



PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

**Autorité environnementale**  
Préfet de région

Centrale d'enrobage temporaire à chaud au bitume de  
matériaux routiers

**COLAS MIDI MEDITERRANEE**

Commune de MEZE

Avis de l'autorité environnementale sur le dossier de  
demande d'autorisation d'exploiter temporaire une  
installation classée pour la protection de l'environnement.

N° : 2015-001686

Avis émis le 21 AOUT 2015

275/15

Le Préfet de la région Languedoc-Roussillon

A

Monsieur le Préfet de l'Hérault  
Direction des Relations avec les Collectivités  
Locales – Bureau de l'Environnement  
34062 MONTPELLIER Cedex 2

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

### Service(s) en charge de l'Autorité Environnementale :

DREAL LR - Unité territoriale de l'Hérault et Service Aménagement / Division Évaluation Environnementale

Contact : Marie-Hélène BOUISSAC [\[marie-helene.bouissac@developpement-durable.gouv.fr\]](mailto:marie-helene.bouissac@developpement-durable.gouv.fr)

La société COLAS MIDI MEDITERRANEE, par l'intermédiaire de son Président Directeur Général, Pascal TROUF, a déposé, le 27 mai 2015, une demande d'autorisation d'exploiter temporairement une centrale d'enrobés à chaud de matériaux routiers implantée sur la commune de MEZE.

Il s'agit d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumise à autorisation au titre de la rubrique 2521-1 de la nomenclature des ICPE concernant les centrales d'enrobage au bitume de matériaux routiers.

Cette demande a fait l'objet du rapport de recevabilité en date du 10 juillet 2015, rapport statuant sur une conformité du dossier de demande et sur la mise à la consultation publique de ce même dossier.

Le présent avis de l'autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de danger produite, et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il devra être porté à la connaissance du public et conformément à l'article R122-13 du code de l'environnement, être joint à la procédure de consultation du public. Il sera également publié sur le site Internet de la préfecture de département et sur celui de la DREAL.

En sa qualité d'autorité environnementale par délégation du Préfet de Région, la DREAL a disposé d'un délai de 2 mois à compter de la date de recevabilité pour donner son avis sur ce projet, soit au plus tard le 10 septembre 2015. Elle a pris connaissance de l'avis du Préfet de l'Hérault, au titre de ses attributions en matière d'environnement, ainsi que celui de l'agence régionale de santé (ARS).

*Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.*

## 1. PRÉSENTATION DE LA DEMANDE

La société COLAS MIDI MEDITERRANEE est une entreprise de travaux publics qui participe depuis les années 1930 à la construction et à l'entretien des routes françaises et internationales, car elle est spécialisée dans la mise en œuvre de Bétons Bitumineux.

La centrale d'enrobage à chaud temporaire que projette d'exploiter sur la commune de Mèze (Hérault) l'entreprise sera destinée à la fabrication des enrobés nécessaires au projet de réfection de chaussée de l'autoroute A9, sur la portion comprise entre Sète et Béziers Est, du kilomètre 128 au kilomètre 160.

Le projet sera implanté au lieu-dit « Les quatre chemins » sur une parcelle gérée par la société d'autoroute ASF d'une superficie de 41 800 m<sup>2</sup>.

Le terrain, actuellement inoccupé, a déjà hébergé des installations similaires dans le passé. Il est entouré par deux voies routières (A9, RD 51), des cultures et des vignes, ainsi que par une habitation, le Mas du Zouave, à 145 m au Nord-Est. L'agglomération de MEZE se situe à environ 3 kilomètres au Sud-Est du site.

La production totale d'enrobés est estimée à environ 39 120 tonnes (450 tonnes par heure). Les principales phases de fabrication auront lieu la nuit, de 22 heures à 6 heures.

## 2. LES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Au regard de la nature et de la localisation du projet, les enjeux environnementaux et les impacts potentiels directs qui sont inhérents aux activités de fabrication d'enrobés à chaud au bitume concernent essentiellement :

- la qualité de l'air, avec en particulier les rejets atmosphériques dont les émissions de poussières, et de ce fait la santé des tiers et des riverains ;
- le sol et le sous-sol ;
- les nuisances sonores et olfactives ;
- l'approvisionnement et le transport des enrobés.

## 3. QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact comprend les éléments prévus à l'article R 512-8 du Code de l'environnement :

- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers et de loisirs, ainsi que sur les biens matériels et le patrimoine culturel susceptibles d'être affectés par le projet ;
- l'analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents des installations sur l'environnement et, en particulier, sur les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la commodité du voisinage (bruit, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'hygiène, la santé, la salubrité et la sécurité publique, sur la protection des biens matériels et du patrimoine culturel ;
- les raisons pour lesquelles le projet a été retenu;
- les mesures envisagées par le pétitionnaire pour supprimer, limiter, et si possible, compenser les inconvénients des installations ;
- les conditions de remise en état du site après exploitation.

Cette étude couvre l'ensemble des thèmes requis par la réglementation de manière proportionnée.

### 3.1. Résumé non technique

Le résumé non technique est précis et clair. Il décrit de façon correcte le projet envisagé et ses impacts sur l'environnement. Il indique les options techniques retenues pour la protection de l'environnement.

### 3.2. Etat initial

L'état initial de la zone d'étude du projet a été correctement analysé et ce de manière proportionnée. Des données sur le milieu physique, les milieux naturels et le milieu humain sont présentées.

### **3.3. Justification du projet**

La demande est justifiée par les besoins du projet de réfection de chaussée de l'autoroute A9, sur la portion comprise entre Sète et Béziers Est, du kilomètre 128 au kilomètre 160.

Le site retenu, situé à proximité immédiate de l'autoroute A9, est géré par la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) concessionnaire de l'autoroute. Il s'agit d'une parcelle, actuellement inoccupée, qui a déjà accueilli des installations similaires dans le passé.

### **3.4. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés**

L'étude met en évidence de manière satisfaisante la prise en compte et la compatibilité par rapport aux différents plans et programmes : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau (SAGE) de l'Étang de Thau, Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) du Languedoc Roussillon, contrat de milieux de la zone « Thau », Plan Local d'Urbanisme de la commune de Mèze.

### **3.5. Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser les impacts environnementaux potentiels**

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, l'étude propose, de manière suffisamment détaillée, les mesures pour supprimer, réduire et compenser les incidences du projet. Ces dernières sont cohérentes avec l'analyse de l'environnement et les effets potentiels du projet.

#### **3.5.1. Les rejets atmosphériques**

Les sources des rejets atmosphériques potentiels du site émaneront notamment de la manutention, du stockage de granulats, et du trafic de véhicules.

Les impacts de ces nuisances seront diminués grâce à l'application d'un revêtement bicouche sur la plateforme, et une humidification des voies de circulation.

En revanche le ravitaillement du silo à filler de la centrale, ainsi que la cheminée de gaz provenant du tube sécheur et la chaudière amèneront des impacts sur les rejets atmosphériques plus significatifs.

Afin de réduire ces impacts, le remplissage des silos à filler se fera par aspiration.

Concernant la centrale d'enrobage à proprement dit, pour être séchés, les matériaux circulent dans un tambour, dans lequel un courant d'air chaud permet de les déshydrater. Cette opération nécessite un flux gazeux important et occasionne la formation de poussières lors du brassage des matériaux dans la flamme.

La centrale d'enrobage sera donc équipée d'un système de dépoussiérage constitué par un filtre à manches en tissu à décolmatage automatique, et les fines seront récupérées, stockées, puis réinjectées dans le tambour sécheur enrobeur, au niveau de l'injection du bitume.

En cas de défaillance du dépoussiéreur l'installation sera automatiquement arrêtée jusqu'à réparation en raison de l'impact potentiel sur les rejets atmosphériques mais également en raison de l'altération sur la qualité du produit final en cas d'anomalies de ce type.

D'autre part, la centrale utilise comme combustible du fioul TBTS, c'est-à-dire du fioul dont la teneur en soufre est inférieure ou égale à 1%. Cette teneur faible en soufre diminue fortement les rejets atmosphériques soufrés de type SO<sub>2</sub>.

Ce type de fioul permet d'assurer un fonctionnement optimum du poste de combustion et une bonne répétitivité du processus afin d'obtenir une qualité constante de produit fini.

Quant à la chaudière à fluide caloporteur, elle sera suivie en termes d'efficacité énergétique afin d'avoir le minimum d'impacts sur les rejets atmosphériques.

#### **3.5.2. Les nuisances sonores**

Les principales sources de nuisances sonores liées à la future activité sont dues :

- aux mouvements de camions pour les réceptions/expéditions,
- à l'engin de chantier (chargeuse sur pneus),
- aux compresseurs,
- aux installations de la ligne de fabrication des enrobés,
- aux groupes électrogènes.

Les moyens proposés dans le dossier pour limiter les nuisances sonores potentielles résultant du fonctionnement du site apparaissent appropriés dans son environnement industriel.

Cependant les niveaux de bruit engendrés par ces activités devront être conformes à la réglementation.

### 3.5.3. Les transports

L'acheminement des matériaux et la réfection de l'autoroute se feront par la RD 51. Le trafic lié à l'approvisionnement et au transport des enrobés sur le chantier représente 140 camions par jour soit 280 mouvements/jour. Il est à noter que les granulats et agrégats seront acheminés avant le début de l'exploitation et pendant.

Les mouvements induits par la centrale d'enrobage représenteront donc environ 5 % du trafic de la RD51 et 0,45 % du trafic de l'Autoroute.

De ce fait, il y aura une gêne très limitée sur le trafic local pendant la durée d'exploitation.

### 3.5.4. L'insertion paysagère

La centrale d'enrobage sera normalement intégrée dans les travaux du chantier de l'A9.

Il n'existe pas de monuments ou d'édifice classé dans l'environnement proche du site.

### 3.5.5. La pollution des eaux

Le projet ne sera pas implanté dans l'emprise d'un périmètre de protection d'un captage d'eau potable, et la centrale d'enrobage ne sera pas raccordée au réseau communal de distribution d'eau potable.

Le personnel du site consommera des bouteilles d'eau minérale. Une arroseuse d'au minimum 10 m<sup>3</sup> sera mise à disposition pour l'humidification en cas d'envol de poussières. Le fonctionnement des installations ne nécessitera pas d'eau de procédé. Aussi, le projet ne sera à l'origine d'aucun rejet d'eau lié au procédé susceptible de polluer les eaux superficielles et les eaux souterraines.

Il n'existera pas de réseau d'eaux usées sur le site, les sanitaires pour le personnel seront de type chimique. La quantité d'eaux usées liée au personnel sur le site représentera un volume de maximum 75 l/j.

Les eaux sanitaires seront stockées dans une cuve et seront éliminées par un organisme agréé.

Les eaux pluviales quant à elles seront susceptibles d'être souillées en raison notamment de l'entraînement d'hydrocarbures déversés par les véhicules en transit, et des hydrocarbures liés au procédé de la centrale d'enrobage.

Cependant la hauteur annuelle moyenne des précipitations, sur la commune de MEZE est de 605 mm/an, et les stockages d'hydrocarbures seront installés au droit d'une rétention.

Les eaux seront recueillies sur la surface de la centrale hors stockage matériaux, soit environ 3 810 m<sup>2</sup>.

De plus afin d'éviter tout entraînement de polluants (hydrocarbures, matières en suspension), les eaux pluviales susceptibles d'être polluées transiteront par un déboureur/déshuileur avant d'être rejetées dans le réseau d'eau pluvial existant (le long de la RD 51).

L'entretien de la centrale et celui de la chargeuse sera réalisé sur un autre site aménagé à cet effet (aire de nettoyage, bacs de récupération des huiles et filtres...) et un kit anti-pollution sera mis à disposition du personnel en cas de déversement accidentel.

### 3.5.6. Les milieux naturels et les équilibres biologiques

Le projet se situe à proximité de l'A9 sur une plate-forme déjà existante.

Il n'est pas situé dans une zone identifiée pour ses enjeux naturalistes et la zone Natura 2000 la plus proche, « l'étang de Thau et lido de Sète à Agde », située à 1,8 km au Sud-Est n'est pas susceptible d'être impactée du fait d'un éloignement suffisant.

### 3.5.7. L'impact sur la santé

Le dossier comporte une analyse des risques sanitaires qui s'appuie sur la méthodologie préconisée dans le « guide pour l'analyse du volet sanitaire » réalisé par l'inVS (Institut de Veille Sanitaire).

Cette évaluation montre que même dans le cas d'une exposition permanente, alors que l'activité n'est que temporaire, le risque de survenue d'un effet toxique n'est pas significatif pour les populations avoisinantes.

Compte tenu de l'importance des rejets atmosphériques, dont les émissions de poussières, dans ce type d'installation, l'autorité environnementale recommande la mise en œuvre de mesures de la pollution atmosphérique dès le démarrage de l'installation pour vérifier les hypothèses de l'étude d'impact.

## 4. QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE DE DANGER

### 4.1. Le résumé non technique

Le résumé non technique est concis mais clair. Il indique les deux scénarios d'accidents potentiels en précisant que les modélisations des conséquences de ceux-ci sont limitées à l'intérieur du site.

#### 4.2. L'étude de danger

Les potentiels de dangers ont été clairement identifiés et caractérisés. Le retour d'expérience lié aux accidents survenus sur d'autres sites mettant en œuvre des installations, des substances et des procédés comparables a été utilisé dans le cadre de l'élaboration de cette étude.

Les principaux phénomènes dangereux induits par les diverses activités sur le site sont :

- un feu de cuvette au parc à liant,
- l'explosion d'une cuve de bitume de 115 m3.

L'analyse préliminaire des risques effectuée montre qu'aucune situation dangereuse identifiée n'est inacceptable pour la population, l'environnement ou les biens matériels.

De plus, les mesures proposées dans l'étude de dangers sont adaptées et suffisantes.

### 5. CONDITIONS DE REMISE EN ÉTAT ET USAGE FUTUR DU SITE

Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, le site sera remis en état notamment par le démontage et l'évacuation de l'ensemble des installations. Le dossier prévoit également le nettoyage du site comprenant l'élimination de toutes les matières dangereuses ou susceptibles de se dégrader et la condamnation des accès du site.

### 6. AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET ET CONCLUSION DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

Par rapport aux enjeux identifiés, le dossier présente une bonne analyse des impacts du projet sur les différentes composantes environnementales. Les impacts sont bien identifiés et traités. Il prend bien en compte les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du projet sur l'environnement.

Pour le Préfet de région et par délégation

Le Directeur Régional

  
Didier KRUGER