



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

Oc'Via Construction

Commune de VILLENEUVE LES MAGUELONE

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 - 001732

Avis émis le

06 NOV. 2015

N° 351/15

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

La société Oc'Via Construction, par l'intermédiaire de François Xavier de Malherbe son directeur, a déposé le 1^{er} juillet 2015 une demande d'autorisation d'exploiter temporairement pour une centrale d'enrobés à chaud de matériaux routiers implantée sur la commune de VILLENEUVE LES MAGUELONE.

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, après réception des éléments complémentaires du 2 et 9 octobre 2015.

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 9 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 société Oc'Via a été créée pour la réalisation du projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier (CNM). Celle-ci 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 Construction est un GIE (Groupement d'Intérêt Économique) chargé de la construction de la ligne. Ils regroupent les entités spécialisées des groupes Bouygues, Colas, Alstom et Spie Batignolles.

La centrale d'enrobage à chaud temporaire que projette d'exploiter l'entreprise sur la commune de Villeneuve Les Maguelone (Hérault) sera destinée à la fabrication des enrobés nécessaires à la construction de la ligne CNM.

Le projet sera implanté sur le site de la carrière de la Madeleine exploité par la société LAFARGE, sur une parcelle d'une superficie de 1,5 ha.

La production totale d'enrobés est estimée à environ 150 000 tonnes (550 tonnes par heure).

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.

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 de manière proportionnée. Des données sur le milieu physique, les milieux naturels et le milieu humain sont présentées.

3.3. Justification du projet

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 station de transit de matériaux minéraux ainsi qu'une centrale d'enrobage à chaud et mobile, au lieu-dit « La Carrière» sur le territoire communal de Villeneuve-Les-Maguelone (34), au sein de la carrière de La Madeleine, exploitée par la société LAFARGE.

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 Rhône-Méditerranée, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux « Lez-Mosson-Etangs Palavasiens » et le Schéma Régional Climat Air Énergie du Languedoc Roussillon.

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 principales d'émission de poussières sur la plateforme seront :

- les effets du vent sur les stocks,
- la fabrication des enrobés à chaud,
- le chargement/déchargement des matériaux en transit sur le site,
- le roulage des véhicules et engins sur les pistes,

Cependant le site du projet est éloigné des zones de cultures et des habitations.

De plus, il est prévu que la centrale d'enrobage fonctionne à partir de décembre et pour trois à six mois donc en dehors des périodes de sécheresse.

Toutefois, afin de limiter les émissions de poussières, la vitesse de circulation des camions sera limitée à 30 km/h, les camions seront bâchés, et les pistes seront arrosés.

Concernant la centrale d'enrobage plus particulièrement, les origines des rejets proviennent essentiellement des sources suivantes :

- de la combustion (tambour sécheur malaxeur et chaudière),
- du séchage des matériaux,
- du ravitaillement éventuel en filler dans le silo,
- du dépotage des camions d'approvisionnement de filler,

Afin de réduire ces impacts, la centrale sera équipée d'un dépoussiéreur à manches conçu pour arrêter les fines de poussières à la sortie du sécheur.

L'ensemble de l'appareillage de dépoussiérage sera constitué d'un ventilateur exhausteur assurant l'aspiration des gaz issus de la combustion, et d'un système de filtration qui permet de limiter la concentration maximale de poussière rejetée dans l'atmosphère.

En cas de défaillance du système, l'exploitation sera immédiatement arrêtée jusqu'à sa remise en état.

De plus, le combustible utilisé est du fioul lourd TBTS (Très Basse Teneur en Soufre) limitant grandement la teneur en composés soufrés dans l'atmosphère.

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'approvisionnement en matériaux de la centrale se fera directement par la carrière de la Madeleine.

Ainsi aucun trafic ne sera généré pour l'acheminement des matériaux nécessaires à la fabrication de la grave-bitume.

Ensuite, l'objectif sera de rejoindre le plus rapidement possible la trace LGV pour limiter l'impact du trafic des camions livrant la grave-bitume pour le chantier CNM sur le réseau routier. Les camions de livraison emprunteront les axes structurants du secteur, adaptés au trafic important.

Un premier itinéraire possible pourra emprunter les RD612, RD185 et RD986 afin de rejoindre la RD132 où se situe l'accès à la trace LGV.

Un autre itinéraire possible pourra emprunter l'A9 via l'échangeur de Saint-Jean-de-Védas ou l'échangeur Montpellier Ouest (sortie 31) vers la RD132.

Cela représente en configuration maximale jusqu'à 206 aller-retour de camions par jour, soit une hausse de l'ordre de 2 % maximum de la circulation globale sur les RD empruntées, et une hausse maximale entre 12 % et 45% de la circulation de poids-lourds sur ces axes.

Notons que les axes routiers empruntés sont des axes majeurs structurant adaptés au trafic de poids-lourd et qu'il s'agit d'une situation maximisant le flux de camions pouvant se diviser entre l'itinéraire empruntant les routes nationales et l'itinéraire empruntant l'A9.

Cet impact peut paraître significatif, mais il est important de rappeler que la durée du projet est maximum de 6 mois renouvelable une fois.

3.5.4. L'insertion paysagère

La centrale d'enrobage sera intégrée dans le site de la carrière.

De manière générale, l'impact paysager sera lié à la présence d'une cheminée dépassant d'environ 7 m du remblai ainsi qu'à son panache de fumée blanche.

En raison de la durée d'exploitation de la centrale, l'impact paysager sera très limité.

3.5.5. Les eaux souterraines, superficielles et industrielles

Les besoins en eau pour le fonctionnement de la plate-forme se limiteront à l'arrosage des voies de circulation et des stocks, les besoins en eau potable et domestique du personnel.

L'approvisionnement en eau du personnel sur la plate-forme se fera par distribution de bouteilles d'eau minérale.

L'eau utilisée pour l'arrosage des voies de circulation et des stocks proviendra des ouvrages de prélèvements actuellement utilisés pour les besoins de la carrière de La Madeleine ou de la centrale d'enrobage LANGUEDOC ENROBES.

Les prélèvements resteront faibles étant donné la courte durée du chantier, qui plus est en période hivernale.

Les eaux usées produites au niveau des WC seront traitées, et les besoins en eau du site n'excéderont pas 30 m³/jour.

Le site du projet n'est concerné par aucun périmètre de protection rapproché. Il fait en revanche partie du périmètre de protection éloigné du captage de Villeneuve-Lès-Maguelone (Flès).

Dans un rapport hydrogéologique effectué pour la société LAFARGE, il est précisé que le périmètre de protection éloigné des captages du Flès a été étendu à la carrière de la Madeleine car les deux sites appartiennent au même système aquifère.

Il est important de noter toutefois qu'ils sont liés du point de vue hydraulique, mais indépendants du point de vue transferts de masse d'eau.

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. Ces eaux ruisselant sur l'accès immédiat au site seront dirigées gravitairement soit vers le point bas de la plateforme relié à un séparateur hydrocarbures puis à un bassin d'infiltration, soit vers la zone d'exploitation de la carrière qui possède son propre système de gestion des eaux

3.5.6. Les milieux naturels et les équilibres biologiques

Le projet n'est inclus dans aucun périmètre identifié au titre de la protection des milieux naturels ; la « zone sensible » au titre de la directive Eaux Résiduaires Urbaines identifiée dans l'étude d'impact à une protection de la qualité des eaux qui n'est pas mise en cause par le projet.

Plusieurs Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type I ou de type II se trouvent à proximité du site, et notamment la ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » qui entoure la carrière mais ne l'inclut pas, l'existence de la carrière ayant été prise en compte lors de sa délimitation.

Faisant partie du site de la carrière, l'emprise du projet est déjà anthropisée, totalement décapée, et ne constitue donc plus un habitat naturel.

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 qualifie un risque sanitaire de faible, cependant 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 différents 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 :

- des risques d'incendie liés à la présence de substances inflammables,
- des risques d'explosion conséquents de la combinaison de deux facteurs : l'incendie et le confinement des gaz produits par l'incendie,
- des risques liés à la présence de certaines substances susceptibles de provoquer une pollution par déversement accidentel,
- des risques liés à la présence de certaines substances susceptibles de provoquer une pollution de l'air (source chronique traitée dans l'étude d'impact et accidentelle traitée dans ce document),
- des risques électriques liés à la présence d'installation et d'équipement électrique sur la plateforme,

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

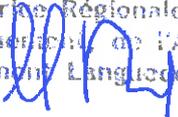
Au vu des impacts réels ou potentiels présentés, le site sera remis en état notamment par le démontage et l'évacuation de l'ensemble des installations. Le dossier prévoit également le nettoyage du site comprenant l'élimination de toutes les matières dangereuses ou susceptibles de se dégrader et la condamnation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

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

La Directrice Régionale Adjointe
de l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement Languedoc-Roussillon


Annie VIU

