



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

Autorité environnementale
Préfet de région

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

EUROVIA GPI

Commune de SATURARGUES

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

N° : 2015 - 001736

Avis émis le

18 NOV. 2015

N° 366/15

DREAL LANGUEDOC-ROUSSILLON

520 allées Henri II de Montmorency

34064 Montpellier cedex 02

<http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr>

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 : Michel JEANJEAN [\[michel.jeanjean@developpement-durable.gouv.fr\]](mailto:michel.jeanjean@developpement-durable.gouv.fr)

La société EUROVIA GPI par l'intermédiaire de Lionel VIDAILLAC, Directeur d'Agence, a déposé le 7 octobre 2015 une demande d'autorisation d'exploiter temporaire pour une centrale d'enrobés à chaud de matériaux routiers implantée sur la commune de SATURARGUES.

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 9 octobre 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 produites, 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 7 décembre 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 demande concerne la mise en exploitation d'une centrale d'enrobés à chaud sur la commune de SATURARGUES.

Les enrobés bitumineux ainsi produits alimenteront le chantier de déplacement de l'A9 sur la partie Est de MONTPELLIER.

Le niveau de production nécessaire pour assurer les besoins du chantier est d'environ 450 000 tonnes avec une durée de fonctionnement de l'installation limitée à 12 mois.

La centrale d'enrobage a une capacité nominale de production de 400 tonnes par heure.

Le mode de fonctionnement retenu est le mode continu qui comprend les étapes suivantes :

- reprise des granulats et déversement dans des trémies pré-doseuses,
- acheminement des granulats vers le tambour sécheur malaxeur par convoyeur, dans le tambour sécheur malaxeur :
- séchage des granulats,
- mélange des granulats avec les matériaux recyclés,
- injection du bitume pour enrobage des granulats,
- vidange des enrobés vers les cuves de stockage et la trémie d'alimentation des camions.

Ce mode de fonctionnement nécessite une source de chaleur pour sécher et chauffer les matériaux ; cette source est assurée par un brûleur alimenté au fioul lourd TBTS et implanté au sein d'un tambour sécheur-malaxeur.

Les bitumes ainsi créés disposent de 2 cuves de stockage de 110 m³ chacune.

2. LES ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

Les principaux enjeux du projet concernent les impacts potentiels directs qui sont inhérents aux activités de fabrication d'enrobés à chaud au bitume à savoir les rejets atmosphériques, les émissions de poussières, les nuisances sonores et olfactives, l'approvisionnement et le transport des enrobés et l'insertion paysagère.

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. Justification du projet et choix du site

La centrale d'enrobés bitumineux, objet de la présente demande, est justifiée par les besoins en enrobés liés au chantier du déplacement de l'A9.

Le choix du lieu d'implantation de cette installation s'est porté sur des terrains inclus dans l'emprise d'une carrière et longeant l'autoroute A9 actuelle. Cette implantation permet un approvisionnement rapide des chantiers concernés par la centrale.

3.2. 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.

3.2.1. Les rejets atmosphériques

Les sources des rejets atmosphériques potentiels sur le site émaneront du tambour-sécheur de la centrale qui sera alimenté par fioul lourd TBTS.

La centrale sera équipée d'un dépoussiéreur à manches permettant de limiter les rejets à l'atmosphère à 100 mg/m³.

La hauteur de la cheminée et son diamètre au point d'émission ont été calculés pour permettre une diffusion satisfaisante des émissions atmosphériques.

3.2.2. Les nuisances sonores

Les nuisances sonores ont pour source potentielle le fonctionnement du tambour-sécheur, le trafic routier induit par l'activité du site et la circulation des engins de manutention.

Les moyens proposés dans le dossier pour limiter les nuisances sonores potentielles résultant du fonctionnement du site apparaissent appropriés dans son environnement industriel. La proximité de l'A9 réduit sensiblement l'impact direct du site sur l'environnement sonore.

3.2.3. Les transports

Le trafic induit par l'exploitation est estimé à 182 véhicules par jour (dont 6 VL pour le personnel) pour une journée de production de 3000 tonnes d'enrobés, situation la plus majorante en terme de trafic.

La proximité de l'A9 pour l'acheminement des enrobés sur les chantiers et de la carrière LRM productrice de 50 % des granulats utilisés pour la fabrication des enrobés rend faible l'impact du projet de centrale sur le trafic de la zone d'étude.

3.2.4. L'insertion paysagère

La centrale d'enrobage sera normalement intégrée dans l'environnement de la zone jouxtant l'A9 et occupée pour partie par la carrière LRM et ses installations de traitement de matériaux.

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

3.2.5. La pollution des eaux

L'installation ne génère pas d'eaux usées industrielles. Les eaux pluviales provenant des zones imperméabilisées du site seront collectées et dirigées vers un déboureur-déshuileur ; les eaux ainsi traitées seront rejetées dans le milieu naturel.

3.2.6. Les milieux naturels et les équilibres biologiques

Les installations seront implantées sur des terrains localisés hors de zones de protection naturelle identifiées.

L'impact du projet sur le milieu naturel est donc considéré comme faible.

3.2.7. 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).

L'évaluation des risques sanitaires liés à l'unique projet de centrale a été réalisée dans un premier temps puis cette évaluation a été étendue à la centrale exploitée par la société LRE et située à proximité du lieu d'implantation de la future centrale ; les polluants générés par ces 2 installations étant similaires, il a été étudié le cumul de leurs effets pour les populations alentour.

Il apparaît que l'impact sanitaire des activités projetées cumulées aux activités de la centrale d'enrobage de la société LRE peut être considéré comme non significatif en termes d'effets non cancérogènes comme cancérogènes à l'encontre des populations résidant et travaillant au niveau de la zone d'étude.

4. QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE DE DANGER

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

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.

L'analyse préliminaire des risques effectuée montre qu'aucune situation dangereuse identifiée 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.

La remise en état du site sera réalisée de façon à restituer un terrain à la carrière LRM identique à celui cédé pour le projet, à savoir un sol damé exempt de toute installation.

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 et notamment celles liées à la limitation de la durée d'exploitation de l'installation à 12 mois.

Pour le Préfet de région et par délégation

Le Directeur Régional Adjoint
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon

Philippe MONARD

