes électrogènes,
- Au carburant pour les engins de chantier (Gasoil Non Routier),
- A l'eau pour l'arrosage des voies de circulation en cas de temps sec et venté (eau provenant du réseau d'eau BRL).

7.4 Produits finis

Les produits finis sortant de la centrale d'enrobage à chaud seront des graves-bitumes 0/14 qui seront utilisées en sous-couche, sous le ballast, dans le cadre du chantier de création de la LGV du CNM.

7.5 Principe d'exploitation de la centrale d'enrobage

L'autorisation est demandée pour une période de 6 mois, renouvelable une fois. De façon effective, l'exploitation de cette plateforme est prévue pour durer majoritairement 3 mois entre mi-août et mi-novembre 2015.

7.5.1 Dispositions préliminaires à l'exploitation

Bornage

Avant la mise en exploitation du projet, Oc'via placera des bornes en tous points nécessaires pour déterminer le périmètre de l'autorisation.

Ces bornes demeureront en place jusqu'à l'achèvement des travaux d'exploitation et de remise en état du site.

Information du public

Avant le début de l'exploitation du projet de centrale, Oc'via mettra en place un panneau indiquant en caractères apparents son identité, la référence de l'autorisation, l'objet des travaux et l'adresse de la mairie où le plan de remise en état du site peut être consulté, ainsi que le plan de circulation interne.

Fermeture du site

Le site sera fermé par un portail et un merlon de terre végétale de 2 m de hauteur sera mis en place sur le périmètre global du site (plateforme de la centrale + aire de stockage) et entretenu pendant toute la durée de l'autorisation. Des fossés seront également réalisés le long du périmètre Nord, Sud et Ouest du site (cf. plan masse).

L'accès au site sera contrôlé durant les heures d'activité. En dehors des heures d'activité, l'accès sera interdit par le portail fermé et cadenassé. Des panneaux signaleront le danger et l'interdiction de pénétrer sur le site.

Gestion des eaux de ruissellement

Afin de gérer les eaux externes, le merlon périphérique de 2 m de hauteur empêchera les eaux externes de ruisseler sur le site. Celles-ci seront détournées autour de celui-ci puis reprendront leur cheminement naturel.

La plateforme enrobée sera reliée gravitairement à un séparateur à hydrocarbures qui traitera les eaux avant de les envoyer vers un bassin de confinement étanche de 365 m³ muni d'une vanne de fermeture manuelle qui viendra compléter le dispositif, en permettant l'isolement des eaux pluviales polluées en cas d'accident (déversement accidentel sur l'aire enrobée étanche par exemple), voire de dysfonctionnement du séparateur.

Les eaux ruisselant sur le reste de la plateforme (hormis les eaux ruisselant dans la cuvette de rétention) seront dirigées, via un réseau de fossés périphériques vers un bassin de décantation extérieur au site, où les eaux seront décantées avant infiltration.

Ainsi, aucune eau ne sera rejetée dans le milieu naturel sans traitement.

→ Voir plan d'ensemble des installations (en annexe 6)

Registres et plans

Il sera établi un plan d'échelle adaptée à la superficie de l'exploitation. Sur ce plan, seront reportés :

- les limites du périmètre sur lequel porte le droit d'exploiter ainsi que ses abords dans un rayon de 50 m et avec un repérage par rapport au cadastre,
- les courbes de niveau ou cotes d'altitude des points significatifs,
- les stocks de matériaux.

7.5.2 Défrichage

Etant donné l'occupation actuelle du sol (friche agricole), aucune autorisation de défrichage n'est nécessaire. Les terrains sont occupés par des friches, une petite vigne et quelques haies arborées.

7.5.3 Découverte, décapage et terrassement

La terre de découverte, de faible épaisseur, est constituée par de la terre limoneuse superficielle. Lors des travaux préliminaires, cette terre végétale sera décapée en une seule fois sur 20 cm environ et stockée sous forme d'un merlon de 2 m de hauteur sur les pourtours de l'emprise globale. Elle y restera stockée jusqu'à son utilisation dans le cadre du réaménagement.

Puis un léger terrassement sera réalisé afin de donner la pente souhaitée à la plateforme (pour diriger les eaux de ruissellement vers les fossés).

Les fossés et les bassins seront créés.

7.5.4 Revêtement

Au niveau de l'emprise globale du projet (station de transit + centrale d'enrobés), un bi-couche sera appliqué afin de :

- stabiliser le sol en surface,
- éviter la pollution des stocks de granulats,
- ralentir la pénétration d'une éventuelle pollution dans le sol.

Au sein de la zone réservée à la centrale d'enrobés, la future plateforme d'accueil (zone de roulage des camions) sera réalisée en enrobée, soit 2 600 m² d'enrobés environ. Un bassin de compensation dimensionné en conséquence prendra place au sein de la plateforme.

La cuvette de rétention du parc à liants, dans laquelle aura lieu également le dépotage, sera réalisée avec une bâche de type PEHD relevée sur les bords par des merlons de matériaux.

7.5.5 Acheminement des matériaux sur l'aire de stockage

Les matériaux qui seront utilisés pour la production de grave bitume seront constitués en stock sur la plateforme située juste à l'ouest de la centrale pour laquelle une demande d'enregistrement est en cours d'instruction.

Jusqu'à 100 000 tonnes de matériaux pourront être stockés sur cette aire de 2,7 ha. La hauteur des stocks ne dépassera pas 5 m de hauteur, et seront enclavés au sein de la boucle de raccordement ferroviaire.

Les ratés de production (les « blancs ») seront stockés sur cette plateforme puis évacués par les filières agréées.

7.5.6 Remise en état

Une fois l'exploitation du site terminée, la centrale sera enlevée, les stocks de matériaux évacués et les déchets éliminés par les filières agréées. Le site sera ensuite remis en état.

Ces travaux consisteront à enlever l'ensemble des aménagements installés pour le fonctionnement de la centrale d'enrobés (enrobés, cuvette de rétention,...), à la scarifier (pour enlever le bi-couche) puis à recréer un sol en utilisant pour cela les terres de découverte mises en merlon autour de l'ensemble de la plateforme lors du décapage préliminaire. Ces terres seront régalées uniformément sur toute la surface du site à l'aide d'un bulldozer ou d'une niveleuse. Le bassin de confinement ainsi que le réseau de fossés seront remblayés également. Le bassin de décantation, global à la base travaux et extérieur au site, ne sera pas remblayé.

Ainsi réaménagé, le site retrouvera une vocation agricole.

Conformément à l'alinéa 7° de l'article R. 512-6 du Code de l'Environnement, l'avis du Maire de la commune où le projet est implanté (le propriétaire des terrains est SNCF-Réseau) a été sollicité pour ce qui concerne l'état dans lequel devra être remis le site lors de son arrêt définitif.

→ Voir la demande d'avis du Maire de Nîmes sur le réaménagement du site (en annexe 8)

Le présent projet étant situé au sein de la base travaux dans la boucle de raccordement de la voie ferrée existante Nîmes / Le Grau du Roi, la remise en état du site pourra évoluer pour rester conforme à la remise en état globale de la base travaux. Cela fera l'objet d'une concertation avec la mairie de Nîmes et avec la DREAL.

7.6 Caractéristiques des centrales d'enrobage

7.6.1 Généralités

La centrale qui sera utilisée pour la réalisation de ce chantier est une centrale continue TSM 25 MAJOR M.

Les principales caractéristiques de cette centrale sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

			TSM 25 MAJOR M
Production nominale (t/h)			365
Plage d'utilisation (t/h)			De 320 à 550
Possibilité de recyclage			Oui
Volume de stockage du parc à liants	Citerne mère	Bitume (en m³)	60
		FOL (en m³)	55
		FOD (en m³)	6
	Citerne fille	Bitume (en m³)	115
		FOL (en m³)	6

Tableau 6 : Caractéristiques principales de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M

Le débit de production d'enrobés est fonction de plusieurs facteurs:

- Le taux d'humidité des granulats,
- La température de fabrication des enrobés,
- Le pourcentage d'utilisation de recyclés,
- L'altitude à laquelle est positionnée la centrale.

Il s'agit d'un matériel transférable acheminé par des semis remorques à plateau. Tous les éléments de cette centrale sont montés sur des châssis remorques au gabarit routier.

Le parc à liants sera disposé sur une cuvette étanche permettant de travailler en toute sécurité et de gérer toute pollution accidentelle comme décrit ci-après.

7.6.2 Centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers

La fiche technique de description de la centrale qui sera utilisée est disponible en annexe.

L'exploitant se laisse la possibilité d'adapter et/ou d'améliorer certaines parties de la centrale, en fonction des besoins et dans la mesure où elles améliorent les conditions d'exploitations, diminuent les rejets ou les risques.

Une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers est une installation qui sèche et enrobe de bitume, par malaxage, des matériaux routiers de différentes granulométries pour fabriquer un enrobé (dans le cas présent de la grave-bitume).

Le schéma ci-dessous permet de visualiser les différents matériels qui composent une telle installation et le déroulement du process de production d'enrobés.

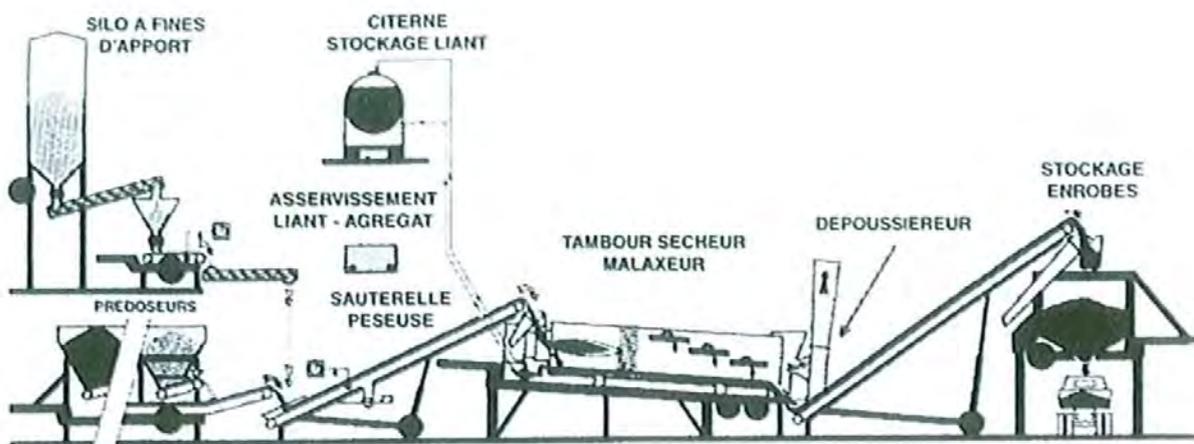


Schéma de fonctionnement d'une centrale d'enrobage à chaud de type continu

La centrale sera alimentée par un groupe électrogène de 1 100 kVA insonorisé équipé d'une cuve à FOD à double paroi.

Les chapitres suivants détaillent chaque étape du process de production des enrobés.

➔ Voir le descriptif technique de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M (en annexe 14)

7.6.2.1 Dosage des granulats

Les granulats sont prélevés au niveau des stocks de matériaux par une chargeuse sur pneus et sont déversés dans une batterie de trémies doseuses (4 trémies en ligne) dont la capacité unitaire est de 22 tonnes.

Une trémie supplémentaire existe pour le dosage des matériaux recyclés, elle a les mêmes caractéristiques techniques que les 4 trémies en ligne, sauf que le matériau une fois dosé se déverse par l'intermédiaire d'un tapis et d'un cône dans l'anneau à recyclés du tambour sécheur. Cette trémie ne sera pas utilisée dans le cadre du présent chantier.

Chaque trémie est équipée de grilles de sécurité, d'un indicateur de niveau, d'un palpeur de veine. La trémie pondérale (trémie recevant les matériaux fins) est également équipée d'un vibreur de paroi.

En fonction de la formule, le dosage est effectué par trois tapis extracteurs volumétriques et par un tapis extracteur pondéral. Les matériaux ainsi dosés sont récupérés par le tapis collecteur qui les déverse sur une grille vibrante (maille de 50 mm - surface de 3,2 m²), appelée écrêteur.

7.6.2.2 Convoyage des granulats

Les matériaux tombent ensuite sur le transporteur équipé d'un système de pesée en continu qui alimente le TSM.

Avant la table de pesée, le silo à filler de 50 m³ alimente le transporteur en matériaux très fins appelés filler (granulométrie inférieure à 80 microns).

7.6.2.3 Séchage et enrobage des matériaux

Le TSM (Tambour Sécheur Malaxeur) est un appareil constitué par un cylindre rotatif incliné, équipé intérieurement pour sécher, chauffer et enrober les granulats avec des liants bitumineux. L'échange calorifique est réalisé par un courant de gaz chauds parallèle au cheminement des granulats.

Dans le cadre du présent projet, le TSM fonctionnent au fioul lourd TBTS (Très Basse Teneur en Soufre – Teneur en soufre < 1%).

Une fois les agrégats séchés et chauffés dans la zone de combustion, ils sont mélangés avec des liants bitumeux et divers apports (fillers, enrobés recyclés, etc.) et sont malaxés dans la zone de malaxage. Le tambour est équipé d'un anneau permettant l'introduction de recyclés.

Un rideau de matériaux, créé par la rotation et la forme du cylindre, sépare les deux zones et empêche le bitume d'entrer en contact avec le brûleur.

A la sortie du TSM, les matériaux enrobés chutent par gravité sur un convoyeur à raclette alimentant une trémie d'évacuation d'une capacité de 3 tonnes qui s'ouvre pour remplir la trémie de stockage calorifugée d'une capacité maximale de 44 tonnes.

La trémie est équipée d'une jauge de contrainte et d'une alarme de niveau haut.

Le tableau suivant présente les différentes caractéristiques du TSM utilisé :

		TSM 25 MAJOR M
Capacité de séchage (t/h)		365 à 525 selon le degré d'humidité des granulats
Longueur du TSM (en m)		15 m
Diamètre du TSM (en m)	Zone de combustion	2,90
	Zone de malaxage	2,51
Puissance thermique du brûleur (en MW)		30
Capacité trémie enrobés		44 t

Tableau 7 : Caractéristiques du Tambour Sécheur Malaxeur 25 MAJOR M

7.6.2.4 Dépoussiérage

Afin de répondre aux normes concernant la pollution atmosphérique, les gaz, la vapeur d'eau contenue dans les matériaux et les éléments très fins contenus dans les granulats sont refoulés par le ventilateur exhausteur dans un dépoussiéreur à tissu filtrant.

Les éléments fins à la sortie du sécheur sont piégés par un système de filtration très performant qui permet de limiter à 50 mg/N/m³ la concentration maximale de poussière rejetée dans l'atmosphère. Ces éléments fins sont récupérés en bas du filtre et réinjectés dans le tambour à l'aide d'un surpresseur.

Les gaz et la vapeur d'eau sont rejetés par une cheminée. La présente demande concernant une autorisation temporaire au sens de l'article R 512-37 du Code de l'Environnement, la centrale utilisée fonctionnant au FOL TBTS dans un environnement sans obstacles à la dispersion des fumées, et la capacité de production de la centrale étant supérieur à 150 t/h, la hauteur de cheminée de la centrale est de 13 mètres, conformément aux prescriptions de l'article 30-14a de l'arrêté ministériel du 2 février 1998.

La vitesse d'éjection des gaz au sortir de la cheminée est supérieure à 8 m/s.

Le tableau suivant présente les différentes caractéristiques du dépoussiéreur équipant la centrale d'enrobage :

	TSM 25 MAJOR M
Surface de tissu	1315 m ²
Nombre de manches	768
Débit maximal des gaz traité	115 000 m ³ /h
Hauteur cheminée	13 m

Tableau 8 : Caractéristiques du filtre à manches équipant la centrale TSM 25 MAJOR M

L'opération est exécutée en ambiance sèche (pas d'apport d'eau, ni de rejet de boue).

7.6.2.5 Commandes et automatismes

Toutes les opérations de contrôle et de télécommande sont réalisées depuis une cabine placée à distance. L'ensemble des opérations peut être automatisé. Un pupitre centralise toutes les opérations de commande, contrôle et surveillance de la centrale. Le système d'automatisation utilisé est de type TENOR.

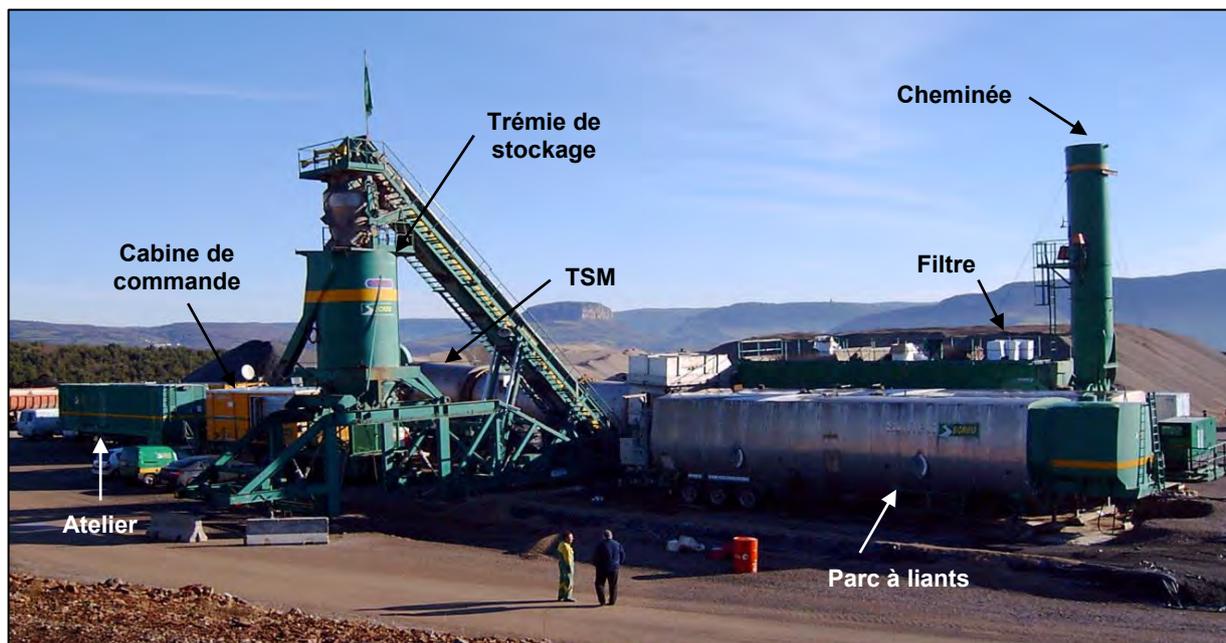


Figure 4 : Photographie de la centrale d'enrobage TSM 25 MAJOR M utilisée par Oc'via

7.6.3 Parc à liants

Les stockages de bitume, fioul lourd et fioul domestique seront constitués par des cuves sur châssis remorques au gabarit routier poids lourds.

7.6.3.1 Caractéristiques des produits stockés et mis en œuvre

❖ Fioul lourd

Le fioul lourd TBTS utilisé a une teneur en soufre inférieure à 1 %. Dans le process industriel, le fioul lourd alimente l'installation de combustion qui sèche les granulats dans le TSM.

Le fioul lourd présente les principales caractéristiques suivantes :

- Teneur en soufre < 1 % ;
- Point éclair ≥ 70 °C.

❖ Fioul domestique

Dérivé du pétrole plus raffiné que le fioul lourd, le fioul domestique sert au chauffage du fluide caloporteur qui permet de fluidifier le fioul lourd et le bitume dans les cuves.

La principale caractéristique du fioul domestique est la suivante :

- Point éclair ≥ 55 °C

❖ Bitumes

Les bitumes sont des produits pétroliers qui se figent à une température inférieure à 30 °C. Mélangés aux granulats séchés, ils servent à fabriquer l'enrobé.

Les principales caractéristiques de ces produits sont les suivantes :

- Densité : 0,99 à 1,10 à 25 °C ;
- Point éclair : 230 °C.
- Température d'auto-inflammation : > 300 °C.

➔ Voir Fiches de Données de Sécurité des bitumes (en annexe 15)

7.6.3.2 Volumes stockés maximum

Ces produits seront stockés dans 2 citernes contenant un volume total de 242 m³ maximum de bitume, de fioul lourd et de fioul domestique.

La citerne mère comprend trois compartiments :

- un de 60 m³ pour le bitume,
- un de 55 m³ pour le fioul lourd,
- un de 6 m³ de fioul domestique.

Elle est équipée d'un brûleur et d'un groupe électrogène capoté et insonorisé assurant le maintien des températures du parc à liant lors des arrêts prolongés du poste.

La citerne fille comprend d'un compartiment de 115 m³ pour le bitume, et un second de 6 m³ pour le fioul domestique. Une liaison, entre citerne mère et citerne fille, permet le remplissage automatique en bitume de la citerne mère. Une autre liaison assure le réchauffage de la citerne fille.

Les volumes maximum stockés sont présentés dans le tableau suivant :

		TSM 25 MAJOR M	
Volume de stockage du parc à liants	Citerne mère	Bitume (en m ³)	60
		FOL (en m ³)	55
		FOD (en m ³)	6
	Citerne fille	Bitume (en m ³)	115
		FOL (en m ³)	6
	fluide caloporteur (en m ³)		2,8
TOTAL en m ³)		244,8	

Tableau 9 : Volumes d'hydrocarbures stockés dans le parc à liants

7.6.3.3 Cuvette de rétention

Le stockage d'hydrocarbures inflammables et combustibles sera associé à une cuvette de rétention étanche faisant à la fois office :

- de bassin de confinement d'une pollution accidentelle liée à un incident au niveau des cuves de stockage ;
- d'aire de dépotage.

L'article 25 de l'arrêté du 4 octobre 2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation s'applique pour calculer le volume de rétention minimum du parc à liants.

La cuvette de rétention doit pouvoir accueillir les cuves mobiles de la centrale d'enrobage. Le volume de rétention doit donc présenter un volume au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :

- 100% de la capacité du plus grand réservoir ;
- 50 % de la capacité totale des réservoirs associés.

La capacité du plus grand réservoir de la centrale est de 115 m³, et la moitié de la capacité totale des réservoirs représente 122,4 m³.

L'autorisation étant demandée à titre temporaire, la cuvette de rétention mise en place sous les citernes constituant le parc à liant sera réalisée avec une géo membrane étanche de type PEHD relevée sur les bords avec des merlons de matériaux. Une rampe d'accès sera aménagée d'une part du côté de la plateforme enrobée et d'autre part du côté de l'aire de rétention pour permettre aux porteurs de venir se positionner dans l'aire de rétention pour le dépotage.

Au-dessus de cette bâche sera mise en place une épaisseur de 5 cm de sable afin de la protéger lors de la mise en place du parc à liants. La surface de cette cuvette sera de 12 m par 25 m (300 m²). Pour pouvoir stocker le volume minimal de rétention (122,4 m³) avec un lit de sable d'au moins 5 cm en fond, le bassin sera conçu avec une hauteur de **50 cm de hauteur**.

La cuvette de rétention sera équipée d'un seuil déversant, à 45 cm de hauteur, au-dessus du niveau maximal des hydrocarbures, afin d'envoyer les éventuelles eaux d'extinction d'incendie directement dans le bassin de confinement (dimensionné en conséquence), via un passage à gué étanche.

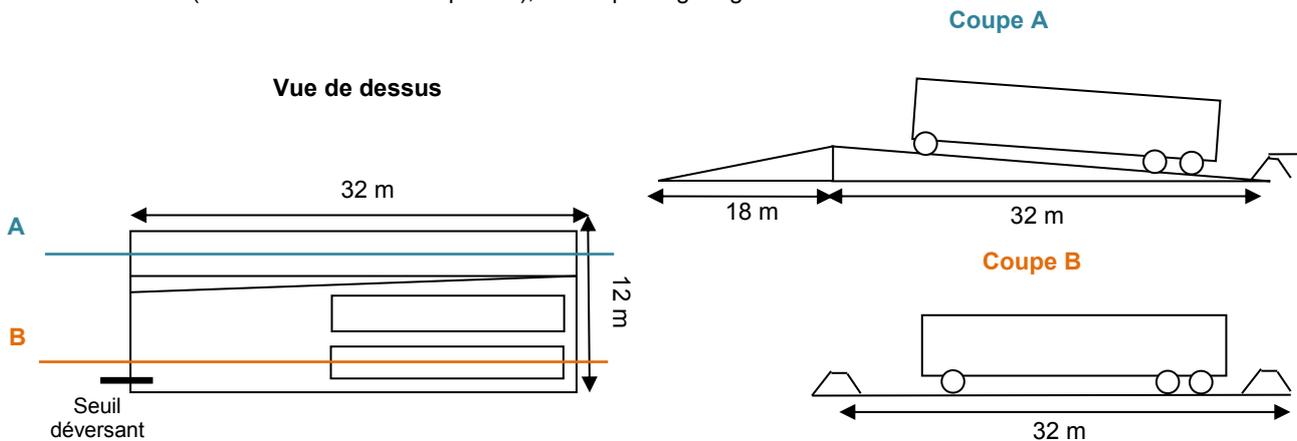


Schéma de la cuvette de rétention du parc à liants

En cas de remplissage de la cuvette de rétention en cas de précipitations abondantes, l'exploitant pourra faire appel à une société spécialisée qui viendra pomper les eaux et les reliquats de dépotage au fond de la cuvette afin de les traiter dans une filière adaptée au même titre que les déchets de curage des séparateurs à hydrocarbures.

La plateforme enrobée de la centrale d'enrobage sera reliée gravitairement à un séparateur à hydrocarbures qui traitera les eaux avant de les envoyer vers un bassin de confinement étanche muni d'une vanne de fermeture manuelle qui viendra compléter le dispositif, en permettant l'isolement des eaux pluviales polluées en cas d'accident (déversement accidentel sur l'aire enrobée étanche par exemple), voire de dysfonctionnement du séparateur ou d'analyse d'eau de rejet non conforme.

➔ **Voir localisation de la cuvette de rétention, de l'aire de dépotage, du séparateur à hydrocarbures et du bassin de confinement sur le plan d'ensemble (en annexe 6)**

7.6.3.4 Réchauffage des stockages de bitumes et de fioul lourd

Pour le maintien en température des stockages de fioul lourd et de bitume, la centrale utilise un procédé de chauffage fonctionnant à l'aide d'une chaudière domestique. L'installation de la centrale implique donc la présence d'une cuve de 6 m³ de fioul domestique (FOD) ainsi que d'un circuit de fluide caloporteur de 2800 litres.

Le procédé de chauffage utilisé pour le maintien en température des stockages de fioul lourd et de bitume est en circuit fermé, à vase d'expansion ouvert et emploie comme transmetteur de chaleur un fluide caloporteur (huile minérale).

La chaudière domestique est installée à l'extrémité de la citerne mère, qui est équipée d'un brûleur fonctionnant au FOD. Une liaison avec la citerne fille assure son réchauffage.

Lorsque la chaudière ne fonctionne pas (arrêts prolongés), un groupe électrogène de 65 kVA (localisé également dans la citerne mère) permet de maintenir les bitumes et le fioul lourd à l'état liquide.

La température maximale d'utilisation du fluide caloporteur est inférieure à 180°C. Cette température est inférieure au point d'éclair du fluide caloporteur qui est supérieure à 200 °C.

➔ **Voir Fiche de Données de Sécurité (FDS) du fluide caloporteur (en annexe 16)**

Toutes les dispositions concernant le fonctionnement de l'installation de réchauffage sont conformes à la réglementation :

- tuyaux d'évent sur le vase d'expansion protégés contre la pluie,
- contrôle de niveau du fluide,
- contrôle continu de la température du fluide,
- sécurité d'arrêt en cas de température maximale,
- régulation automatique de la température du fluide,
- dispositif d'alarme en cas de dépassement du seuil maximum de température.

7.7 Installations annexes

La centrale d'enrobage viendra s'installer à proximité immédiate de la station de transit des matériaux. Les installations annexes à ces deux activités seront donc mutualisées.

Les installations annexes seront constituées notamment de :

- La cabine dans laquelle se trouve le poste de commande de la centrale d'enrobés,
- un pont bascule pour la pesée des camions,
- une base-vie comprenant les locaux sanitaires (réfectoire, vestiaires et 2 WC autonomes), et un atelier pour l'entretien de la centrale d'enrobés,
- des bennes pour le tri des déchets,
- un parking de 6 places VL pour le personnel et les visiteurs,
- d'une réserve incendie de 120 m³ type bâche à eau.

Les locaux ne seront pas raccordés aux réseaux publics.

Les chargeuses seront ravitaillées en carburant directement par camion-citerne en bord à bord. Ce camion-citerne sera pourvu de toutes les dispositions en vigueur en matière de prévention des risques de pollution avec notamment un pistolet à déclenchement manuel avec clapet automatique de trop plein. Le ravitaillement se fera sur la plateforme enrobée.

L'entretien courant des chargeuses se fera sur la plateforme enrobée également. Les réparations seront réalisés sur un autre site plus adapté.

7.8 Mode d'approvisionnement et utilisation de l'eau et de l'énergie

Eau

Les besoins en eau pour le fonctionnement de la plateforme se limitent à :

- l'arrosage des voies de circulation et des stocks par temps sec et venté par arroseuse mobile. Les quantités utilisées seront restreintes, puisque la centrale fonctionnera principalement à l'automne, période la plus humide.
- les besoins en eau potable du personnel de la plateforme (bouteilles et/ou bonbonnes d'eau),
- les besoins en eau domestique du personnel de la plateforme (WC autonomes régulièrement entretenues et vidangées par une entreprise agréée).

L'eau utilisée pour l'arrosage des pistes proviendra du réseau BRL, comme c'est le cas actuellement.

Les prélèvements d'eau pour l'abattement des poussières de l'ensemble de la base travaux se font actuellement en dehors de la base travaux, au niveau d'un puisard à l'entrée de la base, comme sur la photographie ci-contre (cf. point « BRL en Attente » sur le plan des abords).

Le réseau BRL du secteur a été dévié par le Nord de la base travaux (pointillés bleus sur le plan des abords). Un fourreau d'alimentation en eaux BRL traverse le remblai de la boucle de raccordement, situé immédiatement à l'est du projet et pourra être utilisé.

Gasoiil Non Routier (GNR)

L'énergie nécessaire au fonctionnement de la plateforme se retrouvera sous la forme de carburant (GNR) pour le fonctionnement des deux chargeuses.

Fioul Domestique (FOD)

Les groupes électrogènes de la centrale d'enrobage fonctionneront au fioul domestique.

Fioul Lourd (FOL)

Le fioul lourd TBTS qui sera utilisé a une teneur en soufre inférieure à 1 %. Dans le process industriel, le fioul lourd alimente l'installation de combustion qui sèche les granulats dans le TSM.

7.9 Conduite d'exploitation

Horaires

Les horaires de fonctionnement de la centrale seront compris entre 7h00 et 18h00 du lundi au vendredi hors jours fériés. Les horaires pourront être élargis de 6h00 à 22h00 les jours de forte activité.

La centrale sera majoritairement utilisée durant 3 mois entre mi-août et mi-novembre 2015.

Personnel

Sur le site, le personnel sera composé de :

- 1 chef de poste,
- 1 opérateur,
- 2 conducteurs de chargeuses,
- 1 manœuvre.

Des sous-traitants pourront être présents sur le site (pour le transport des matériaux, l'entretien du matériel, le nettoyage du site,...). On peut estimer, au maximum, la présence de 10 personnes sur le site.

Matériel sur site

Le matériel nécessaire au bon fonctionnement de la centrale sera composé de :

- 1 chargeuse pour la gestion des stocks de matériaux sur l'aire de stockage,
- 1 chargeuse pour le chargement des matériaux dans les trémies de la centrale,
- 1 citerne mobile utilisée pour l'arrosage sera présente ponctuellement sur le site.

Pendant les phases de décapage et de réaménagement, ces engins seront remplacés par :

- 1 pelle hydraulique,
- 1 ou 2 dumpers pour transporter les matériaux,
- 1 bulldozer sur chenilles ou une niveleuse sur roues pour mettre en forme les matériaux dans le cadre du réaménagement.

7.10 Capacités techniques et financières

Présent dans près de 80 pays sur les cinq continents, Bouygues Construction est un acteur mondial dans les domaines du bâtiment, des travaux publics, de l'énergie et des services. Son savoir-faire est reconnu à toutes les étapes des projets : financement, conception, construction, exploitation et maintenance. Ses 52 000 collaborateurs développent et mettent en œuvre des solutions efficaces et innovantes qui améliorent le cadre de vie de chacun et préservent l'environnement.

7.10.1 Stratégie de développement

Bouygues Construction opère de plus en plus souvent dans le cadre de contrats globaux, partenariats public-privé (PPP) ou concessions, tant dans les métiers du bâtiment et des travaux publics que dans l'énergie et les services. Ses axes stratégiques de développement sont complémentaires.

7.10.2 Forces et atouts

Bouygues Construction peut s'appuyer sur de nombreux atouts :

- ses équipes sont reconnues pour leur savoir-faire à forte technicité,
- une forte présence internationale (près de 80 pays) lui permet de se mobiliser rapidement sur les marchés les plus dynamiques,
- son assise et ses bonnes performances financières lui donnent les moyens de tirer le meilleur parti des opportunités,
- sa politique de maîtrise des risques opérationnels et financiers garantit la bonne exécution des projets et une adaptation rapide aux évolutions de ses marchés,
- sa politique de R&D et son esprit d'innovation lui apportent des solutions pour répondre avec pertinence à la demande des clients,
- sa démarche de développement durable lui permet de faire face aux défis environnementaux et sociétaux de ses activités et de créer des opportunités de croissance.

7.10.3 Chiffres clés 2013 (extrait du rapport d'activité 2013)

Le chiffre d'affaires de Bouygues Construction s'élève à 11,1 milliards d'euros pour l'année 2013, avec un résultat net de 277 millions d'euros.

	2011	2012	2013
Chiffre d'affaires (milliards d'€)	9,8	10,6	11,1
Résultat net part du groupe (millions d'€)	226	267	277
Carnet de commandes (milliards d'€)	15,3	17,1	17,8
Trésorerie nette (millions d'€)	2,9	3,1	3,0

7.10.4 Politique de gestion des risques

Bouygues Construction a continué en 2013, de se doter des moyens pour maîtriser des risques de même nature que ceux relevés durant les exercices précédents : les risques concernant l'activité opérationnelle liée aux grands projets, le risque pays, le risque de récession aggravée et le risque de conformité.

Concernant les risques opérationnels liés aux grands projets, en phase d'études ou de réalisation, du fait de leur taille unitaire ou de leur nombre, les grands projets constituent des vecteurs de risques potentiels pour Bouygues Construction.

Pour mieux maîtriser ces risques, Bouygues Construction a mis en place une organisation tenant compte des spécificités de chacun des métiers et applique des procédures d'engagement et de contrôle rigoureuses. Les projets les plus importants font notamment l'objet d'une validation systématique de la direction générale de Bouygues Construction.

Chaque entité dispose de moyens importants et d'équipes hautement qualifiées dans le domaine technique (conception, études de prix, études d'exécution, méthodes, etc.). Des pôles de compétences regroupent également des collaborateurs disposant d'une grande expertise sur des sujets spécifiques (infrastructures ferroviaires, ingénierie matériaux, construction durable, etc.). Leurs compétences sont mises à la disposition de l'ensemble des entités de Bouygues Construction, ce qui favorise le partage et la capitalisation de l'expérience.

Il en va de même pour les domaines fonctionnels, avec une organisation en filières (juridique, ressources humaines, comptabilité, contrôle de gestion, systèmes d'information, achats) dont l'animation est assurée par les responsables de Bouygues Construction. Des pôles d'expertise fonctionnels (trésorerie, ingénierie financière, fiscalité, assurances) fournissent aussi leurs services à toutes les entités du Groupe.

Les procédures d'engagement et de contrôle balisent les processus d'études et de réalisation. Dans le cas des grands projets, la sélection des affaires et les risques principaux sont suivis de façon systématique. Le professionnalisme et le bon dimensionnement des équipes d'exécution, ainsi que l'expérience et l'implication active des managers, permettent aussi d'assurer le suivi des principaux risques opérationnels.

En complément, afin d'améliorer la performance et le contrôle des processus Études et Travaux décrits dans les systèmes de management des unités opérationnelles :

- Une attention particulière est accordée aux étapes préalables à la réalisation des grands projets, notamment lors des études, de la mise au point des contrats et de la préparation de chantier.
- En phase Études, une validation croisée est opérée entre conception interne et bureaux d'études sur les sujets techniques les plus risqués.
- Des audits réguliers des études de prix, destinés à fiabiliser l'approche des déboursés, des budgets sous-traitants et des coûts d'encadrement de chantier sont réalisés.
- Les fonctions supports, en particulier dans le domaine de la gestion contractuelle et des achats, sont impliquées systématiquement et mobilisées de manière anticipée.
- Une vigilance accrue est exercée sur le choix et le suivi des clients et des partenaires.
- Un pilotage resserré du processus de sous-traitance, avec un suivi spécifique des sous-traitants majeurs et des partenariats en amont sur certains lots à forts enjeux (corps d'états architecturaux, corps d'états techniques, etc.) est effectué.
- Un pilotage approprié des risques, au moyen de procédures et d'outils adaptés, est adopté. Certaines entités ont mis en place à cette fin, un système formalisé de management des risques propres aux plus grands chantiers.
- Chez Bouygues Travaux Publics, ce processus est animé par la direction de la qualité globale. Au cours de l'exercice 2011, aucun risque opérationnel significatif ne s'est réalisé.

7.10.5 Liquidité

Au 31 décembre 2013, la trésorerie nette s'élève à 3 milliards d'euros. Bouygues Construction n'est donc pas exposé à un risque de liquidité. Les crédits bancaires contractés par le Groupe ne comportent aucun covenant financier et aucun trigger event.

7.10.6 Assurances – couvertures des risques

Bouygues Construction s'emploie en permanence à optimiser et à pérenniser les contrats d'assurances souscrits pour son compte et celui de ses filiales, non seulement pour se protéger contre d'éventuels sinistres, exceptionnels par leur ampleur ou leur nombre, mais aussi pour que cette protection soit et reste à un niveau de coût qui préserve la compétitivité de la société.

Cette politique d'assurance sur le long terme nécessite un partenariat avec des assureurs de qualité, ayant une excellente solidité financière. Pour le maintenir et pour éviter que certaines informations puissent être utilisées au préjudice des intérêts de Bouygues Construction, notamment dans le cadre de contentieux, Bouygues Construction veille à garder une grande confidentialité sur le montant des primes et sur les conditions de garantie, tout spécialement sur les contrats d'assurance de responsabilité.

Outre les contrats d'assurance légalement obligatoires, Bouygues Construction souscrit des assurances de responsabilité garantissant les dommages aux tiers dont pourraient être responsables les sociétés du groupe Bouygues Construction. Les activités et les tailles de ces sociétés étant très diverses, les montants des garanties sont adaptés aux risques encourus ; ils sont généralement supérieurs à cinq millions d'euros par sinistre.

Par ailleurs, les locaux permanents (tels que siège social, agence, dépôt-atelier) font l'objet d'une protection d'assurance par le biais de contrats d'assurance multirisques. Cette protection est apportée à hauteur d'une valeur contractuelle de reconstruction- définie en accord avec les assureurs et prenant en compte l'hypothèse de survenance d'un sinistre maximum probable.

Les travaux en cours font généralement l'objet d'une protection par des contrats Tous Risques Chantier, garantissant les dommages matériels pouvant les affecter. Le montant de la garantie est, le plus souvent, égal à la valeur du marché.

Toutefois, ce montant est parfois limité par la capacité totale disponible sur le marché mondial de l'assurance en fonction de certains critères tels que la zone géographique concernée, la nature des travaux (ex. : tunnel), le

risque couvert (ex. : cyclones, tremblements de terre), la nature des garanties (ex. : risque décennal pour les très grands ouvrages).

Pour l'ensemble de ces contrats, les franchises sont adaptées afin d'optimiser le coût global pour Bouygues Construction en fonction d'une part de la probabilité de survenance des sinistres, d'autre part des diminutions de prime qu'il est possible d'obtenir de la part des assureurs en augmentant les franchises.

D'autre part, les travaux entrepris dans le cadre de la rénovation de Challenger font l'objet de la souscription de garanties spécifiques tant en Dommages Ouvrage qu'en Tous Risques Chantier.

Enfin, Bouygues Construction et ses filiales poursuivent et développent des mesures de prévention et de protection pour réduire encore la survenance d'accidents et de sinistres, et pour en limiter l'ampleur.

8 SERVITUDES, INVENTAIRES ET PROTECTIONS REGLEMENTAIRES

8.1 Document d'urbanisme et servitudes relatives à l'urbanisme

8.1.1 Document d'urbanisme actuellement en vigueur

Le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Nîmes est un Plan Local d'urbanisme approuvé le 1^{er} Mars 2004 et modifié (9^{ème} modification) le 8 février 2014.

Les parcelles concernées par le projet sont situées en zone Agricole : secteur à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres et destinés à l'exercice de l'activité agricole. Le règlement de cette zone autorise les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées dans cette zone, et en particulier « *les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires ainsi que les affouillements et les exhaussements qui leur sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux.* » (article A2).

L'emprise du projet, indissociable du projet global de LGV Nîmes-Montpellier, est également comprise dans l'emplacement réservé pour le compte de réseau ferré de France n° F1.

→ **Voir extraits du PLU de Nîmes (en annexe 17)**

8.1.2 Servitudes et réseaux

L'emprise du projet n'est grevée d'aucune servitude relevée au PLU de Nîmes.

Une canalisation de gaz est repérée immédiatement au Sud du projet. Aucun terrassement n'aura lieu au niveau de cette canalisation. Une protection mécanique (couverture béton) sera appliquée au droit de cette canalisation, au niveau des pistes d'accès à la plateforme, pour assurer la stabilité de l'ouvrage lors du passage des camions et des engins. Cet aménagement se fera avec l'aval et sous la direction GRT gaz Rhône-Méditerranée. Le merlon de 2 m qui sera mis en place sur le pourtour de la plateforme empêchera la circulation des engins et des poids-lourds en dehors des pistes prévues à cet effet.

Dans le secteur de la base travaux se trouvaient de nombreuses canalisations d'irrigation BRL. L'alimentation en eau d'irrigation a été déviée au Nord de la base travaux lors de la mise en place de la boucle de raccordement ferrée. Un fourreau d'alimentation en eaux BRL traverse le remblai de la boucle de raccordement, situé immédiatement à l'est du projet.

→ **Voir localisation des réseaux sur le plan des abords (en annexe 5)**

8.2 Inventaires et protections réglementaires

8.2.1 Inventaires et protections concernant les territoires à enjeux environnementaux

Le tableau ci-dessous liste les différentes contraintes et protections réglementaires dans le secteur du projet.

Type	Référence	Nom	Distance et orientation par rapport au projet
INVENTAIRES SCIENTIFIQUES			
Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)	0000-2112	ZNIEFF type 1 «Plaines de Caissargues et Aubord»	Projet inclus dans la ZNIEFF
Zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO)	Néant	Néant	
PROTECTIONS REGLEMENTAIRES AU TITRE DE LA NATURE			
Arrêté préfectoral de protection de Biotope	Néant	Néant	
Forêt de protection	Néant	Néant	
Parc national	Néant	Néant	
Espace remarquable (loi littoral)	Néant	Néant	
Réserve naturelle nationale ou régionale / réserves biologique / réserve nationale de chasse et faune sauvage / réserve biogénétique	Néant	Néant	
PROTECTIONS REGLEMENTAIRES AU TITRE DU PAYSAGE			
Site classé (loi du 2 mai 1930)	Néant	Néant	
Site inscrit (loi du 2 mai 1930)	Néant	Néant	
Zone de protection, ZPPAUP ou AVAP	Néant	Néant	
PROTECTION FONCIERE			
Acquisition du conservatoire du littoral	Néant	Néant	
Acquisition du Conservatoire des Espaces Naturels	145	Costière de Nîmes	A environ 1,6 km au Nord-Ouest du projet
Propriété du Conseil Général en ENS	30-128	Costières Nimoises	Projet inclus dans l'ENS
	30-138	Vistre Moyen	A environ 950m au Nord du projet
GESTION CONCERTEE DE LA RESSOURCE EN EAU			
Cours d'eau classé en liste 1, au titre de l'article L214-17 du code de l'environnement	L1-984	« Le Vieux Vistre »	A environ 1,4 km au Nord-Ouest
Contrat de rivière, de baie, de nappe	Néant	Néant	
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux	Arrêté du 20 nov. 2009	SDAGE Rhône-Méditerranée	
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux	En cours d'élaboration	SAGE Vistre, Nappes Vistrenque et Costières	
AUTRES TERRITOIRES A ENJEU ENVIRONNEMENTAL			
Parc naturel régional (PNR)	Néant	Néant	
Inventaire des Espaces Naturels Sensibles (désignés par le Conseil Général)	Néant	Néant	
Pré-inventaire du patrimoine géologique (Région, en cours de réalisation)	Néant	Néant	
Directive Territoriale d'Aménagement et de Développement Durable (DTADD, ex DTA)	Néant	Néant	
ENGAGEMENTS EUROPEENS ET INTERNATIONAUX			
Zone de protection spéciale ZPS : NATURA 2000 (Directive européenne "Oiseaux")	FR9112015	ZPS « Costières Nimoises »	Projet inclus dans la ZPS
Zone Spéciale de Conservation ZSC : NATURA 2000 (Directive européenne "Habitat Naturels")	Néant	Néant	
Sites d'intérêt communautaire SIC : NATURA 2000 (Directive européenne "Habitat Naturels")	Néant	Néant	

Type	Référence	Nom	Distance et orientation par rapport au projet
Réserve de biosphère (UNESCO)	Néant	Néant	
Zone vulnérable (Directive européenne "Nitrates")	Masse d'eau souterraine DCE 6101	« Nappes de la Vistrenque et des Costières » (Aubord, Beauvoisin, Bernis, Générac, Milhaud, Nîmes)	Projet inclus
Zone sensible (Directive européenne "Eaux résiduaires urbaines")	Néant	Néant (sans objet pour le département du Gard)	
Site inscrit au patrimoine mondial (UNESCO)	Néant	Néant	
Zone humide d'importance internationale (Convention de Ramsar)	Néant	Néant	
Zones humides élémentaires – Espaces fonctionnels	ZH30 – 30CG300010	« Ripisylve et annexes du Vistre entre Milhaud et l'amont du Cailar »	A environ 1,6 km au Nord-Ouest
	ZH30 – 30CG300005	« Plan d'eau du domaine de la Bastide »	A environ 1,7 km au Nord

Tableau 10 : Contraintes, inventaires et protection réglementaires recensés dans un rayon de 2 km autour du site du projet

➔ **Voir carte des inventaires et protections réglementaires relatifs aux milieux naturels ci-après**

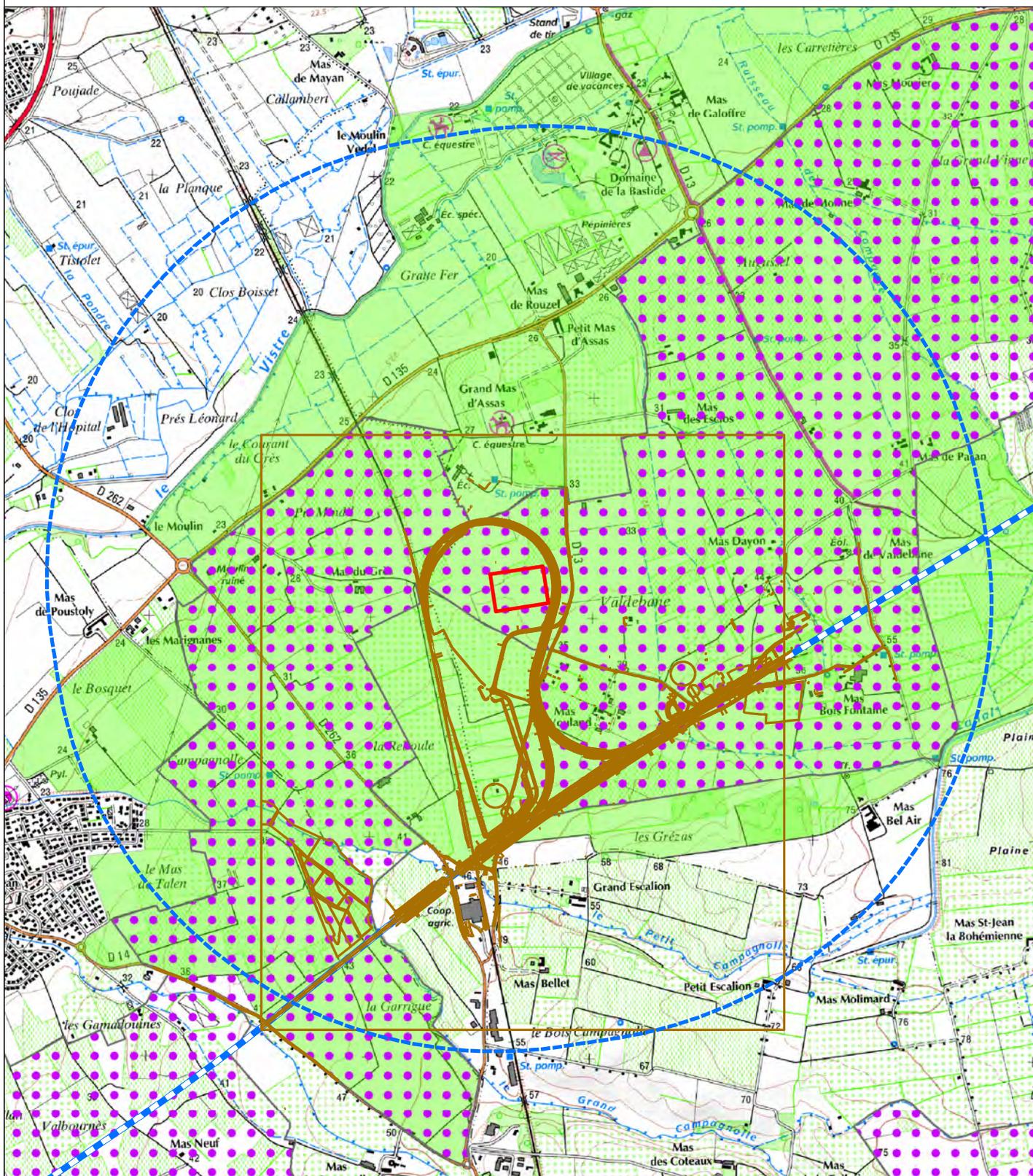
Le projet est inclus dans les périmètres de

- la zone de protection spéciale ZPS FR9112015 « Costière Nîmoise » (NATURA 2000),
- la ZNIEFF de type I n°0000-2112 « Plaines de Caissargues et Aubord »,
- l'ENS n° 30-128 « Costières Nîmoises »

Il n'y a pas d'autres zones de protection ou d'inventaire dans un rayon de 1 km de l'emprise projetée.

Conformément à l'article R. 414-23 du Code de l'Environnement et au décret n° 2010-365 du 9 avril 2010, les zones Natura 2 000 dans le secteur du projet CNM ont fait l'objet chacune d'une étude d'incidences dans le cadre du dossier Loi sur l'Eau du projet CNM.

PROTECTIONS ET INVENTAIRES ENVIRONNEMENTAUX



Légende

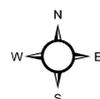
- Emprise de la demande (4,1 ha)
- Base Travaux (accès et boucle de raccordement)
- Future LGV

Natura 2000 - Directive Oiseaux

- Costière nimoise

Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF Type 1)

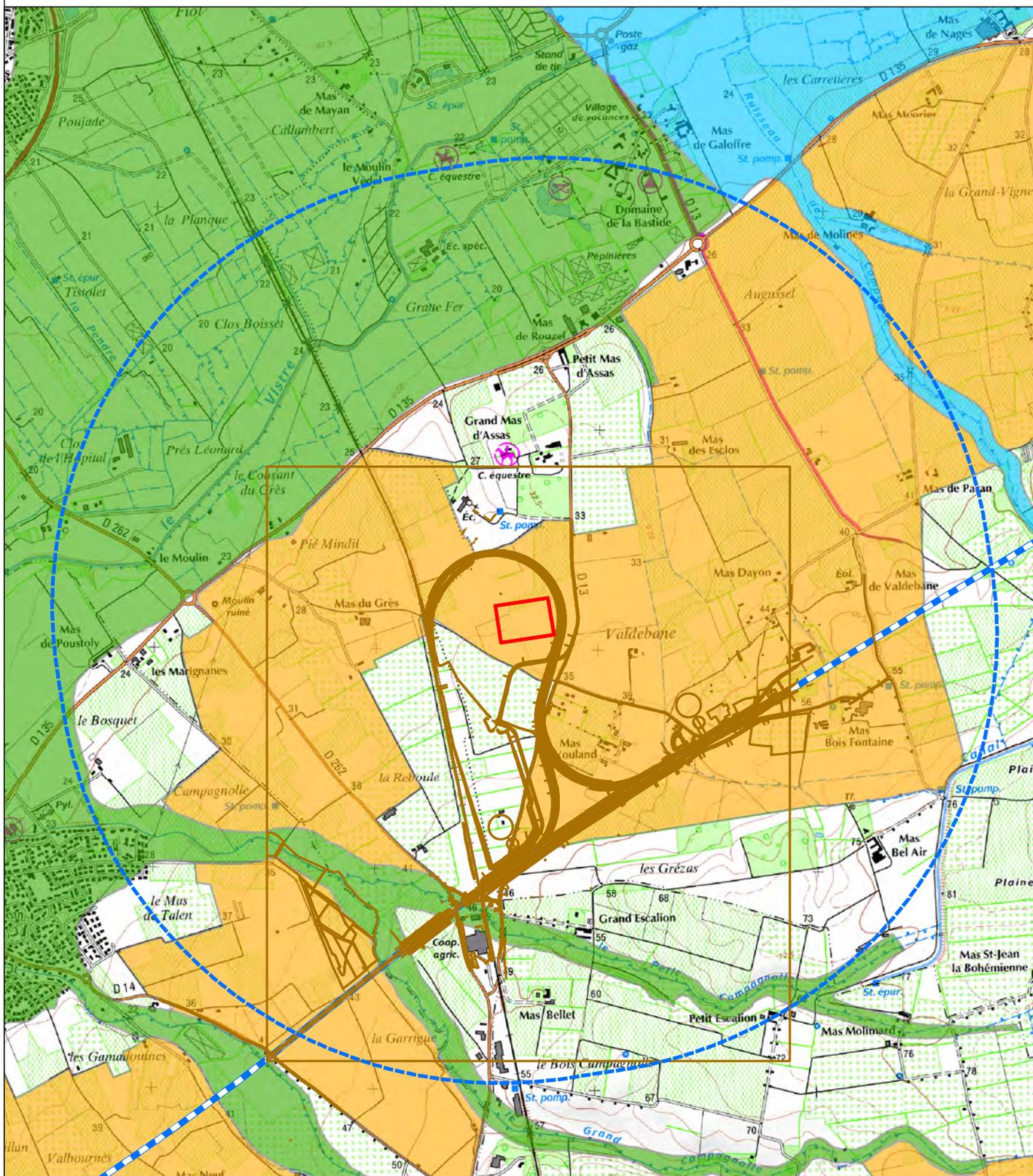
- Plaines de Caissargues et Aubord



1:25 000

0 250 500 1 000 Mètres

CARTE DES ESPACES NATURELS SENSIBLES

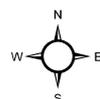


Légende

-  Emprise de la demande (4,1 ha)
-  Base Travaux (accès et boucle de raccordement)
-  Future LGV

Inventaires des Espaces Naturels Sensibles (ENS)

-  Costières nîmoises
-  Plaine de Nîmes
-  Vistre moyen



1:25 000

0 250 500 1 000
Mètres

8.2.2 Protection de la ressource en eau potable (captages AEP)

On recense 1 seul captage pour l'alimentation en eau potable, superficiel, dans un rayon de 2 km autour du projet (voir tableau ci-dessous). Les captages du secteur, alimentant les communes de Nîmes, Milhaud et Générac, sont :

Commune de localisation du captage	Nom du captage	PPR	PPE	Projet dans le PPR	Projet dans le PPE	Distance du captage au projet
Nîmes	Prise Nîmes Ouest Campagne	non	non	-	-	1,9 km
	Prise GR5	non	non	-	-	2,1 km
	Forage de La Bastide	non	non	-	-	2,1 km
Milhaud	Forage des Outons	oui	non	non	-	2,3 km
Aubord	Forage le Rouvier	oui	Aire d'alimentation	non	non	2,5 km
Générac	Captage de La Fontaine	oui	oui	non	non	3,2 km

Tableau 11 : Captages AEP recensés dans les abords du projet de centrale d'enrobage

L'emprise du projet de centrale d'enrobés et de plateforme est située à l'extérieur de tous les périmètres de protection des captages du secteur.

Le captage public le plus proche est la prise d'eau superficielle de Nîmes Ouest Campagne, localisée à 1,8 km au sud-est du site. Compte-tenu du sens d'écoulement vers le nord-ouest des eaux souterraines, le captage le plus proche du site en aval est le forage des Outons, à 2,2 km, à Milhaud.

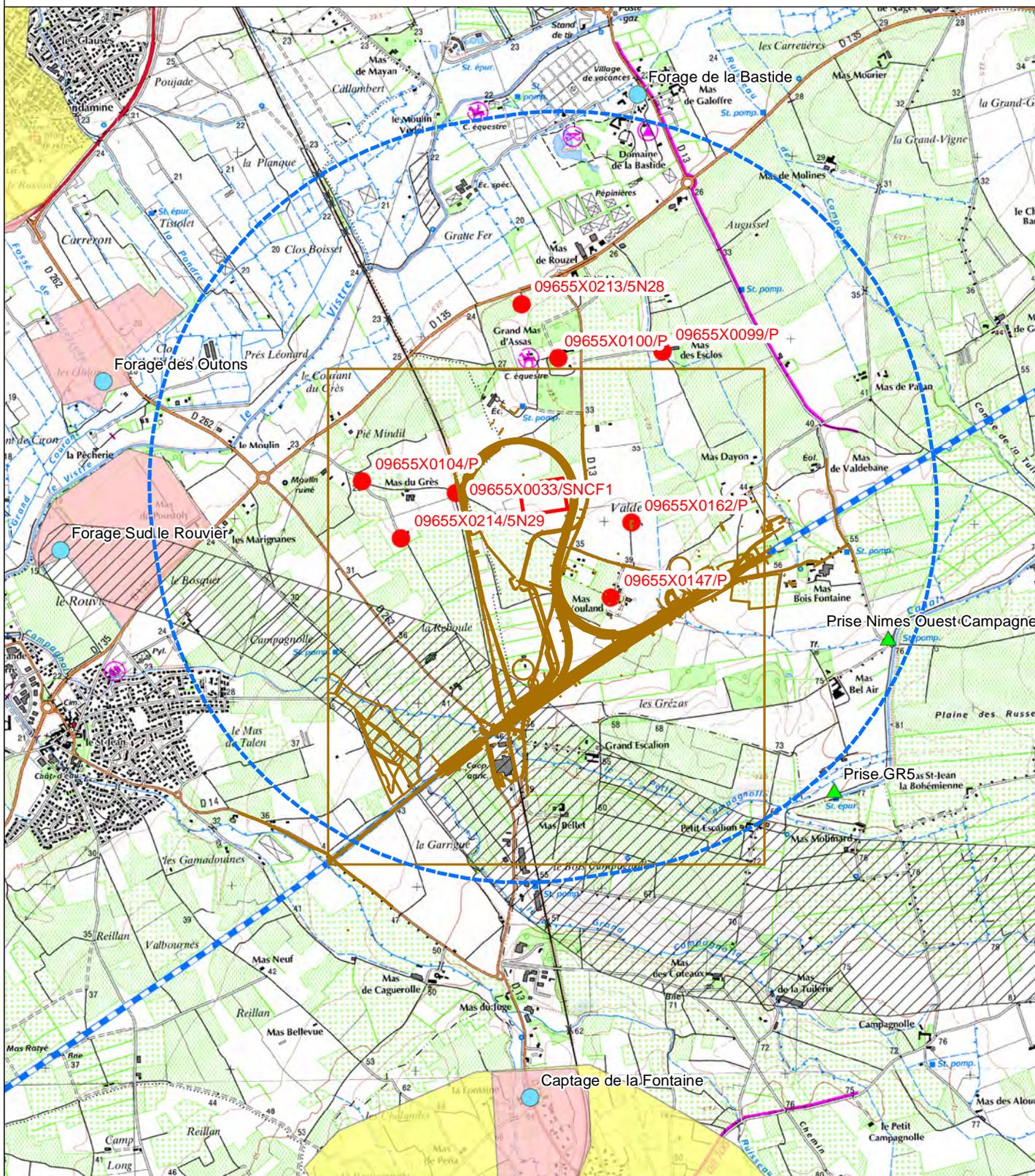
Il existe également, plusieurs puits privés dans les abords proches du site, à plus de 300 m.

→ Voir carte des captages AEP et périmètres de protection sur le secteur du projet (en page suivante)

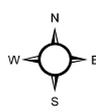
Le tableau suivant présente les démarches de gestion des ressources en eau et de la qualité de l'eau sur la commune de Saturargues :

Gestion concertée de la ressource en eau		
Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)	Vistre – Nappes Vistrenque et Costières	En cours d'élaboration
Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	Rhône -Méditerranée	Mise en œuvre

CAPTAGES AEP DU SECTEUR



- Rayon de 2 km
- Emprise du projet global (4,1 ha)
- Base Travaux (accès et boucle de raccordement)
- Future LGV
- Puits/Forages repertoriés sur la BSS
- Captage souterrain
- ▲ Captage superficiel
- Aire d'alimentation du champ captant du Rouvier
- PPE
- PPR



1:30 000



8.2.3 Concernant la protection contre les inondations

La commune de Nîmes est soumise à un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) approuvé le 28 février 2012 et modifié le 4 juillet 2014.

D'après le zonage de ce document, l'emprise du projet est localisée en dehors des zones inondables.

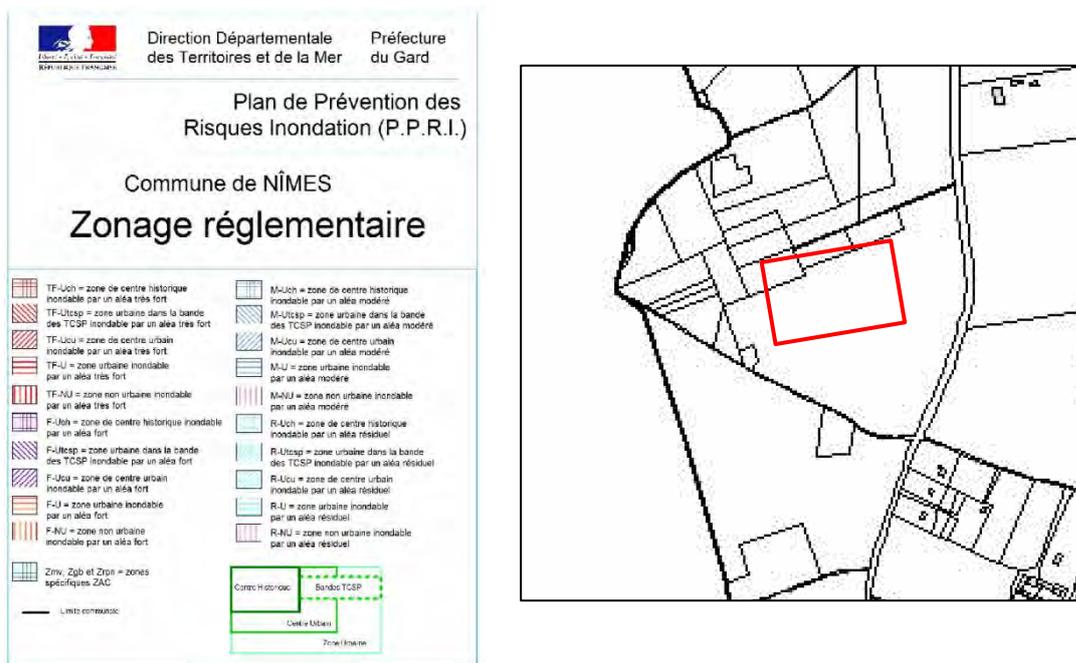


Figure 8: extrait du zonage du PPRI de Nîmes (source : gard.gouv.fr)

8.2.4 Monuments historiques et archéologie

Aucun monument historique n'est localisé à moins de 4 km du projet. Dans les communes concernées par le projet, on dénombre :

- 1 monument historique sur Générac (le château de Générac, MH inscrit depuis le 25/05/1993), il est situé à plus de 4 km du projet.
- 2 monuments historiques sur Bernis (église paroissiale Saint-André, MH inscrit depuis le 31/05/2006 et temple protestant, MH inscrit depuis le 30/01/2012), situé chacun à environ 4,5 km à l'Ouest du projet.
- 89 monuments historiques sur Nîmes. Tous sont situés sur le centre urbain, à plus de cinq kilomètres du projet.

Le site projeté n'est pas concerné par leurs périmètres de protection et n'est pas visible depuis leur position géographique.

Par ailleurs, les sites classés/inscrits les plus proches sont situés sur le centre-ville historique de Nîmes. Leur étendue n'atteint pas le site prévu pour la centrale d'enrobage.

On précisera par ailleurs qu'il n'existe aucune Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP, ex ZPPAUP) à moins de 5 km.

Concernant les sites archéologiques, les terrains concernés par le projet ont déjà fait l'objet d'une opération de diagnostic archéologique. Ainsi, l'emprise concernée a été libérée des contraintes archéologiques, et le projet ne donnera pas lieu à des prescriptions archéologiques particulières.

8.2.5 Appellation d'origine contrôlée

La commune de Nîmes est incluse dans plusieurs aires d'appellation d'origine contrôlée (AOC) et d'indication géographique protégée (IGP) :

Appellation	Libellé du produit
AOC-AOP	Costières de Nîmes blanc / rosé / rouge

	Huile d'olive de Nîmes
	Languedoc blanc / rosé / rouge
	Languedoc primeur ou nouveau rosé / rouge
	Languedoc Sommières
	Taureau de Camargue
	Olive de Nîmes
	Pélarдон
IGP	Coteaux du Pont du Gard blanc / rosé / rouge
	Coteaux du Pont du Gard mousseux de qualité blanc / rosé / rouge
	Coteaux du Pont du Gard primeur ou nouveau blanc / rosé / rouge
	Coteaux du Pont du Gard surmûri blanc / rosé / rouge
	Gard blanc / rosé / rouge
	Gard primeur ou nouveau blanc / rosé / rouge
	Pays d'Oc blanc / gris / gris de gris / rosé / rouge
	Pays d'Oc mousseux de qualité blanc / gris / gris de gris / rosé / rouge
	Pays d'Oc primeur ou nouveau blanc / rosé / rouge
	Pays d'Oc sur lie blanc / rosé
	Pays d'Oc surmûri gris / gris de gris / blanc / rosé / rouge
	Volailles du Languedoc
	Miel de Provence

Tableau 12 : Listes des AOC et IGP recensés sur la commune de Nîmes

D'après les informations fournies par les agences de l'INOQ de Montpellier et d'Avignon, les parcelles du projet ne sont concernées ni par l'AOC « Costières de Nîmes », ni par l'AOC « Languedoc ».

Le présent dossier de demande d'autorisation sera soumis à l'avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO) et à l'Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture (Viniflor)¹.

8.2.6 Activités touristiques et de loisirs

Dans les alentours du projet, on trouve :

- Un centre équestre, situé au Mas de Grès, à environ 560m à l'Ouest,
- un centre équestre, situé au Grand Mas d'Assas, à environ 600m au Nord,
- un chemin de randonnée (GR700) qui passe à 1,3 km à l'Est du site.

Plus éloigné, on remarquera tout de même la présence :

- du complexe sportif La Bastide, à environ 2 km au Nord,
- du golf de Nîmes Campagne, à environ 3,2 km à l'Est.

Seul le panache de la fumée et la cheminée seront visibles depuis l'extérieur du remblai de la boucle ferroviaire.

8.2.7 Risques industriels et installations classées pour la protection de l'environnement

Il n'y a pas de site SEVESO dans un rayon de 2 km autour du site du projet. D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs du Gard, la commune de Nîmes n'est pas concernée par un risque industriel.

Les sites industriels présents à proximité sont:

- La base travaux d'Oc'via dans laquelle s'insère le présent projet,
- L'incinérateur de déchets ménagers au Mas de Mayan, à Nîmes, à 2,4 km,
- Un site de recyclage de métaux, de pneumatiques,...ainsi qu'une blanchisserie, à Aubord, à 3,1 km du projet,
- Un site de stockage, de dépollution et de broyage de Véhicules Hors d'Usage (VHU), ZAC de la Grande Terre, à Aubord, à 3km.

A noter également, les zones d'emprunt d'Aubord Nord et d'Aubord Sud, relatifs au projet CNM, localisées respectivement à 1,3 et 1,6 km du projet de centrale d'enrobage.

¹ L'office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture est devenu l'établissement national des produits de l'agriculture et de la mer (France Agrimer) par décret n° 2009-340 du 27 mars 2009, article 10.

9 DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE ET DE DEFRICHEMENT

Compte-tenu de l'occupation actuelle des sols (friches agricoles), aucune demande de défrichage n'est nécessaire.

Compte tenu de la nature mobile et/ou temporaire des installations qui seront mises en place sur le site, aucun permis de construire n'est nécessaire.