

ATDx

BP 79058
30972 NIMES
Tél. : 04.66.38.61.58
Fax : 04.66.38.61.59

**DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITER
TEMPORAIREMENT UNE CENTRALE D'ENROBAGE
A CHAUD**

ICPE 2521-1

**Lieu-dit
« Valdebanne Nord-Ouest»**

Commune de Nîmes (30)



6200 route de G nerac
30900 NÎMES
Tél. : 04.13.64.03.90
Fax : 04.67.65.09.94

**RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT
ET DE L'ETUDE DE DANGERS**

ATDx

SOMMAIRE

AVANT PROPOS

- I. PRESENTATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE**
- II. RAISONS DU CHOIX DU PROJET - COMPATIBILITE AVEC L'AFFECTATION DES SOLS ET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES**
- III. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL ET DES EFFETS DU PROJET - MESURES ENVISAGEES**
- IV. ETUDE DE DANGERS**
- V. GLOSSAIRE**

AVANT PROPOS

LA LIGNE NOUVELLE DITE « CONTOURNEMENT NIMES 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**.



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.

L'opération CNM, de par ses caractéristiques techniques, exige l'apport d'une quantité de matériaux de remblais très significative pour réaliser les fondations de l'ouvrage.

A cet effet, le GIE Oc'Via Construction a identifié, entre autres, 4 zones d'emprunt¹ pour fournir les matériaux nécessaires au CNM, implantées sur les communes d'Aubord (30), Baillargues (34), Manduel (30) et Vergèze (30).

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 Une zone d'emprunt est une carrière provisoire spécifiquement dédiée à un chantier de terrassement d'infrastructure (le CNM dans le cas présent).

AVANT PROPOS

LEGISLATION

La présente partie constitue le **résumé non technique** de l'étude d'impact et de l'étude de dangers du dossier de demande d'autorisation temporaire d'exploiter au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Ce résumé a pour objectif de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude.

ICPE :

L'exploitation de la centrale d'enrobage nécessite une autorisation au titre de la **légalisation des ICPE**, prévue par l'article L512-2 du Code de l'environnement. Conformément au Titre I du Livre V dudit Code, le dossier de demande comporte :

- La **demande** d'autorisation d'exploiter (pièce 1)
- Le **résumé non technique** (pièce 2)
- L'**étude d'impact** du projet (pièce 3)
- L'**étude de dangers** exposant les dangers que peut présenter l'installation en cas d'accident et justifiant les dispositions propres à réduire la probabilité et les effets (pièce 4)
- La **notice d'hygiène et de sécurité** du personnel (pièce 5)
- **Les annexes** comportant les études spécifiques menées conjointement à ce dossier (pièce 6)

La demande est soumise à :

- Une étude d'impact
- L'avis de l'Autorité Environnementale
- Un avis du Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques (CODERST)

Le contenu de l'étude d'impact et les dispositions s'y appliquant sont définis aux articles R122-1 à R122-15 du Code de l'Environnement, complétés par l'article R512-8 du même Code.

AVANT PROPOS

Les enrobés

Un **enrobé** (ou enrobé bitumineux) est un mélange de **graviers**, **fillers** (sables et poussières de section inférieure à 63 micromètres) et de liant hydrocarboné (appelé couramment **bitume**) appliqué en une ou plusieurs couches pour constituer la chaussée des routes.

Les différentes formules d'enrobés sont caractérisées par :

- La granulométrie des graviers utilisés
- Le type de liant et la teneur en liant
- Le procédé de fabrication (chaud ou froid)
- L'adjonction éventuelle de matériaux particuliers.

Trois grandes familles d'enrobés existent :

- **Enrobés à froid** qui ne nécessitent pas de réchauffage. Le bitume est mélangé avec de l'eau (émulsion) pour le rendre malléable.
- **Enrobés tièdes** fabriqués entre 90 et 130 °C. Ils permettent de réelles économies d'énergie en échange de l'ajout de produits adjuvants ou d'eau sous pression dans la formulation.
- **Enrobés chauds** fabriqués aux alentours de 180 °C et appliqués à environ 150 °C.

En 2013, **36 950 000 tonnes d'enrobés** ont été produites en France décomposées de la manière suivante : 86 % d'enrobés à chaud, 9 % d'enrobés tièdes et 5 % d'enrobés à froid.

Cette production nationale représente 0,5 t d'enrobés par an et par habitant.

La présente demande concerne l'exploitation d'une centrale d'enrobage pour la fabrication d'enrobés chauds (grave bitume).

Les centrales d'enrobages

De manière générale, le synoptique d'une centrale d'enrobage est le suivant :

- réception et stockage des granulats ;
- 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.

Une centrale d'enrobage à chaud de matériaux routiers constitue une installation :

- qui sèche des granulats ;
- qui mélange ces granulats séchés à du bitume pour fabriquer de l'enrobé.

Le séchage et le mélange de granulats-bitume s'opèrent dans un appareil appelé : **Tambour Sécheur-Malaxeur (TSM)**. C'est dans cette partie de la centrale que le bruleur alimenté au fioul lourd élève la température.



Photographie d'une centrale d'enrobage mobile

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

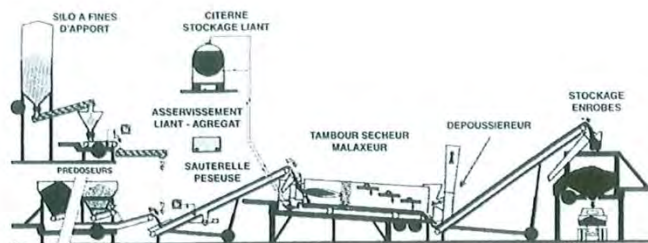


Schéma de fonctionnement d'une centrale d'enrobage à chaud de type continu

Le **parc à liants** regroupe les cuves d'hydrocarbures nécessaires au fonctionnement de la centrale. Les produits qui y sont stockés dans des cuves sur châssis remorques au gabarit routier poids lourds, sont : le bitume, le fioul lourd et éventuellement le fioul domestique. Ces cuves sont regroupées sur une cuvette de rétention dimensionnée pour recueillir les produits en cas d'incident.

Le bitume et le fioul lourd présentent des viscosités trop importantes pour être pompés à température ambiante. Ils ont besoin d'être chauffés autour de 50 °C pour être injectés dans le TSM. Les modes de réchauffage du parc à liants peuvent être :

- **électrique** à l'aide de résistances dans les cuves des produits à réchauffer ;
- à l'aide d'une **chaudière domestique** fonctionnant au fioul domestique ou au gaz naturel. La chaudière réchauffe un fluide caloporteur qui circule dans les différentes cuves de produits à réchauffer.

I. Présentation du projet et de la demande

I. PRESENTATION DU PROJET ET DE LA DEMANDE

PRESENTATION DE LA DEMANDE

La présente demande d'autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) vise l'ouverture et l'exploitation temporaire d'une **centrale d'enrobage à chaud** sur une emprise de **4,1** hectares environ au lieu-dit « Valdebanne », sur la commune de Nîmes dans le département du Gard. Cette centrale, incluse dans la base de travaux du CNM, a pour unique but son approvisionnement en enrobés.

Cette demande va conduire à la production d'environ **150 000 tonnes** de grave-bitume exclusivement destinés au chantier CNM avec une cadence maximale de production de **2 600 tonnes par jour**.

L'autorisation est demandée pour une durée de **6 mois (renouvelable une fois)**, au titre des rubriques suivantes de la nomenclature des ICPE :

- **2521-1**: Centrale d'enrobage au bitume de matériaux routiers à chaud (Autorisation)
 - Débit maximal de production : **550 t/h**
- **2915-2** : Procédés de chauffage utilisant comme fluide caloporteur des corps organiques combustibles (Déclaration)
 - Fluide caloporteur : SERIOLA 1510 ; point éclair >200°C
 - Température de chauffe du fluide caloporteur <200°C
- **1520-2** : Dépôt de matières bitumineuses fluides supérieur ou égal à 50t mais inférieur à 500t (Déclaration)

- Stockage de bitume : 175 m³ (~175t)
- **1430 et 1432-2b** : Stockage de liquides inflammables (Déclaration)
 - C équivalent = 67 m³/5 (= 13,4 m³)

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.

Les communes comprises dans **le rayon d'affichage de 2 km** autour du site du projet sont :

- Nîmes
- Aubord
- Générac
- Milhaud

Au terme de l'exploitation de la centrale d'enrobage, celle-ci sera réaménagée en terrains à vocation agricole.

Défrichage :

Aucune autorisation de défrichage n'est nécessaire compte tenu de l'absence de boisement sur l'emprise du projet. Les terrains sont occupés par des friches et une petite vigne.

LOCALISATION DU PROJET

Le site du projet se situe dans une plaine agricole, au lieu-dit « Valdebanne », sur la commune de Nîmes, dans le département du Gard. La topographie du site est comprise entre 33 et 35 m NGF.

Le site est localisé dans le sud-ouest de la commune de Nîmes, en limite de la commune de Milhaud. Son emprise est entièrement comprise **au sein de la Base Travaux d'Oc'Via Construction, au sein d'une boucle de raccordement ferroviaire**. La centrale d'enrobage prendra place au sein d'une plateforme globale qui accueillera également une station de transit de matériaux minéraux, permettant son alimentation.

A plus grande échelle, le projet est situé :

- à plus de 5 kilomètres au Sud-Ouest de Nîmes,
- à 2 km environ à l'Ouest des premières habitations d'Aubord,
- à 3,5 km environ au Nord de Générac,
- à 3km environ au Sud de Milhaud.

Les zones urbanisées les plus proches du projet sont :

- Le quartier Est d'Aubord à 1,9 km,
- Les habitations à proximité/au Mas de Grès, à environ 600m à l'Ouest
- Les habitations à proximité/au Mas Vouland, situées à peu près entre 300 et 600 mètres au Sud-Est. Les habitations éparses du lieu-dit « Valdebanne », comprenant notamment un centre équestre (Grand Mas d'Assas) et une école religieuse, à environ 500m au Nord.

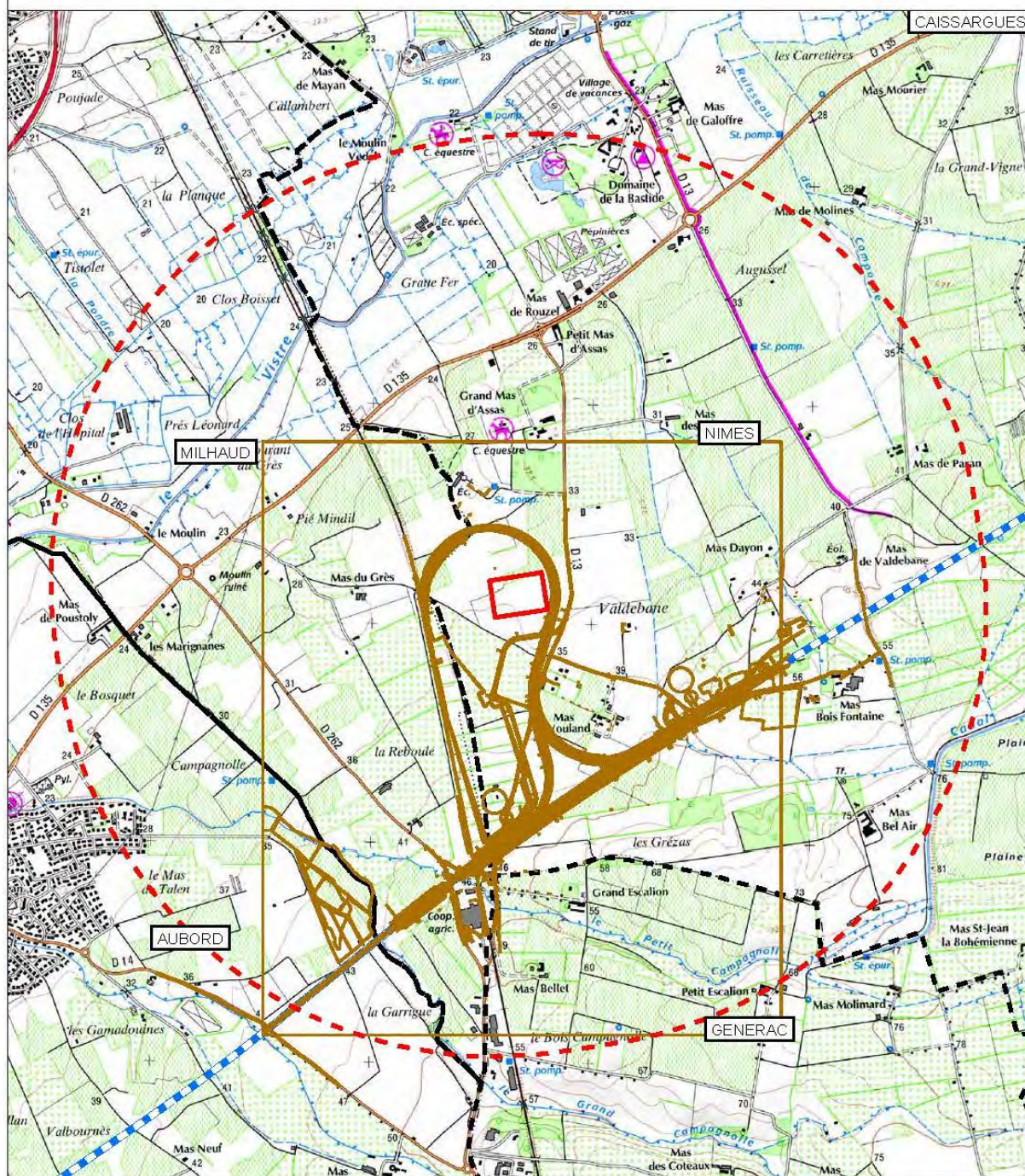
Les habitations les plus proches du projet constituent principalement **des mas isolés**. Elles sont localisées tout autour de la base travaux. **On ne trouve aucune habitation au sein de la boucle ferroviaire.**

L'occupation du sol au droit de la zone est **agricole** sur la totalité de sa superficie. Elle est composée en majorité de **friches** et d'une petite vigne. **Ces terrains ne sont pas actuellement exploités.**



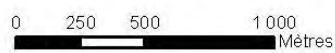
Demande d'autorisation temporaire 2521
 "Valdebanne Nord Ouest" - Nîmes (30)
 OC'Via Construction

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)



Principe de l'exploitation

L'exploitation de la centrale d'enrobage comprendra les étapes suivantes :

- **Travaux préparatoires** (bornage du site)
- **Décapage de la terre végétale et mise à nu des sols** : Travaux de débroussaillage, d'arrachage de vigne. La terre végétale sera mise en merlon sur les pourtours de l'emprise et réutilisée dans le cadre du réaménagement. Mise en place du portail.
- **Terrassement** : Il consistera à niveler le terrain, à créer un réseau de fossés internes à l'emprise du site et un bassin de confinement pour permettre la bonne gestion des eaux de ruissellement.
- **Mise en place des revêtements de sol** : du bicouche sur l'emprise globale du projet et de l'aire enrobée sur la zone de roulage de la centrale.
- **Réception et stockage des granulats** sur l'aire de stockage prévue à cet effet,
- **Mise en place des installations mobiles** (centrale, base-vie,...)

- **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.
- **Remise en état du site** : une fois que la pose de la grave bitume sur le tracé gardois de la LGV du projet CNM aura été effectuée, le site sera remis en état. Pour cela, les aires étanches (bâches, surfaces enrobées,...) seront retirées ainsi que toutes les infrastructures (centrale mobile, locaux de la base-vie,...), le bassin de confinement des eaux et les fossés seront remblayés et nivelés et la terre végétale conservée sera régalée sur la totalité de l'emprise du site.

La durée totale effective de l'exploitation sera de **3 mois environ**.

Conduite de l'exploitation

Les horaires d'activité du site s'étaleront de **7h00 à 18h00**, du lundi au vendredi, hors jours fériés. Les horaires pourront être élargis les jours de forte activité à 6h-22h.

L'équipe travaillant régulièrement sur le site sera composée de :

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

Pendant les campagnes de décapage / terrassement & réaménagement, cette équipe sera remplacée par :

- 1 conducteur de bulldozer ou niveleuse,
- 1 conducteur de pelle hydraulique,
- 1 ou 2 dumpers

Le matériel utilisé régulièrement sur site sera composé de :

- 2 chargeuses,
- 1 centrale d'enrobage mobile,
- 1 citerne mobile arroseuse.

Les installations annexes sont constituées par :

- Des bennes pour la gestion des déchets,
- La cabine dans laquelle se trouve le poste de commande de la centrale d'enrobés,
- Un pont bascule,
- Un parking de 6 places VL pour le personnel et les visiteurs,

- Une réserve incendie de 120m³ type bêche à eau,
- Une base-vie comprenant un atelier pour l'entretien de la centrale d'enrobés, des locaux sanitaires (réfectoire, vestiaires et 2 WC autonomes).

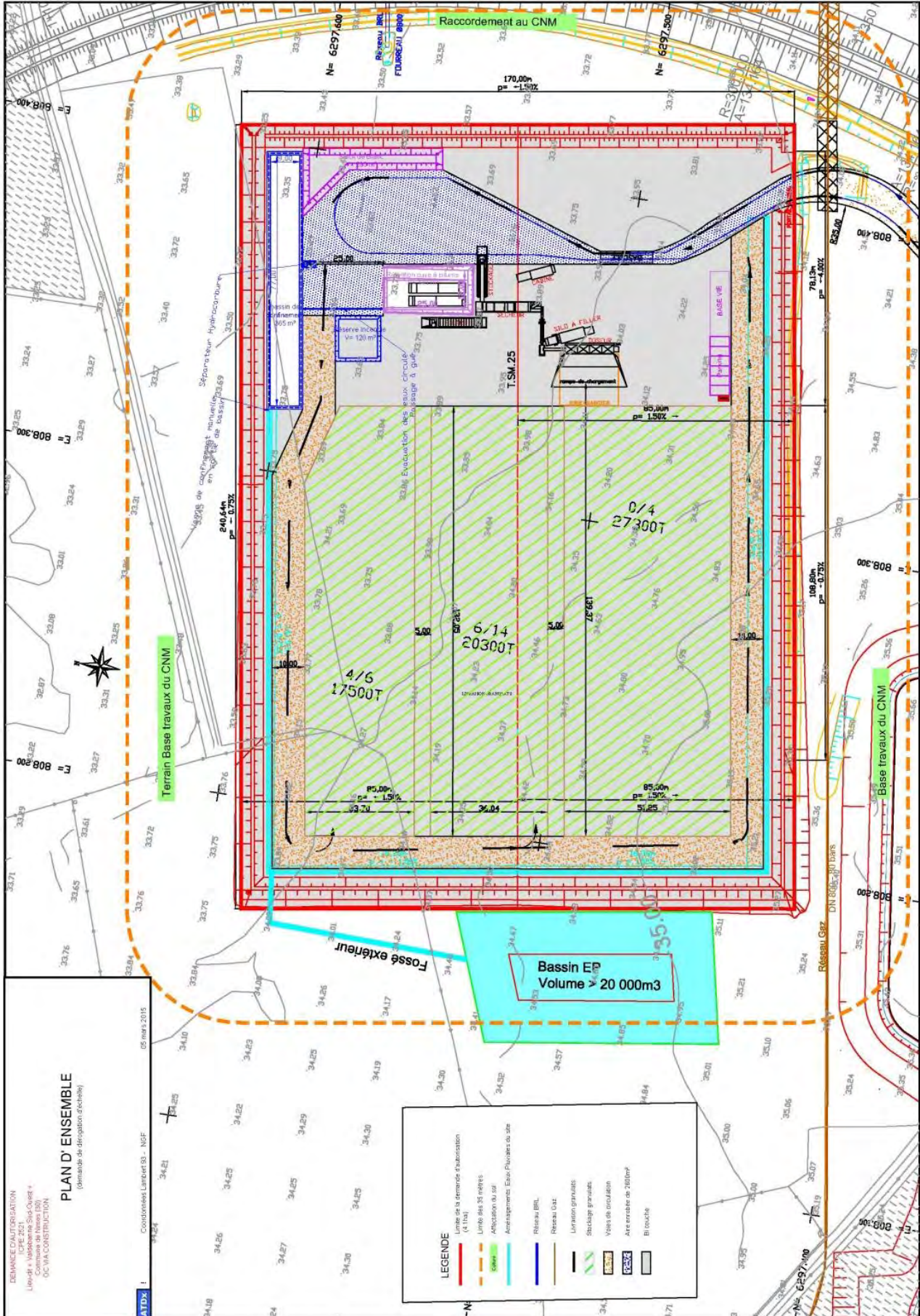
L'entretien courant des engins se fera sur l'aire enrobée du site. Les réparations plus importantes seront réalisées **en dehors** du site.

Les engins de chantier seront ravitaillés en carburant directement sur site, par camion-citerne.

Une cuvette de rétention, de type PEHD et relevée sur les bords de 50 cm environ, sera mise en place sous le parc à liants. La bêche constituant cette cuvette sera recouverte par 5 cm de sable. Sa surface sera de 300 m² et son volume répondra à l'article 25 de l'arrêté du 04/10/2010 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des ICPE soumises à autorisation.

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.

Les matériels, engins,... ne seront amenés sur site que le temps de la phase de production de grave-bitume. Il n'y aura aucune installation fixe.



II. Raisons du choix du projet - compatibilité avec l'affectation des sols et avec les plans, schémas et programmes

PROJET : RAISONS et COMPATIBILITES

Raisons du choix du projet

- **Mise en œuvre d'une solution innovante, la structure d'assise en grave bitume**: la centrale d'enrobage permettra de répondre au besoin en grave bitume du chantier. La grave bitume est une innovation dans le domaine des constructions ferroviaires. Utilisées dans la structure d'assise des voies, elle permet d'obtenir une meilleure qualité de celle-ci (en termes de résistance, de maintien). Elle permet aussi de faciliter l'entretien des voies. Par ailleurs, sa mise en place permet de réduire significativement la quantité de matériaux minéraux nécessaires habituellement pour de telles infrastructures. De plus, la pose du grave bitume s'apparente à la construction d'une chaussée routière, une fois en place, il est possible d'organiser le chantier différemment, en réalisant certaines tâches par camions plutôt que par trains, faisant ainsi gagner du temps au chantier.
- **Situation géographique / complémentarité avec les autres installations de la Base Travaux** : La localisation de la centrale d'enrobage au sein de la Base Travaux, au plus proche du tracé LGV, permet de réduire la distance qui la sépare du chantier. Cette proximité induit des avantages économiques et environnementaux mais permet également de livrer sur le chantier un produit dont les qualités sont optimales. Cette situation géographique permet également à la centrale de fonctionner en complémentarité avec les autres infrastructures de la Base Travaux concernant la gestion des déchets, le ravitaillement en carburant,... De plus, inscrite au sein de la boucle de raccordement, la centrale d'enrobage ne créera pas de nouveaux impacts sur son environnement, elle ne fera qu'augmenter légèrement et temporairement l'impact global de la Base Travaux.
- **Foncier** : La société OC'VIA dispose de la maîtrise foncière de l'ensemble des terrains concernés par le projet.
- **Economie** : La centrale d'enrobage est un maillon de la chaîne de production de la grave bitume. Le contrôle de chaque maillon de cette chaîne permet de maîtriser les coûts de production.
- **Raisons environnementales** : Oc'Via Construction s'engage à effectuer des travaux et à créer des aménagements respectueux de l'environnement. Les nuisances et impacts relatifs au fonctionnement de la centrale d'enrobage seront maîtrisés par la mise en place et le suivi de mesures adaptées. Par ailleurs, la centrale s'implante dans un secteur où des mesures ont déjà été approuvées dans le cadre du projet global du CNM et est entourée par le remblai de la boucle ferroviaire, qui joue le rôle d'écran paysager, phonique et de protection vis-à-vis des poussières.

Le projet retenu constitue le compromis le plus favorable dans la mesure où il permet d'alimenter le chantier LGV rapidement, tout en minimisant son impact sur le milieu environnant.

Compatibilité avec l'affectation des sols

Le document d'urbanisme en vigueur sur la commune de Nîmes est un **Plan Local d'Urbanisme** approuvé le 1 mars 2004 et dont la dernière modification a été approuvée le 8 février 2014.

L'emprise du projet est située dans un **zonage Agricole** n'interdisant pas l'ouverture et l'exploitation d'une installation nécessaire au service public ou d'intérêt collectif ; 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**.

Le site n'est concerné par aucune servitude ou réseaux.

Compatibilité avec les plans, schémas et programmes

Le projet retenu **suivra les recommandations** des plans, schémas et programmes suivants :

- Concernant la gestion de la ressource en eau : le **SDAGE Rhône-Méditerranée** et le **SAGE « Vistre – Nappes Vistrenque et Costières »**,
- Concernant l'urbanisme : le **SCOT Sud Gard**, le **PPRI de Nîmes**
- Concernant l'air : le **SRCAE du Languedoc-Roussillon**, le **PPA de Nîmes**
- Concernant le bruit : le **PPBE du Gard**
- Concernant les déchets : les différents plans nationaux, régionaux et départementaux de **gestion des déchets**

Il n'y a pas d'autre document s'appliquant sur le territoire pouvant être concerné par le projet de centrale d'enrobage à chaud.

III. Analyse de l'état initial et des effets du projet - mesures envisagées

SITES ET PAYSAGE

Etat initial

Il n'y a **aucun site classé ou inscrit** ou classé au titre du paysage, ni Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (**AVAP** – ex ZPPAUP) dans un rayon de 2 km du projet.

Les **monuments historiques** les plus proches sont : - Le Château de Générac, à 4,6 km au Sud,,
- L'église Saint André de Bernis, à 4,5 km au Nord-Ouest,
- Le temple protestant de Bernis, à 4,4 km au Nord-Ouest.

L'emprise du projet se situe dans l'unité paysagère « **La plaine de la Costière** ». Les abords immédiats du site sont **agricoles**, mais en pleine mutation (travaux de la base travaux d'Oc'Via et de la LGV).

Les **perceptions statiques** vers le site sont restreintes du fait de :

- Le **remblai de la boucle de raccordement ferroviaire**,
- L'**éloignement** des zones urbanisées,
- La présence de **végétation** masquant les visibilitées (haies arborées autour des parcelles agricoles, bosquets).

Le site n'est ainsi pas visible depuis les habitations (**mas**) les plus proches. Seuls les usagers de la voie ferrée Nîmes – Grau-du-Roi peuvent l'apercevoir de manière dynamique et temporaire. Le remblai de la boucle ferroviaire reste par ailleurs discret dans le paysage.

Les **perceptions dynamiques** sont les suivantes :

- Depuis le **chemin de randonnée GR700**, à 1,3km à l'Est du site, seul le remblai de la boucle ferroviaire est distinguable,
- Depuis la RD13 mais cette route est fermée à la circulation, sauf desserte travaux et riverains, jusqu'en 2017,
- Depuis la voie ferrée Nîmes – Grau-du-Roi, sur un tronçon limité.

Effets du projet

Effets permanents :

- **Le projet est temporaire. Aucun** impact ne subsiste après la remise en état.

Effets temporaires :

- **Activité** de la centrale (engins, installations, poussière...),
- **Présence de la cheminée (et éventuellement de la trémie de stockage) dans le paysage**, la cheminée dépassera d'environ 7 à 10m du remblai selon la zone de perception et le panache de fumée qui s'en dégagera sera également visible.

Modification des perceptions : C'est la présence de la cheminée (et éventuellement de la trémie de stockage) qui modifiera surtout la perception du site. La partie haute de la cheminée et son panache seront visibles depuis le Mas de Grès, depuis l'entrée du Mas Vouland ainsi que, de façon dynamique, depuis les axes cités plus haut (chemin de randonnée GR700 et RD13).

Pas de visibilité depuis les monuments historiques.

En revanche, la centrale d'enrobage ne sera pas visible depuis les centres urbains les plus proches, ni depuis les axes routiers fréquentés comme la RD135 (à 900m au Nord).

Mesures envisagées

Les mesures favorables à l'intégration paysagère sont :

- **Un merlon de 2m de haut**, qui sera mis en place autour de l'emprise globale du projet. Il limitera l'impact visuel des usagers de la ligne Nîmes – Grau-du-Roi.
- **le remblai de la boucle ferroviaire, qui limite en grande partie les nuisances** (écran phonique, protection vis-à-vis des poussières, ...).
- **L'arrosage des stocks et des pistes**, lors de jours particulièrement secs ou ventés.

MILEU NATUREL

Etat initial

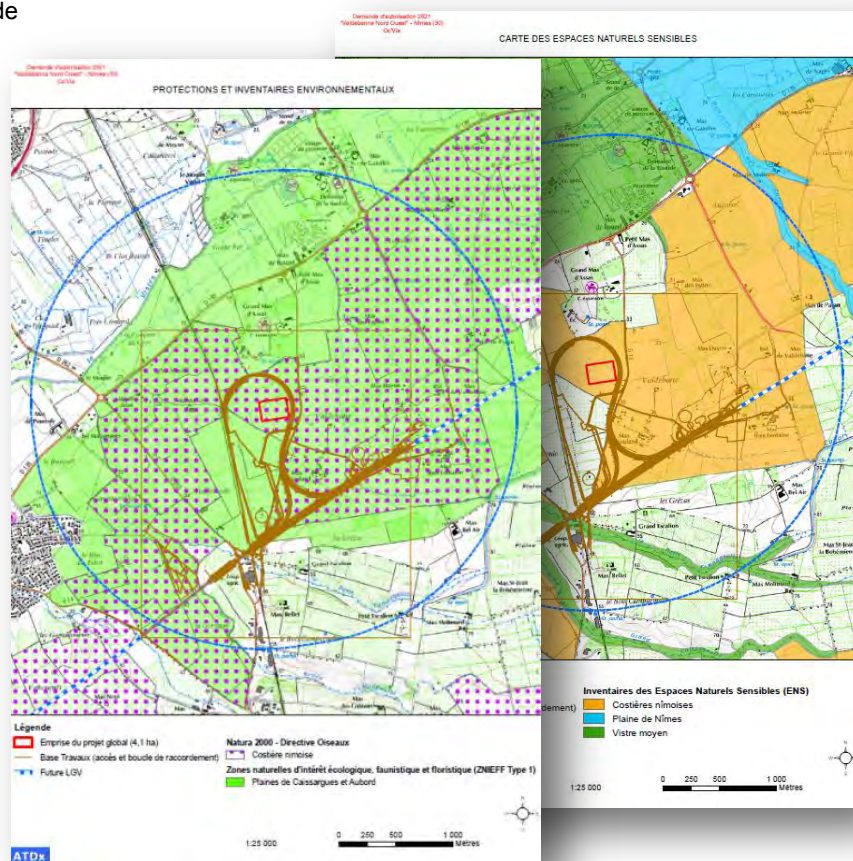
La zone du projet montre un certain nombre de protections ou d'inventaires relatifs au milieu naturel. **Le projet est compris dans :**

- La **ZNIEFF de type 1 « Plaines de Caissargues et Aubord »**
L'ENS « Costières Nîmoises »
- La zone vulnérable (Directive européennes « **Nitrates** ») « Nappes de la Vistrenque et des Costières »

Le projet est, de plus, compris dans la **Natura 2000 ZPS « Costières Nîmoises »**.

Dans le cadre du chantier global du CNM, les aspects écologiques de la Base Travaux ont déjà été pris en compte et **des mesures ont été approuvées**. On citera notamment :

- L'obtention des arrêtés CNPN de dérogation pour la destruction d'espèces faunistiques et floristiques protégées : arrêtés préfectoral n°2013-220-001 du 6 août 2013 global et du 30 août 2013 spécifique à l'Outarde Canepetière
- L'obtention de l'arrêté préfectoral « loi sur l'eau » n°2013297-0030 du 24 octobre 2013 pour la réalisation de la ligne LGV bassin versant du Vistre.



Habitats : Friches et vignes, habitats anthropisés. Intérêt faible.

Flore : Pas d'enjeu floristique ou botanique particulier.

Insectes : Habitat peu favorable au développement d'insectes. Enjeu faible.

Reptiles : Enjeu faible en raison des habitats défavorables à un cortège diversifié de reptiles et à l'absence d'espèce patrimoniale.

Amphibiens : Une zone du projet est jugée favorable pour certains amphibiens (dont le Crapaud calamite, le Pédolyte ponctué et la rainette méridionale, qui sont des espèces protégées). Enjeu batrachologique faible à ponctuellement modéré.

Oiseaux : L'aire du projet abrite plusieurs espèces patrimoniales et/ou protégées (entre autres l'Oedicnème criard et l'Outarde canepetière, dont deux individus ont été observés au sein de l'emprise du projet). L'enjeu écologique est fort.

Chiroptères : Milieux de la zone du projet peu favorables pour les chiroptères. Enjeu faible.

Autres mammifères : Espèces communes, intérêt écologique faible.

Effets du projet

La centrale d'enrobage n'engendrera pas d'impacts d'une autre nature que ceux déjà traités dans les dossiers CNPN et le dossier d'évaluation des incidences sur la ZPS « Costières Nîmoises », qui traitent notamment de la Base Travaux globale.

Habitats et flore: Destruction de la flore et des habitats naturels et semi-naturels présents sur l'emprise du projet. Impact très faible (pas d'espèces patrimoniales/protégées et habitats recréés après exploitation du site).

Amphibiens : Destruction des habitats engendrant la perte de zones d'estivage et d'hivernage.

Oiseaux : Disparition de territoire de chasse, nourrissage ou nidification. L'impact le plus fort concerne l'Outarde Canepetière.

Faune, hors Oiseaux et Amphibiens : Destruction d'habitats qui ne constituent pas des zones réputées indispensables au bon accomplissement de leurs cycles biologiques.

Faune en général : - Risque de destruction d'individus lors de la phase de décapage

- Formation de poussières dans un secteur déjà exposé par les travaux alentours (impact faible)

MILEU NATUREL

- Dérangement de l'activité du site, dans un secteur déjà exposé par les travaux
- Pollution accidentelle (impact très faible)
- Dégradation de fonctionnalité écologique (impact très faible)
- Propagation de plantes invasives (impact très faible)

Mesures envisagées

Les mesures envisagées sont celles indiquées dans les arrêtés cités précédemment. Les mesures suivantes permettront de **supprimer ou réduire** les impacts du projet sur le milieu naturel :

- Mesure d'évitement : **Adaptation** du calendrier de début des travaux
- Mesure de réduction MR1 : **Balisage** des emprises des zones écologiquement sensibles,
- Mesure de réduction MR3: **Mise en défens** spécifique aux amphibiens
- Mesure de réduction MR7 : **Assainissement provisoire** en phase chantier,
- Mesure de réduction MR8 : **Gestion des pollutions** chroniques et accidentelles,
- Mesure de réduction MR9 : **Limitation du risque** de développement de plantes invasives,
- Mesure de réduction supplémentaire: **Limitation des émissions de poussières**.

Ces mesures seront l'objet d'un **suivi** général et d'un **accompagnement**, conformément à l'article 28 de l'arrêté préfectoral « loi eau » n°2013-297-0030 du 24/10/2013 et aux articles 4 des arrêtés CNPN n°2013-220-001 global du 06/08/2013 et du 30/08/2013 Outarde.

Afin de compenser les impacts résiduels des travaux de l'ensemble du projet CNM au titre de la réglementation Natura 2000 concernant le site ZPS « Costières Nîmoises », et plus largement sur le milieu naturel, Oc'Via s'est engagée à mettre en œuvre des **mesures compensatoires**, définies à l'article 27 de l'arrêté préfectoral « loi eau » n°2013-297-0030 du 24 octobre 2013 et aux articles 3 des arrêtés CNPN n°2013-220-001 du 6 août 2013 global et du 30 août 2013 Outarde.

EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES

Etat initial

Concernant les eaux souterraines, la zone d'étude est située au niveau de la masse d'eau souterraine n°6101 dite « **Alluvions anciennes de la Vistrenque et des Costières** ». Il s'agit d'un aquifère à dominante sédimentaire. Cet aquifère, majoritairement libre, est présent dans les alluvions du Villafranchiens et les sables d'Astien.

D'après le SDAGE 2010-2015, la qualité des eaux montrent un **bon état quantitatif**, mais un **état chimique mauvais** (sensibilité aux **pesticides** et aux **nitrate**s liée aux activités agricoles).

Au droit du site, la nappe s'écoule globalement vers le Nord-Ouest. Les suivis piézométriques ont permis de définir le niveau de la nappe, entre 30 et 33m NGF environ.

La zone d'étude n'empiète sur aucun périmètre de protection rapprochée (PPR) ou éloignée (PPE) pour la ressource en eau potable. Elle ne fait pas non plus partie de l'aire d'alimentation du champ captant du Rouvier.

Le captage AEP le plus proche est la prise d'eau superficielle « Nîmes Ouest Campagne », située en amont hydraulique, à environ 1,9km du projet. On notera la présence de plusieurs puits privés dans les environs, le plus proche étant situé à 300m.

Concernant les eaux superficielles, la zone d'étude est située dans le **bassin versant du Vistre**. Cependant la localisation du site au sein d'une boucle ferroviaire, l'isole en partie du milieu hydrographique.

L'emprise du projet n'intercepte **aucun cours d'eau** temporaire ou permanent. Elle n'est pas située en zone inondable. Les cours d'eaux les plus proches sont : le Petit Campagnolle (à 1,2 km au Sud) et le ruisseau temporaire Valdebane (500m à l'Est).

Au niveau de l'emprise du projet, les eaux s'infiltrent ou ruissellent vers le fossé intérieur de la Base Travaux, relié à une noue qui permet l'infiltration des eaux et, lors des pluies importantes, les conduits sur l'extérieur de la Base Travaux, en direction du Nord.



Effets du projet

- **Aucune eau de process**,
- Pas d'impact sur la **morphologie** et la **piézométrie** de la nappe,
- Risque de **déversement** de substances polluantes : réservoir engins, installations, ravitaillement en carburant
- Risque de pollution par les **matières en suspension**
- Utilisation de **l'eau limitée** (arrosage en cas de temps sec et venté et eau potable). Pas de prélèvement d'eau sur site
- **Parc à liants, mise à nu** des sols.

Mesures envisagées

- Création d'un **merlon** périphérique autour du site qui déviara les eaux externes et évitera tout acte de malveillance.
- Création de **fossés** périphériques internes permettant la gestion des eaux de ruissellement sur site
- Création d'une zone de roulage **étanche** reliée à un séparateur hydrocarbures puis à un **bassin de confinement** correctement dimensionné.
- Revêtement intégrale de la plateforme globale avec du **bicouche**.
- Création d'une **cuvette de rétention** étanche correctement dimensionnée pour accueillir le parc à liants (bitume, fiouls).
- Equipement du groupe électrogène principal d'une **cuve à double paroi**.
- Tri et stockage des déchets dans des contenants adaptés et évacuation régulière de ceux-ci par les filières agréées.
- Stationnement et entretien préventif courant des engins sur l'aire étanche. Les grosses réparations seront effectuées en dehors du site.
- Bidons d'appoint en huiles nécessaires à l'entretien courant du matériel situés sur rétention règlementaire dimensionné à l'intérieur de l'atelier de la base-vie.
- Ravitaillement bord à bord des engins sur l'aire étanche avec un camion-citerne muni d'un pistolet de distribution manuelle.
- Ravitaillement du groupe électrogène principal de la centrale au-dessus d'un dispositif étanche amovible.
- **Plan d'alerte et d'intervention** en cas d'incident ou de pollution.
- Engins et camions munis de **kit de dépollution** d'urgence.
- Suivi de la qualité des eaux en sortie de séparateur à hydrocarbures.

ACCES AU SITE – CIRCULATION

Etat initial

Habitats : Mas isolés présents dans le secteur du projet. Zones urbaines distantes d'au moins 1,9 km. premiers riverains à 280 m, au Sud-Est, en dehors de la boucle ferroviaire.

Activités économiques : place importante du secteur liée aux services et aux activités agricoles. Parcelles de la zone d'étude non classées en AOC viticole.

La base travaux, la logistique du chantier CNM et la construction de la ligne LGV en cours, représentent également une source d'emplois dans le secteur.

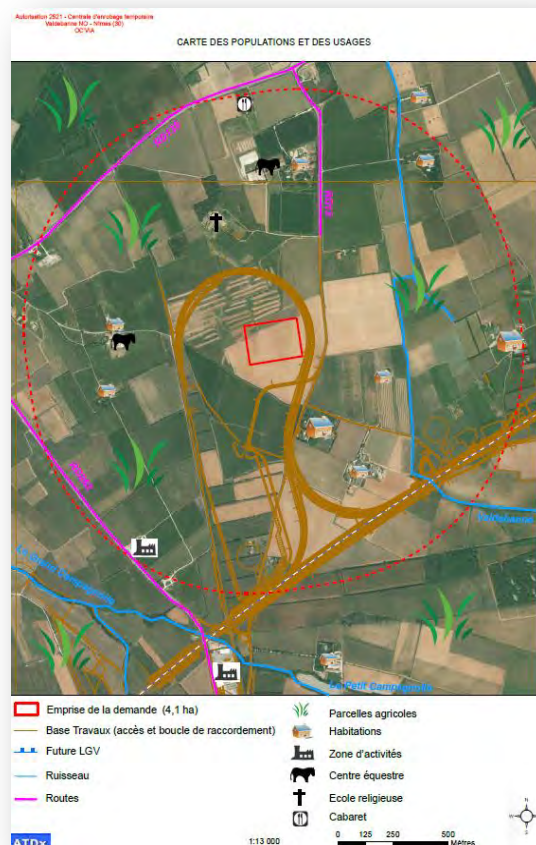
Sites industriels : Zones d'emprunt Aubord Nord et Sud à moins de 2 km du site.

Attrait touristique sur le centre-ville de Nîmes principalement, à plus de 5km du projet. Deux centres équestres à moins d'un kilomètre du site. Passage du GR 700 à 1,3km à l'Est. Présence d'un gîte au Mas Vouland (540m au Sud-Est) et d'un cabaret (Mas des Capelans), le long de la RD135, à 970m au Nord.

Site du projet non compris dans la zone de protection de 500 m des Monuments Historiques du secteur. Pas d'enjeux archéologiques (diagnostic déjà réalisé).

Réseaux : Pas de réseaux sur le site du projet. En revanche, une canalisation de gaz passe immédiatement au Sud de l'emprise.

Ambiance acoustique : représentatif d'une zone rurale traversée par une route à forte circulation (RD135).



Effets du projet

- Envol de **poussières** (décapage, manipulation des matériaux, installations, vent, circulation) : impact sur la végétation et sur le paysage.
- **Émissions sonores** (engins, camions) : bruits conformes à la réglementation.
- **Disparition temporaire de terres agricoles** en friches
- **Rejets atmosphériques** de la cheminée de la centrale conformes à la réglementation.
- **Odeurs** (bitume chaud, gaz de combustion)
- Impact positif sur **l'activité économique** de la région : création de 5 emplois.
- Impact sur la salubrité et la sécurité publiques très faible à nul.

Mesures envisagées

Bruit :

- Activité **de jour**, entre 7h et 18h du lundi au vendredi, hors WE et jour fériés et **exceptionnellement nocturne** de 6h à 22h, les jours de fortes activités.
- Mise en place, tout autour de l'emprise, d'un **merlon** de 2 m de hauteur
- Durée du chantier limitée à quelques mois
- **Entretien préventif** et régulier du matériel et des engins
- Remblai de la boucle ferroviaire allant jusqu'à 6m de hauteur

Réseaux :

- Aucun terrassement n'aura lieu à proximité de la canalisation de gaz. Une **couverture béton** sera appliquée au droit de cette canalisation, au niveau des pistes d'accès pour assurer la stabilité de l'ouvrage lors du passage de véhicules.

Poussières :

- **Arrosage** des pistes et des stocks en cas de temps sec et venté (abattage poussières),
- **Bâchage** des camions de sable et de grave bitume.
- **Limitation de la vitesse** à 30km/h sur le site,
- **Limitation de la hauteur des stocks** de matériaux à 5m.

Odeurs :

- Fioul TBTS, bon réglage du brûleur,
- Suivie des rejets atmosphériques,
- Entretien et réglage des engins, bâchage des camions.

Divers :

- Gestions des déchets : collectes et tri des déchets, maintien du site propre,
- Respect des horaires de fonctionnement de la centrale.

Au vu de l'absence de risque induit par le projet sur la santé humaine, aucune mesure spécifique n'est mise en place. Les dispositions concernant la protection des eaux, l'air et le climat, et la commodité du voisinage contribuent à limiter les effets du projet sur la santé publique. 17

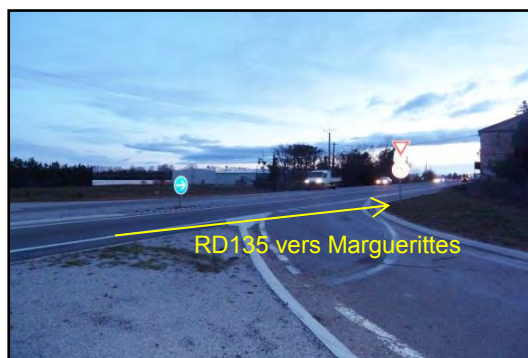
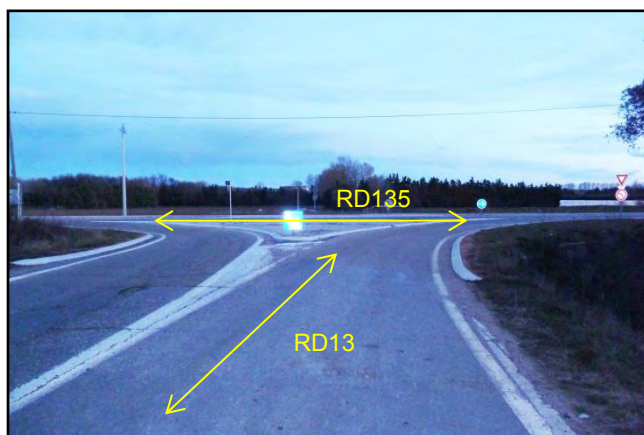
ACCES AU SITE – CIRCULATION

Etat initial

Les principales voies routières du secteur d'étude sont :

- La RD13 qui passe au droit de la boucle ferroviaire à l'Est.
- La RD135, dite « route des canaux », axe fréquenté qui relie Vauvert à Marguerittes et passe à 900m au Nord,
- La RD262 qui relie Milhaud à Générac, à 900m au Sud-Ouest du site

L'accès à la centrale se fera depuis la RD13, au Sud-Est du projet. L'aménagement n'est pas encore effectué. Pour rattraper la RD13, les camions emprunteront la RD135. L'intersection entre les deux routes présente une bonne visibilité et est bien sécurisée.



Le projet présente également une voie ferrée : la ligne unique mixte Nîmes – Grau-du-Roi, sur laquelle le raccordement ferroviaire de la future LGV va se faire. Cette voie passe à environ 300m à l'Ouest du projet.

Effets du projet

- Matériaux exclusivement pour les travaux de la future LGV du secteur gardois
- Acheminement de la grave bitume à 70% par la trace de la ligne LGV / 30% par la route.
- En cas d'indisponibilité de la trace LGV, les camions emprunteront la RD13 puis la RD135.
- Approvisionnement en matériaux de la plateforme depuis les carrières du secteur.
- Trafic total sur la RD135 : hausse inférieure à 2% du trafic global mais hausse allant jusqu'à 25% du trafic poids-lourds (cas exceptionnel).
- Impact nul de la grave bitume acheminée par la trace de la LGV.

Mesures envisagées

- **Accès au site réservé au chantier** et interdit au public, **fermé en dehors des heures d'ouverture** du chantier
- **information des riverains** par la mise en place de **panneaux**,
- **Aménagement** du carrefour de l'accès au site avec la RD13,
- **Limitation de la vitesse à 30 km/h** sur le site d'exploitation et sur les voies d'accès
- **Affichage des règles** et du plan de circulation sur le site, signalisation, respect du code de la route
- Véhicules équipés de **direction de secours** et d'un avertisseur de recul
- Mise en place d'une signalisation verticale et au sol au niveau du carrefour d'accès au site/RD13 : « STOP » au niveau de l'accès et panneaux « attention, sortie de camions » sur la RD13 de part et d'autre du carrefour.

IV. Etude de dangers

RESUME NON TECHNIQUE – Etude dangers

Nature	Opérations / équipements concernés	Défaillance	Causes	Conséquences	Principales mesures de prévention	Probabilité	Cinétique	Gravité	Criticité	Zone d'effet
Tout type d'accident	-	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> - Respect du PGC et du PPSPS établis dans le cadre du programme des travaux CNM - Interdiction d'accès à toute personne extérieure non autorisée (clôture, merlon, portail) – information des riverains par des panneaux, - Site fermé en dehors des horaires d'ouverture, - Equipements de protection individuelle pour les personnes amenées à pénétrer sur le site : gilet fluorescent, casque, lunettes, chaussures de sécurité, - Au moins une personne formée aux premiers secours (Sauveteur Secouriste du Travail), formation et information du personnel, - Affichage des coordonnées des secours et des consignes en cas d'accident - Mise à disposition de moyens d'intervention (téléphones, trousse de secours...) - Dégagement de l'accès aux secours pendant les heures d'ouverture, - Le respect de la réglementation en vigueur concernant la sécurité, - La formation et l'information permanente du personnel, - Le respect strict des consignes de sécurité, - La vérification technique préventive du matériel et des engins, - La mise à disposition permanente de moyens d'intervention en cas de blessure (téléphone portable, trousse de premier secours), - L'affichage des consignes en cas d'accident ou d'incendie et des coordonnées téléphoniques des centres de secours, - Arrêt de l'activité en cas de conditions climatiques défavorables ou dangereuses (orage, chute de neige, vent très violent...) 	-	-	-	-	-
Incendie	<p>Activité en général</p> <p>Présence de produits inflammables de 2^{ème} catégorie</p>	Départ d'incendie	<p>Collision entre véhicules</p> <p>Court-circuit à proximité de produits inflammables</p> <p>Cigarette</p> <p>Foudre</p>	<p>Dégâts matériels</p> <p>Dommages corporels</p> <p>Pollution de l'air / gêne par les fumées</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Stockages des hydrocarbures respectant les normes en vigueur, - Consignes lors du ravitaillement et des opérations de dépotage du parc à liants rappelant l'interdiction de fumer, l'obligation de l'arrêt du moteur ou des machines, la présence continue de l'opérateur,..., - Stockage des déchets dans des conteneurs dédiés, et sur rétention réglementairement dimensionnée - Maintien de la plateforme dans un bon état de propreté, - Etablissement d'un « permis de feu » réglementaire pour tous travaux par points chauds, - Brûlage interdit, - Interdiction de fumer à proximité produits inflammables, - Formation du personnel à la lutte contre l'incendie, - Présence d'extincteurs contrôlés annuellement, au niveau des engins, et en des points stratégiques, - Présence d'une réserve d'eau 120 m³ et de produit émulseur nécessaire à une intervention incendie, - Etablissement et affichage d'un plan de sécurité incendie, - Vérifications de conformité périodiques conformément à la réglementation en vigueur, - Seul le personnel habilité est autorisé à réaliser procéder à la consignation et à l'entretien des installations électriques, - Pas de flux thermiques en dehors de la zone autorisée et pas de produits inflammables dans la zone d'effet domino des flux thermiques. 	Evènement probable	Lente	Modéré	<p>Risque moindre</p> <p>Mesures suffisantes</p>	<p>Plateforme</p> <p>Dépend aussi de l'intervention des services d'incendie et de secours et des conditions climatiques (vent et pluie)</p>
Explosion	<p>Centrale d'enrobage</p> <p>Dépoussiéreur</p> <p>Bouteilles d'oxygène et d'acétylène</p>	Explosion intempestive	<p>Non-respect des consignes</p> <p>Incendie</p> <p>Mauvaise entretien</p>	<p>Dégâts matériels</p> <p>Dommages corporels</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Bouteilles de gaz stockées en dehors des flux thermiques des produits inflammables présents sur la plateforme, - Entretien régulier de la centrale d'enrobage et de son dépoussiéreur, - Interdiction de fumer à proximité des produits explosifs. Pas de flamme, ni d'étincelle – pas d'ondes radios ni de téléphone portable. 	Evènement improbable	Instantanée	Modéré	<p>Risque moindre</p> <p>Mesures suffisantes</p>	Plateforme
Pollution des eaux et du sol	<p>Utilisation d'engins, et de groupes électrogènes</p> <p>Ravitaillement des engins en carburant</p> <p>Parc à liants, dépotage du parc à liants, fluide caloporteur</p>	<p>Fuite de carburant</p> <p>Fuite d'huile</p> <p>Fuite d'un flexible du parc à liants</p> <p>Fuite de fluide caloporteur</p> <p>Fuite d'une cuve</p>	<p>Collision entre véhicules</p> <p>Rupture d'un flexible</p> <p>Erreur de manipulation</p> <p>Malveillance</p>	<p>Infiltration de la pollution dans le sous-sol</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Engins seront vérifiés et entretenus régulièrement, - Tous les engins disposent d'un kit anti-pollution, - L'entretien sera réalisé sur l'aire enrobée reliée à un séparateur à hydrocarbures, - Ravitaillement en bord à bord des engins et du groupe électrogène principal. Il se fera par camion-citerne selon une procédure permettant d'éviter tout risque de pollution : au-dessus d'un bac à égouttures, - Stationnement des engins, sur l'aire enrobée le soir - Fûts d'huile d'appoint disposés dans le local atelier, sur rétention, - Procédure de dépotage du parc à liants, - Entretien de la centrale d'enrobage et de son système de réchauffage du parc à liants, - Volume de rétention approprié pour contenir les volumes de produits polluants (parc à liants, groupe électrogène principal, chaudière domestique) et les eaux d'extinction d'incendie. 	Evènement improbable	Lente	Modéré	<p>Risque moindre</p> <p>Mesures suffisantes</p>	<p>Sous-sol de la plateforme</p> <p>Aquifères souterrains sous-jacents</p>

RESUME NON TECHNIQUE – Etude dangers

Nature	Opérations / équipements concernés	Défaillance	Causes	Conséquences	Principales mesures de prévention	Probabilité	Cinétique	Gravité	Criticité	Zone d'effet
Accidents corporels	Circulation d'engins et de véhicules	Collision entre véhicules Collision véhicule / piéton	Erreur de conduite Non-respect des règles de circulation	Dégâts matériels Dommages corporels Pollutions Départ d'incendie	<ul style="list-style-type: none"> Affichage des règles et du plan de circulation sur le site, Signalisation adéquate sur le site, sur les voies de circulation, Matérialisation claire des voies de circulation Limitation de la vitesse à 30 km/h sur la plateforme, Respect du code la route, Consommation d'alcool interdite, Véhicules équipés de direction de secours et d'un avertisseur et de feux de recul, Interdiction pour les camions de rouler benne levée, Equiperment de tous les véhicules d'un klaxon de marche arrière, de feux de recul et de la direction de secours, Entretien régulier des engins et des voies de circulation, Site interdit d'accès aux particuliers Circulation piétonne interdite dans les zones d'évolution des engins 	Evènement très improbable	-	Modéré Exposition matérielle et humaine limitée à la plateforme	Risque moindre Mesures suffisantes	Plateforme
	Manipulation – transport de matériaux	Chute/déversement de matériaux ou de liquide chaud	Erreur de manutention Vitesse excessive	Dommages corporels	<ul style="list-style-type: none"> Respect des dispositions de sécurité à proximité des engins manipulant des matériaux Consignes concernant la manipulation et le transport des matériaux pour les conducteurs d'engins Consignes interdisant la circulation piétonne dans les zones d'évolution des engins 					
	Centrale d'enrobage à chaud	Chute de matériaux ou d'éléments Pincement ou coupure Fuite de liquide chaud	Inattention Défaut de consignation électrique avant entretien Erreur de manutention	Dommages corporels	<ul style="list-style-type: none"> Installations électriques conformes aux dispositions réglementaires, Entretien régulier des installations, Manipulation des installations électriques par le personnel habilité uniquement, Formation d'au moins une personne aux premiers secours (Sauveteur Secouriste du Travail) Port des EPI obligatoire. Panneaux d'interdiction d'approcher au personnel à pied au niveau des trémies et grille de sécurité sur les trémies. Garde-corps, sol antidérapant et escaliers d'accès sur toutes les passerelles et les plates-formes. Protections passives adaptées : protections sur les parties des installations présentant des risques d'entraînement ou d'arrachement. Pour chaque transporteur : châssis de tête avec protection d'angle rentrant et chasse-pierres, châssis de pied avec capot de protection du tambour et dispositif de protection des angles rentrants. Arrêts d'urgence sur les parties des installations présentant des risques (ex : câbles d'arrêt d'urgence ou arrêts « coups de poing »). Consignation électrique obligatoire par du personnel habilité avant toute opération d'entretien. Sonnerie avant la mise en route de chaque installation. 					
	Bassins	Chute d'engin/de personne	Inattention Non-respect des règles de sécurité	Dommages corporels Noyade	<ul style="list-style-type: none"> Merlon ou blocs rocheux en bordure de bassin, Panneaux avertissant du danger de noyade. 					

Réalisé dans le respect de l'environnement et de la réglementation en vigueur, l'exploitation de la plateforme présentera des risques relativement limités.

Les mesures de prévention, les équipements de lutte contre les dangers et nuisances éventuelles et les moyens et consignes d'intervention en cas de sinistre, mis en place par l'exploitant, permettront d'atteindre un niveau de risque aussi bas que possible. Dans ces conditions, les risques les plus significatifs, qui restent néanmoins de criticité moindre, sont le risque d'incendie, d'une pollution des eaux et du sol, d'une explosion, ou d'un accident corporel sur l'emprise de la plateforme.

Le site étant interdit aux personnes non autorisées, le risque concernera les professionnels travaillant sur la plateforme ainsi que les clients et restera limité géographiquement au site. Le personnel sera qualifié et formé, et l'exploitant mettra tout en œuvre pour assurer la sécurité du site (voir également la Notice d'Hygiène et de Sécurité).

V. GLOSSAIRE

A.E.P.	Alimentation en Eau Potable
Aquifère	Terrain perméable, poreux, permettant l'écoulement d'une nappe souterraine et le captage de l'eau
Bassin Versant	Le bassin versant se définit comme l'aire de collecte d'un cours d'eau considérée à partir d'un exutoire, limitée par le contour à l'intérieur duquel se rassemblent les eaux précipitées qui s'écoulent en surface et en souterrain vers cette sortie
Bruit	Sensation auditive produite par des vibrations irrégulières
DB(A)	DéciBel : unité servant à exprimer une puissance sonore par rapport au seuil conventionnel d'audibilité de 10^{-12} watt
Découverte ou décapage	Terrains situés au-dessus des niveaux à exploiter (terre végétale, roche altérée, niveaux stériles)
Emergence	Il s'agit de la différence, en dB(A) entre le niveau sonore ambiant lorsque l'installation considérée est à l'arrêt, et le niveau sonore ambiant lorsqu'elle est en activité.
E.N.S.	Espace Naturel Sensible
F.O.D.	Fioul Domestique
F.O.L.	Fioul Lourd
G.N.R.	Gasoil Non Routier
Granulats	Sable, gravier ou pierre concassée. Matériaux granuleux qui sont employés dans le bâtiment ou dans divers procédés industriels
Granulométrie	Mesure de la forme, de la dimension et de la répartition en différentes classes de grains et des particules de la matière divisée
Hydrogéologie	Branche de la géologie spécialisée dans la découverte et le captage des eaux du sous-sol
I.C.P.E.	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Sont incluses notamment les exploitations de carrières au sens des articles 1 ^{er} et 4 du code minier. Loi 76-663 du 19/07/76
Installation mobiles	A la différence des installations dites « fixes », les installations mobiles sont montées sur chenilles ou sur skip et sont transportables. Elles sont utilisées sur les chantiers ne durant que quelques mois à quelques années maximum.
Nappe	Eaux souterraines remplissant les interstices d'un terrain poreux (ou fissuré) et perméable (aquifère) de telle sorte qu'il y ait toujours liaison par l'eau entre les pores (ou les fissures)
Natura 2 000	Le réseau Natura 2000 concerne des sites naturels ou semi-naturels de l' Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent. La constitution du réseau Natura 2000 a pour objectif de maintenir la diversité biologique des milieux.
Poussière	Matériau réduit en particules très fines, très légères, susceptibles de pouvoir se maintenir en suspension dans l'air
Pont bascule	Dispositif de pesage, du type bascule, servant à peser de lourdes charges (camions, wagons, etc.).
P.P.R.I.	Le Plan de Prévention du Risque Inondation est un document réglementaire qui délimite les zones exposées aux risques naturels prévisibles. C'est une procédure qui permet de prendre en compte les conséquences des risques naturels dans les documents d'urbanisme et les droits d'occupation du sol.
P.P.B.E.	Plan de Protection du Bruit dans l'Environnement

V. GLOSSAIRE

Régalage	Travail qui consiste à niveler un terrain, à étendre la terre d'un remblai pour obtenir un profil régulier
S.C.O.T.	Schéma de Cohérence Territoriale
S.A.G.E.	Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux
S.D.A.G.E.	Schéma Directeur d'Aménagement et des Gestion des Eaux
Stock	Quantité de matériau en réserve
T.B.T.S.	Très Basse Teneur en Soufre (pour le FOL) : la teneur en soufre est alors inférieure à 1%
T.S.M.	Tambour-Sécheur-Malaxeur (partie élémentaire de la centrale d'enrobage)
Z.E.R.	Zone à Emergence Règlementée : zones au niveau desquelles une certaine émergence sonore doit être respectée par le projet en activité. Ces zones sont : <ul style="list-style-type: none">• l'intérieur des immeubles habités ou occupés par des tiers, existants à la date de l'arrêté d'autorisation, et de leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse),• les zones constructibles définies par des documents d'urbanisme opposables aux tiers et publiés à la date de l'arrêté d'autorisation,• l'intérieur des immeubles occupés ou habités par des tiers qui ont été implantés après la date de l'arrêté d'autorisation dans les zones constructibles définies ci-dessus, et leurs parties extérieures éventuelles les plus proches (cour, jardin, terrasse) à l'exclusion de celles des immeubles implantés dans les zones destinées à recevoir des activités artisanales ou industrielles.
Z.N.I.E.F.F.	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique : sites inventoriés possédant des milieux et des êtres vivants d'importance communautaire
Z.P.S.	Zone de Protection Spéciale : sites inventoriés avec des habitats jugés d'importance communautaire