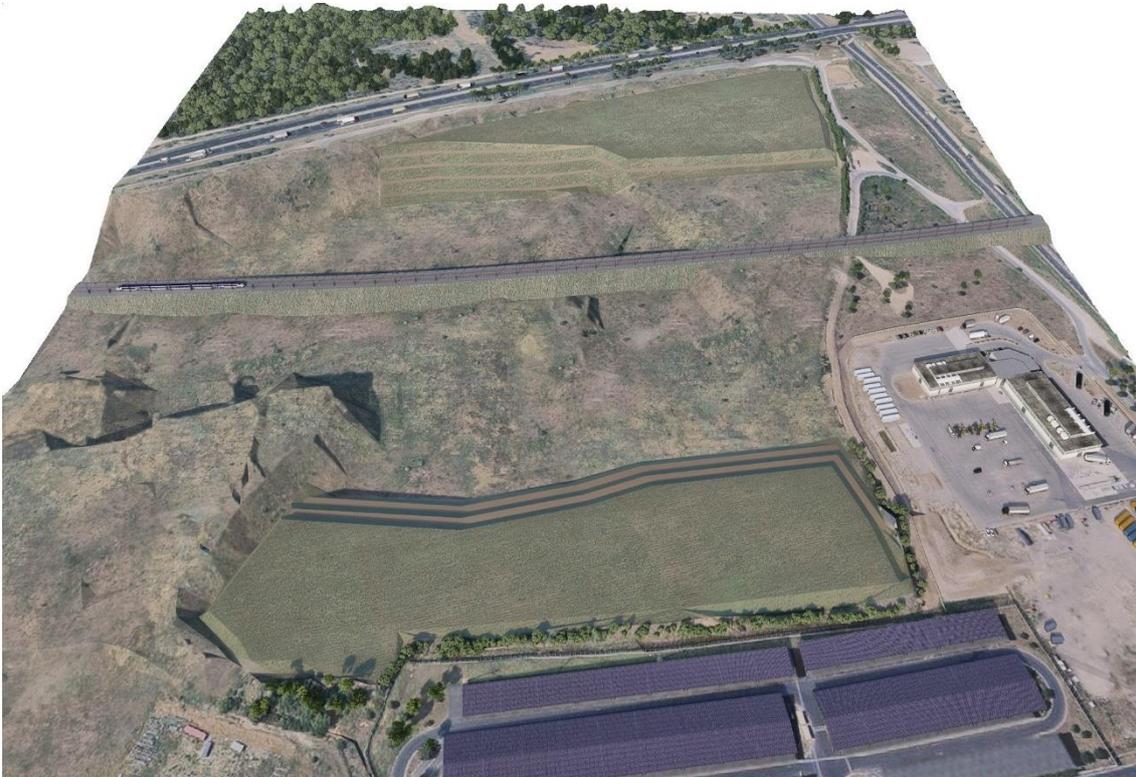




Création d'une ISDI au sein du site de la Galiberte à  
Béziers et Vendres (34)

Enregistrement au titre des ICPE  
***Description du Projet (PJ01)***



*Rapport 20C005  
Août 2022  
Version 2*

*Nicolas GASNIER  
SAS NGEC  
Chemin de Picaubeil 66720 BELESTA  
ng@ngec.fr 06 75 85 84 56*



## AVANT-PROPOS

Sur le territoire des communes de Vendres et de Béziers, la société Carrières et Matériaux du Sud-Est (CMSE) exploite une carrière de matériaux calcaires et un site de transit et de stockage de matériaux minéraux au sein du lieu-dit « La Galiberte ».

L'activité d'extraction, initialement autorisée par l'arrêté préfectoral n°2005-1-1468 du 23/06/2005 modifié, a été récemment prolongée jusqu'au 23 Juin 2023 par arrêté préfectoral complémentaire n°2021-I-660 du 06/07/2021. En parallèle de son activité d'extraction, l'établissement accueille d'ores et déjà des matériaux inertes non valorisables pour des opérations de remblaiement à des fins de remise en état.

Au terme de son autorisation actuelle de carrière et dans la continuité logique des opérations de remblaiement actuelles, CMSE envisage de faire évoluer son site en plateforme de recyclage comportant une installation de stockage de déchets inertes (ISDI). L'excavation résultante de l'extraction représente une opportunité pour ce type d'activité avec un potentiel de stockage de l'ordre de 1 000 000 m<sup>3</sup> particulièrement intéressant pour les chantiers de l'agglomération de Béziers.

CMSE a par conséquent décidé de déposer un dossier de demande d'enregistrement pour encadrer la poursuite des activités de transit, recyclage et stockage de matériaux et déchets inertes sous les rubriques respectives 2517, 2515 et 2760-3 des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Par le biais d'un autre arrêté préfectoral d'autorisation, sans limitation de durée, le site exploite également une installation de traitement de matériaux minéraux et une unité mobile de recyclage des déchets inertes valorisables. Concernant la rubrique 2515, il s'agit donc d'un simple maintien de l'enregistrement existant sans nouvel enregistrement.

Le présent document, pièce PJ01, décrit le projet objet de la procédure en application de l'article R. 512-46-3-3° du Code de l'Environnement.

## SOMMAIRE

1.	RAPPEL HISTORIQUE PREALABLE .....	1
2.	DEPLOIEMENT PROJETE DE L'ISDI .....	3
2.1	Précisions concernant la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan	5
2.2	Libération des terrains par les entreprises voisines	5
3.	REMBLAYAGE DE L'ISDI .....	6
3.1	Matériaux entrants	6
3.2	Etat initial à considérer	7
3.3	Nouvelles limites de remblayage	11
3.3.1	<i>Limitations à l'emprise surfacique</i>	11
3.3.2	<i>Limitations de hauteur des remblayages</i>	11
3.4	Préparation du fond de casier	12
3.5	Dimensionnement géotechnique	13
3.6	Volumétrie disponible et Phasage	16
3.7	Réaménagement prévu	17
4.	PLATEFORMES DE TRANSIT, RECYCLAGE .....	19
5.	GESTION DES MATERIAUX SUR LE SITE .....	21
5.1	Périodes et horaires de fonctionnement	21
5.2	Origine, mode d'acheminement et trafic associé	21
5.3	Trajet	22
5.4	Contrôle des apports	23
5.4.1	<i>Contrôle qualitatif</i>	23
5.4.2	<i>Contrôle quantitatif</i>	24
5.4.3	<i>Organisation du contrôle</i>	24
5.4.4	<i>Traçabilité et engagement des apporteurs</i>	25
5.4.5	<i>Autres consignes</i>	26

## CARTES

☒ Carte 1 : Emprises projet (1/5000°).....	3
☒ Carte 2 : Extrait des planches cartographiques de présentation générale du projet de LNMP .....	5

## TABLEAUX

☒ Tableau 1 : Parcellaire résultant de l'établissement.....	4
☒ Tableau 2 : Caractéristiques retenues du profil type .....	13
☒ Tableau 3 : Prise en compte des recommandations en matière de géotechnique .	15
☒ Tableau 4 : Capacité et phasage prévisionnel .....	16
☒ Tableau 5 : Tonnages prévus au projet.....	21

## FIGURES

☒ Figure 1 : Bilan des mouvements de terre du projet global (SNCF Réseau) .....	6
☒ Figure 2 : Carte et coupe du réaménagement de la partie Nord (APC 2014).....	8
☒ Figure 3 : Carte et coupe du réaménagement de la partie Sud (APC 2014).....	9
☒ Figure 4 : Profil type prévisionnel des talus des futurs dépôts (i-AP) .....	14
☒ Figure 5 : Etat futur projeté intégrant la LNMP.....	18

## PHOTOS

☒ Photo 1 : Etat d'avancement des opérations de remblayage de la partie Nord (Mars 2022) .....	10
☒ Photo 2 : Talus réaménagés en partie Sud (Mars 2022) .....	10
☒ Photo 3 : Type de déchets inertes destinés à une revalorisation .....	19
☒ Photo 4 : Exemple de grave recyclée.....	20
☒ Photo 5 : Nouvelle bascule et nouveau local de contrôle des apports à proximité du futur accès à l'ISDI (Mars 2022).....	24

## 1. RAPPEL HISTORIQUE PREALABLE

Pour une bonne compréhension des éléments du dossier de demande d'enregistrement, il est préalablement rappelé au sein de ce chapitre l'occupation des quarante dernières années du site dit de la Galiberte.

L'exploitation de la carrière a été autorisée dès 1982 pour le compte de la SA Guttierrez, puis en 1991 pour la SARL Carrière de la Galiberte, et enfin en 2005 pour le compte de la Société des Établissements Castille. En 2021 enfin est survenu un dernier changement d'exploitant au bénéfice de la société CMCA, laquelle a ensuite changé de dénomination sociale pour s'appeler désormais CMSE (Carrières et Matériaux du Sud-Est), appellation plus appropriée à son territoire de recouvrement (régions Auvergne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Occitanie ex Languedoc-Roussillon).

L'exploitation de la carrière de la Galiberte pour le compte de CMSE a été récemment prolongée jusqu'au 23 Juin 2023.

En parallèle cette autorisation d'exploiter une carrière, les différents pétitionnaires successifs ont obtenu des autorisations (sans limitation de durée) pour l'exploitation d'une installation de concassage criblage des matériaux extraits. Divers arrêtés complémentaires sont venus modifier cette autorisation initiale qui perdure encore aujourd'hui pour acter des changements d'exploitant ou encore pour permettre l'adjonction sur l'entièreté du site de La Galiberte d'un groupe mobile de concassage dédié au recyclage des matériaux de déconstruction issus des déchets du BTP.

Depuis 2014 un arrêté complémentaire est également venu compléter l'autorisation de 2005 pour permettre le remblayage partiel de la carrière, dans le cadre de sa remise en état, avec des déchets inertes issus du BTP. Ces déchets sont considérés comme non valorisables pour un usage BTP, mais comme valorisables pour la remise en état de la carrière via son remblayage.

En dernier lieu, l'installation de traitement fixe a fait l'objet d'une location gérance (terme fixé au 30 Juin 2030) et d'un changement d'exploitant au bénéfice de Calcaires du Biterrois (CdB) qui l'exploite pour traiter son propre gisement, lequel est contigu à celui de la Galiberte, de part et d'autre de l'A9. La préfecture a acté cette dernière modification en 2019.

Indépendamment de l'autorisation d'extraction qui reste au bénéfice de CMSE sur l'entièreté du site, celui-ci a en conséquence de cette location gérance été coupé en deux secteurs Ouest et Est bien délimités :

- à l'Ouest l'installation de traitement fixe et les ateliers associés sont utilisés par CdB ;
- la partie Est se trouve occupée par CMSE pour le reste de ses activités (recyclage à l'aide de l'unité mobile, extraction, remise en état et dépôt de négoce).

Enfin, dans le périmètre de l'établissement, côté Ouest, vient également s'insérer une centrale à béton exploitée par la société LAFARGE.

### **Synthèse des titres administratifs**

En termes synthétiques administratifs, l'établissement dispose aujourd'hui de deux séries d'arrêtés préfectoraux d'autorisation correspondant à une emprise géographique identique couvrant à la base la totalité de la surface de l'établissement (~25 ha) :

- n° d'inspection 0066.01322 : une autorisation au titre des ICPE (AP du 23/06/2005, APC du 11/08/2014, APC du 18/03/2021 et APC du 06/07/2021) pour l'extraction de calcaire, autorisation arrivant à terme le 23 Juin 2023 :
  - o gisement résiduel à exploiter avec des opérations de remise en état ;
  - o le reste des activités ICPE est au régime de simple déclaration pour du transit de matériaux minéraux (2517) ;
- n° d'inspection 0183.00686 : des installations de traitement de matériaux minéraux au régime d'enregistrement sous la rubrique 2515 (AP du 02/07/1991 puis AP du 23/06/2005 puis APC du 11/08/2014) :
  - o une installation fixe, composée d'un poste de traitement primaire et d'un poste de traitement secondaire, exploitée par Carrières du Biterrois sur la partie Ouest du site ;
  - o les arrêtés couvrent également des équipements mobiles de concassage/criblage de matériaux minéraux et déchets inertes employés par CMSE sur la partie Est du site.

## 2. DEPLOIEMENT PROJETE DE L'ISDI

Le projet consiste en la poursuite des opérations de remblayage après le terme de l'arrêté préfectoral carrière avec par conséquent l'obtention d'un nouvel acte administratif, mais dans la continuité physique des remblayages autorisés par l'APC du 11/08/2014 et effectués dans le cadre de la remise en état de l'ancienne carrière.

Pour ces nouveaux remblayages et d'une façon générale pour la poursuite des activités de transit et recyclage de matériaux minéraux et déchets inertes, seule une partie de l'emprise actuelle du site sera utilisable. Deux limitations particulières existantes et futures ont en effet dû être prises en compte pour le déploiement du projet :

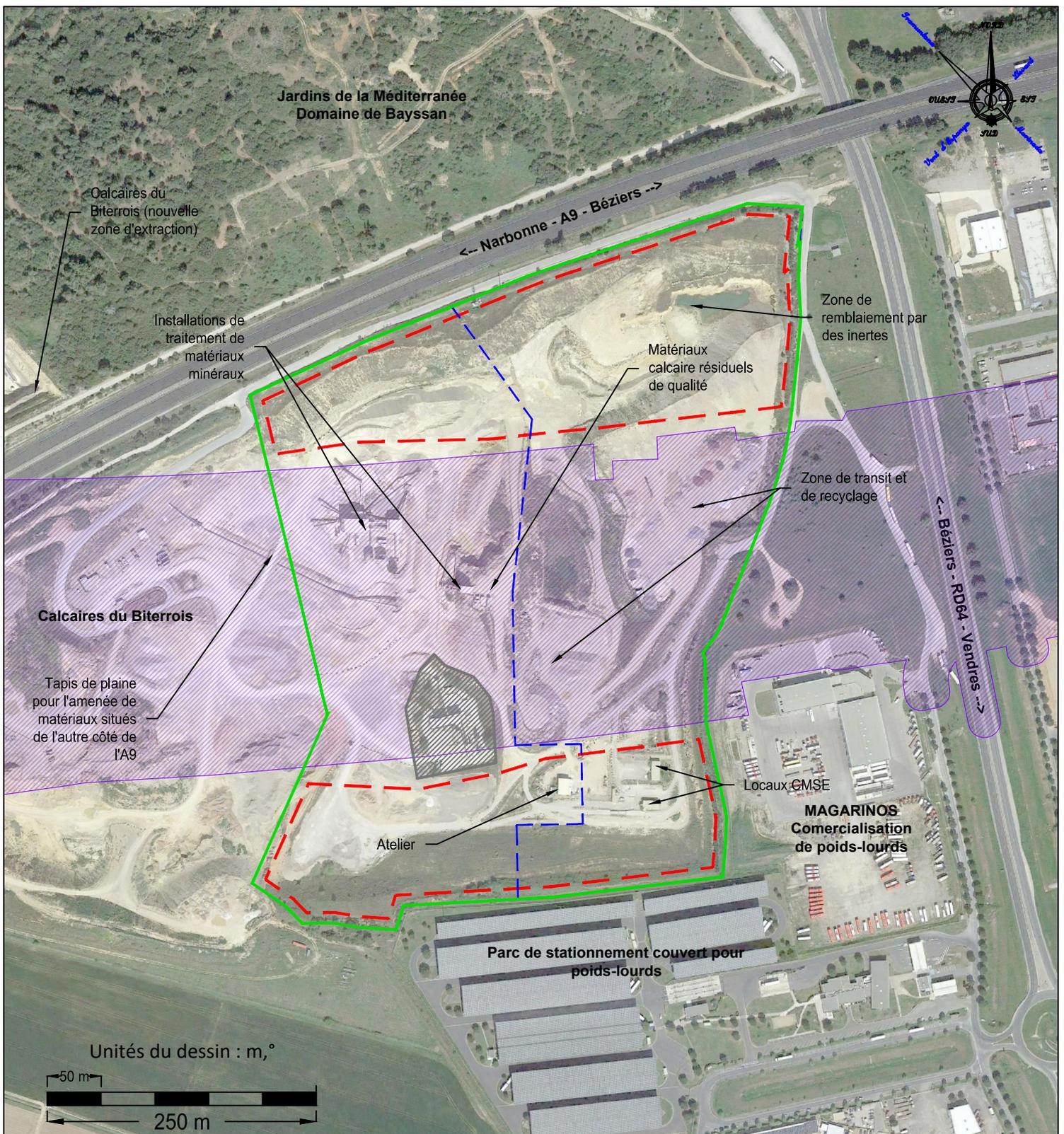
- la plus importante limitation est liée à la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) qui traversera le site d'Est en Ouest et dont l'emplacement réservé correspondant au sein des documents d'urbanisme grève le site sur plus de 11 ha ;
- viennent ensuite, sur des surfaces bien moindres mais s'ajoutant à celles de l'emplacement réservé à la Ligne Nouvelle, les emprises d'équipements et de stocks nécessaires à la poursuite de l'activité de Carrières du Biterrois ou encore l'emprise de la centrale à béton LAFARGE.

La résultante de ces limitations est le scindement des emprises éligibles au projet d'Installation de Stockage de Déchets Inertes (ISDI) en une emprise Nord de 7,5 ha et une emprise Sud de 5,6 ha. Au sein de ces deux emprises résiduelles, un retrait réglementaire de 10 m et une bande supplémentaire de 5 m vis-à-vis du fuseau LNMP seront appliqués entre les limitations indiquées précédemment et les surfaces qui accueilleront le stockage de déchets inertes et d'une manière générale les différentes activités ICPE de CMSE.

**Bien que les emprises projet soient scindées, CMSE souhaite que le périmètre global de l'établissement reste le même qu'actuellement afin d'y circuler librement comme à ce jour (tant que les travaux de la LNMP sur le site n'ont pas démarré).**

 Carte 1 : Emprises projet (1/5000°)

Le plan d'ensemble PJ20 plus précis permet de situer les différents éléments décrits ci-après.



**Légende**

-  Etablissement CMSE (Périmètre ICPE existant et maintenu)
-  Emprises remblayage ISDI retenues
-  Délimitation Location Gérance (CdB sur la partie Ouest)
-  Emplacement réservé LNMP
-  Emprise LAFARGE

20C005



Nicolas GASNIER Etude et Conseil  
SAS au capital de 5 000 €  
Chemin de Picaubeil 66720 BELESTA  
06 75 85 84 56

Tableau 1 : Parcellaire résultant de l'établissement

Commune	Section	Parcelle	Surface* Etablissement (m <sup>2</sup> )	Surface exploitée** (m <sup>2</sup> )
Béziers	KS	16	59 080	50 662
		17	38 583	9 656
		18	36	—
Vendres	AE	23	21 317	21 317
		24	5 539	5 539
		25	33 518	16 215
		26	29 463	13 077
		27	856	—
		28	13 042	—
		29	1 267	—
		30	6 814	—
		31	502	—
		32	3 632	985
		33	23 692	347
		34	946	851
		35	2 095	2 095
		36	218	218
		37	141	141
		38	2 074	2 074
39	8 213	8 213		
Non cadastré (surface entre communes)			315	68
<b>Total</b>			<b>251 343***</b>	<b>131 458</b>
			<i>dont total emprise Nord</i>	<i>75 310</i>
			<i>dont total emprise Sud</i>	<i>56 148</i>

\*les surfaces indiquées sont des surfaces géométriques qui peuvent différer des contenances cadastrales

\*\*la partie exploitée en ISDI est à l'intérieur de cette surface de l'établissement en respectant la bande des 10 m interdite de stockage

\*\*\*dont emprise LAFARGE de 7 067 m<sup>2</sup> répartie sur les parcelles AE 25 et AE 28.

## 2.1 PRECISIONS CONCERNANT LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

*Note : Les données qui suivent sont issues du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la ligne LNMP en date de Novembre 2021.*

De même que le reste de la zone d'activités économiques Via-Europa, le site sera traversé d'Est en Ouest par la LNMP avec franchissement de la RD64 et des voiries parallèles de desserte des différents établissements via des ponts-rails. En continuant vers l'Ouest, la LNMP plonge ensuite sous l'A9 avec création d'une tranchée couverte sous celle-ci. Le site de la Galiberte y est également identifié comme zone potentielle de dépôt de matériaux, une analyse ayant été effectuée par SNCF Réseau des besoins en exutoires pour ses déchets inertes de chantier.

### Ⓒ Carte 2 : Extrait des planches cartographiques de présentation générale du projet de LNMP

Le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux de la LNMP, réalisés par sections successives est le suivant :

- Phase 1 (Montpellier – Béziers) :
  - Début des travaux au niveau de Montpellier : Fin 2029 / Début 2030
  - Echéance de mise en service : Fin 2034 / Début 2035
- Phase 2 (Perpignan – Béziers) :
  - Début des travaux au niveau de Béziers : Fin 2039 / Début 2040
  - Echéance de mise en service : Fin 2044 / Début 2045

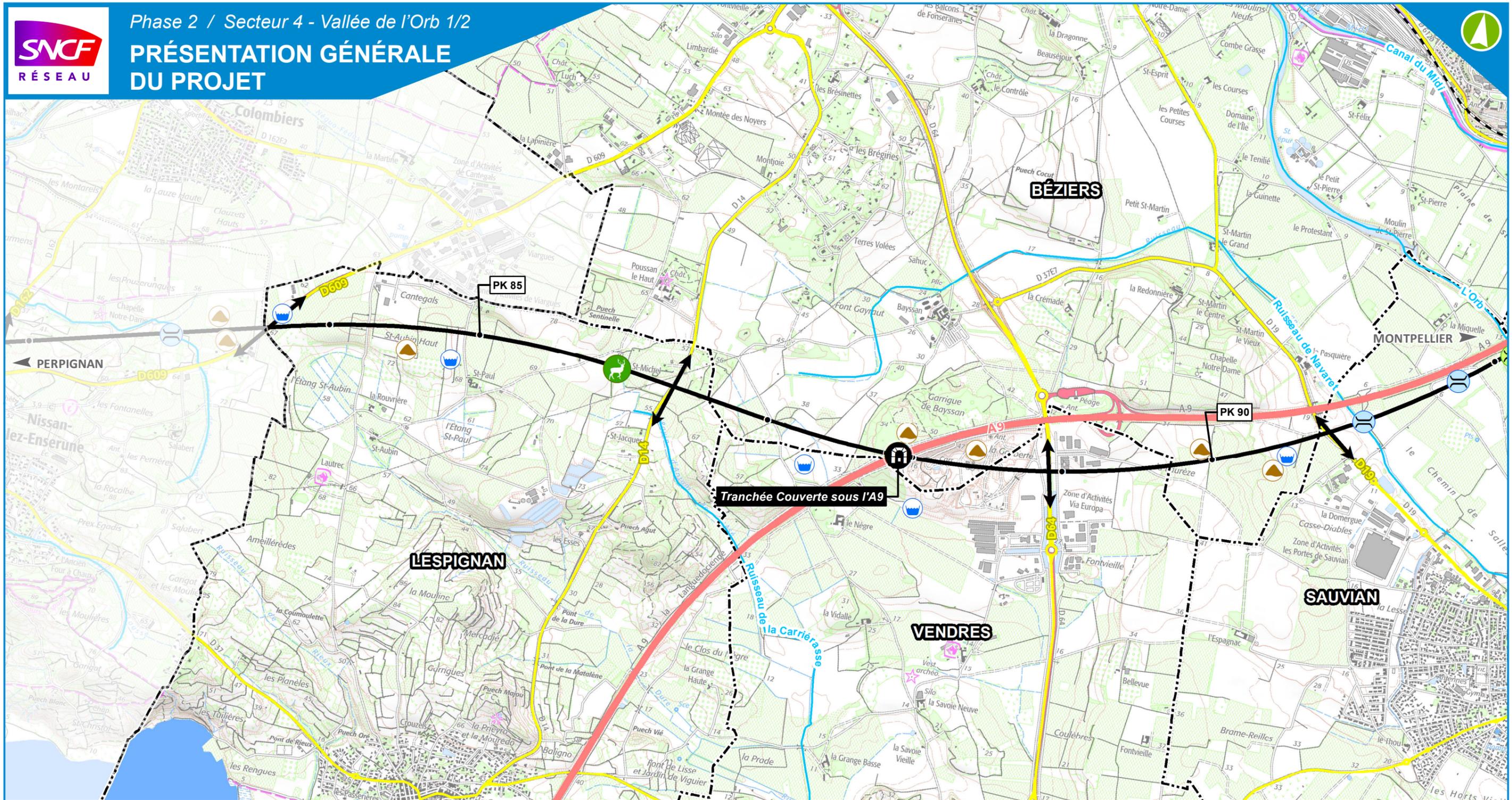
Ce n'est qu'en début de phase 2 de réalisation de la LNMP, en 2039, que le site de la Galiberte sera concerné par les travaux de la LNMP. **CMSE tient compte de ce phasage des travaux pour son propre phasage de remblayage de l'ISDI.**

## 2.2 LIBERATION DES TERRAINS PAR LES ENTREPRISES VOISINES

La centrale à béton est incluse au sein de l'emprise de l'emplacement réservé de la LNMP en dehors d'une petite partie débordant au Sud de l'emplacement réservé ; le projet de CMSE évite entièrement l'emprise de la centrale à béton.

Tel que précisé précédemment, la partie Ouest de l'établissement est en location-gérance auprès de Carrières du Biterrois jusqu'au 30/06/2030, notamment pour l'exploitation de l'installation de traitement. Celle-ci et ses abords sont également entièrement évités par le projet.

**L'emprise géographique des équipements fixes ainsi que l'échéance de libération des terrains par l'entreprise Carrières du Biterrois sont ainsi bien pris en compte pour le déploiement du projet de CMSE.**



**LÉGENDE**

- Limite départementale
- Limite communale
- Réseau ferré existant
- Réseau routier :**
- Autoroute
- Départementale

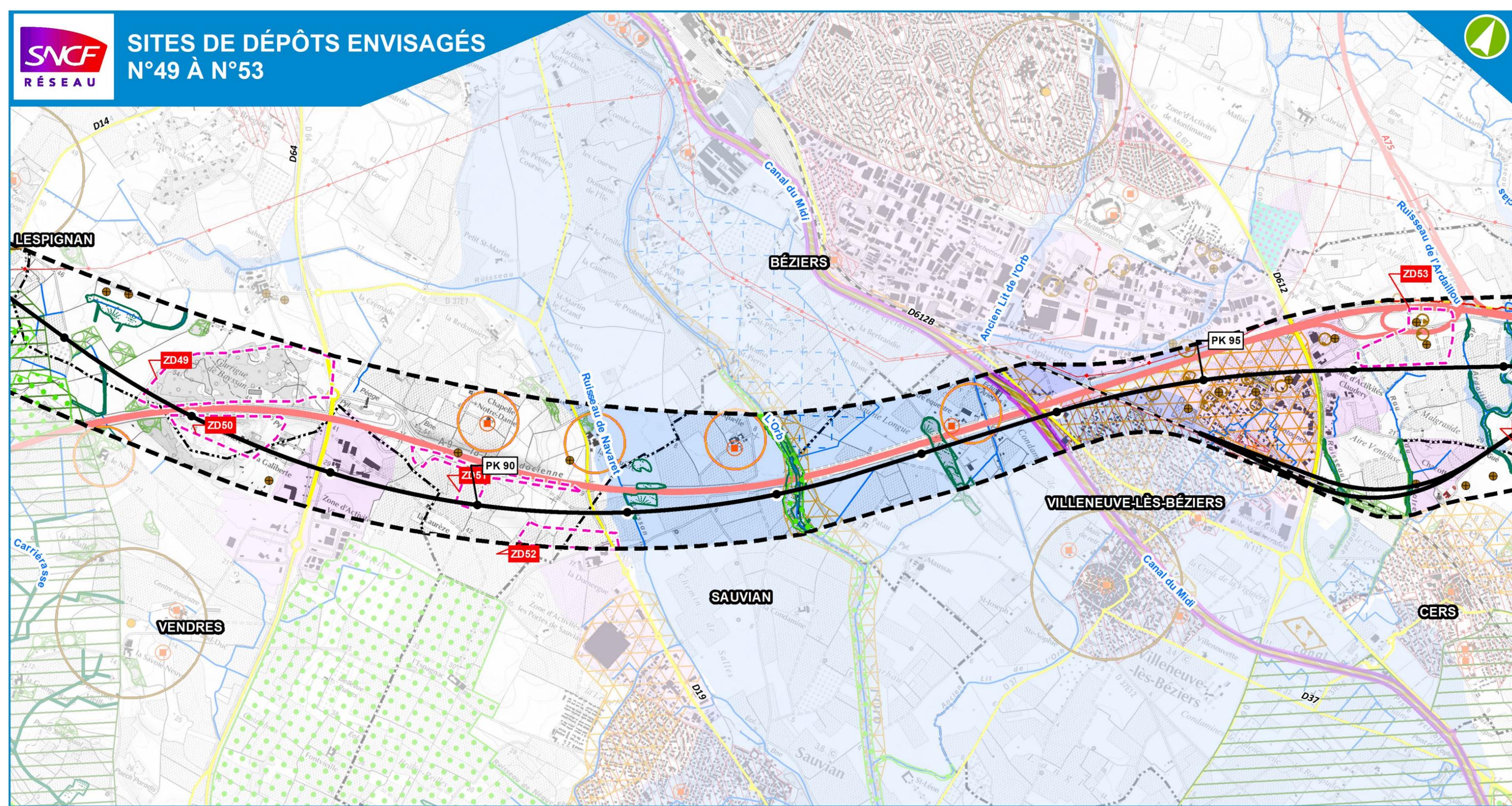
- PK 01**  
Point kilométrique (PK)
- Phase 1 : Montpellier - Béziers
- Ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en **déblai**, en **remblai**
- Phase 2 : Béziers - Perpignan
- Rétablissement principal (RN/RD) envisagé

- Base de maintenance ferroviaire (BM)
- Base travaux (BT)
- Raccordement au réseau ferroviaire existant
- Poste d'alimentation électrique (PAE)
- Bassin hydraulique
- Zone potentielle de dépôt de matériaux

- LIGNE NOUVELLE  
 MONTPELLIER PERPIGNAN**
- Gare nouvelle
  - Passage spécifique pour la grande faune
  - Principaux ouvrages d'art :**
  - Franchissement hydraulique
  - Viaduc / Pont
  - Ouvrage souterrain (tunnel, tranchée couverte)



0 250 500 Mètres  
 Date : 27/07/2021



## LÉGENDE

- Secteur d'étude pour l'accueil potentiel d'un site de dépôt
- Zone de Passage Préférentielle
- Point kilométrique
- Axe du projet
- Limite communale
- Réseau hydrographique

### ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

- Périmètre de protection des captages - Rapproché
- Zone inondable

### PATRIMOINE NATUREL

- Réseau Natura2000
- ZNIEFF de type 1
- Zone humide (Ramsar, ZH potentielle ou avérée)
- Espace Boisé Classé
- Mesures compensatoires d'autres projets

### PATRIMOINE ET PAYSAGE

- Monument Historique classé ou inscrit
- Périmètre MH
- Bâtiment remarquable
- Patrimoine UNESCO
- Site archéologique
- Site archéologique
- Site classé et/ou inscrit
- Enjeux paysagers très fort (SDAP)

### LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

#### ENVIRONNEMENT HUMAIN

- Bâti
- Zone d'urbanisation existante
- Zone d'activités
- Parc photovoltaïque
- Réseau électrique
- Réseau de gaz
- Site de loisirs
- Voie ferrée
- Autoroute
- Départementale



0 250 500 Mètres  
Date : 23/06/2021  
Échelle : 1/25000

Sources : BD INGEROP 2015-2017  
Fond de plan : Scan 25 © IGN

## 3. REMBLAYAGE DE L'ISDI

### 3.1 MATERIAUX ENTRANTS

Les matériaux entrants actuellement sur le site pour le remblayage de la carrière proviennent de chantiers de travaux publics réalisés dans l'agglomération de Béziers et des communes des contreforts de la montagne de l'Espinouse (hauts cantons). CMSE ne prévoit pas d'évolution notable de l'origine géographique des apports hors cas spécifique de la LNMP (cf. ci-dessous).

Les apporteurs actuels sont principalement les équipes locales de COLAS France territoire Sud-Est (maison-mère de CMSE) (~40 %) ainsi que les autres entreprises du BTP (~40 %). Les petits artisans et les particuliers représentent quant à eux une faible part (respectivement ~15% et ~5%). CMSE ne prévoit pas non plus d'évolution notable dans le type d'apporteur hors cas spécifique de la LNMP (cf. ci-dessous).

Ces matériaux entrants, suivant leur nature et leur qualité sont soit entreposés en vue de leur préparation pour recyclage par un atelier de concassage/criblage mobile intervenant par campagnes, soit stockés définitivement sur site. Aucune modification notable n'est prévue par rapport à la situation actuelle si ce n'est le cadre réglementaire de l'enfouissement, passant du remblayage dans le cadre du réaménagement d'une carrière à un remblayage dans le cadre de l'exploitation d'une installation de stockage de déchets inertes, l'exploitation de la carrière étant terminée. L'établissement accueille également des matériaux de simple négoce, activité qui sera maintenue.

#### **Focus sur les déblais issus de la LNMP**

La LNMP est caractérisée par des terrassements importants tant dans le massif de la Gardiole que dans le massif des Corbières. Bien qu'une recherche d'optimisation ait été entreprise, l'intégralité des déblais ne peut être compensée par des remblais (qualité attendue non conforme techniquement ou lieu de réemploi trop éloigné, une distance de 20 km étant un des critères retenus par SNCF Réseau) et un besoin en dépôt de l'ordre de 6,4 millions de m<sup>3</sup> est prévu sur l'ensemble des deux phases dont 1,6 millions de m<sup>3</sup> sur la première phase.

Tel que figurant sur la carte présentée au chapitre 2.1, l'établissement (situé à la charnière des phases 1 et 2 de la construction de la LNMP) est d'ores et déjà identifié comme étant un site potentiel d'accueil des dépôts des déblais excédentaires (ZD50) parmi 51 sites de dépôt potentiels identifiés sur l'ensemble des deux phases soit une moyenne de ~125 000 m<sup>3</sup> par dépôt ou encore ~250 000 t.

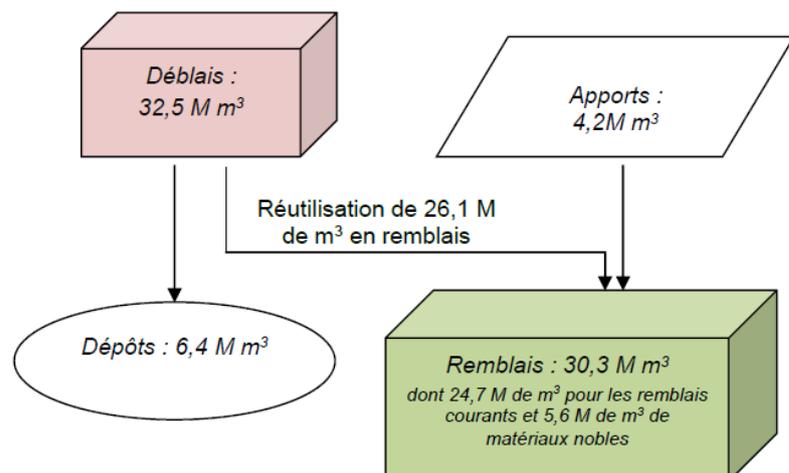


 Figure 1 : Bilan des mouvements de terre du projet global (SNCF Réseau)

### 3.2 ETAT INITIAL A CONSIDERER

Jusqu'à l'obtention de l'arrêté préfectoral d'enregistrement ISDI sollicité, et au plus tard au 23 Juin 2023, CMSE respectera les conditions de réaménagement de la carrière prévus à l'article 2.1.1 de l'AP 2005 modifié par l'APC 2014 puis par l'APC 2021. Les conditions de réaménagement impactant la topographie des terrains et par conséquent l'état initial à considérer pour la future ISDI sont les suivantes :

- le site sera remblayé au moins jusqu'à la cote 20,15 m NGF ;
- le secteur Nord-Est sera remblayé jusqu'à la cote 32 m NGF ; le talus final aura une hauteur de 16 m et sera constitué de 3 gradins de 5 mètres chacun environ avec une pente minimale de 35° comme prévu selon le plan en coupe page suivante issu de l'APC 2014 ;
- le talus périphérique situé en limite Sud du site appuyé sur le front de taille est remodelé selon le plan en coupe dans les pages suivantes issu de l'APC 2014 ; ce remodelage comprend une banquette intermédiaire de 4 mètres de large à la cote 30 m NGF.

L'état des lieux des remblayages au premier semestre 2022 est le suivant :

- les travaux de remblayage au droit de la future emprise LNMP sont en grande partie réalisés ; aucuns travaux supplémentaire au droit de cette emprise ne seront réalisés ;
- les remblayages se poursuivent vers le Nord en direction de l'autoroute A9 et en dehors de l'emprise LNMP ;
- les talus au Sud sont d'ores et déjà réaménagés.

L'état initial des terrains à prendre en considération pour la mise en place de l'ISDI sera par conséquent celui d'un site déjà partiellement remblayé. Dans le cas où le remblayage prévu au sein de l'APC de 2014 n'aurait pas pu être parfaitement achevé dans les temps, notamment en partie Nord le long de l'autoroute A9, le remblayage de l'ISDI serait organisé pour finaliser prioritairement ce secteur.

Figure 2 : Carte et coupe du réaménagement de la partie Nord (APC 2014)

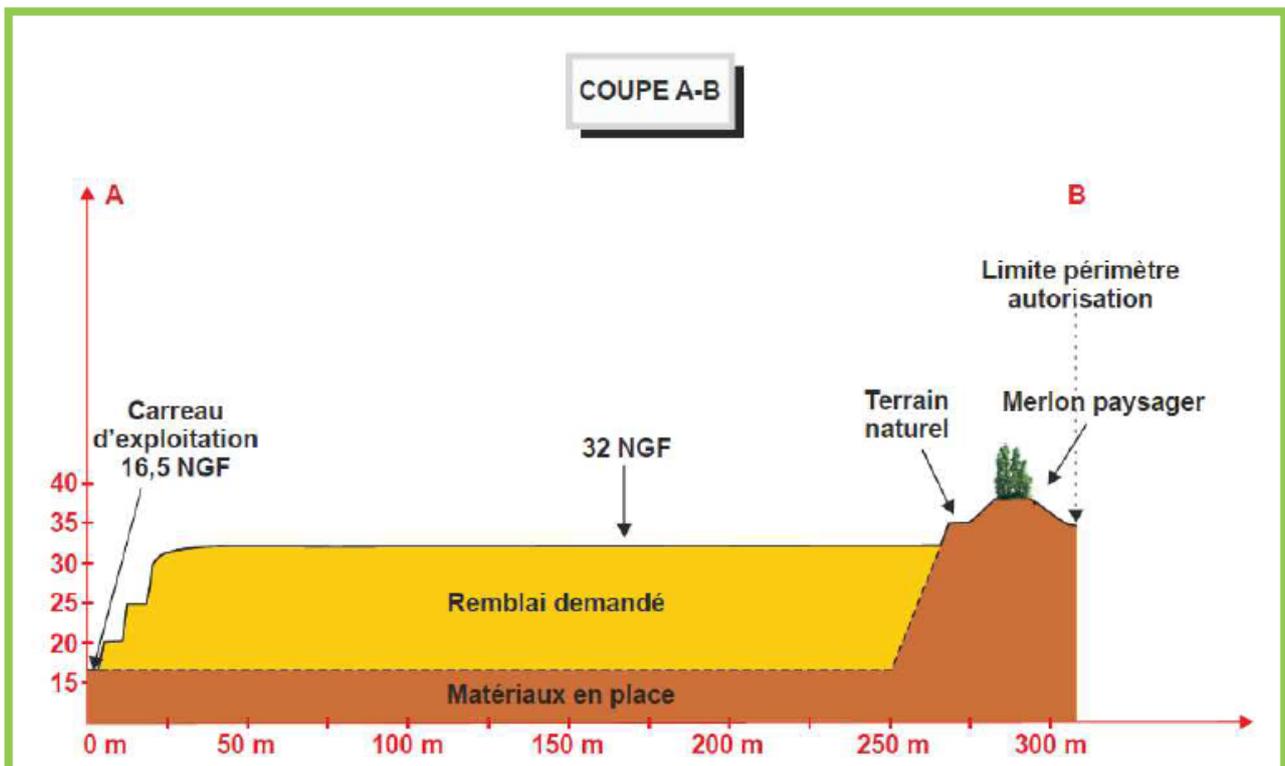


Figure 3 : Carte et coupe du réaménagement de la partie Sud (APC 2014)

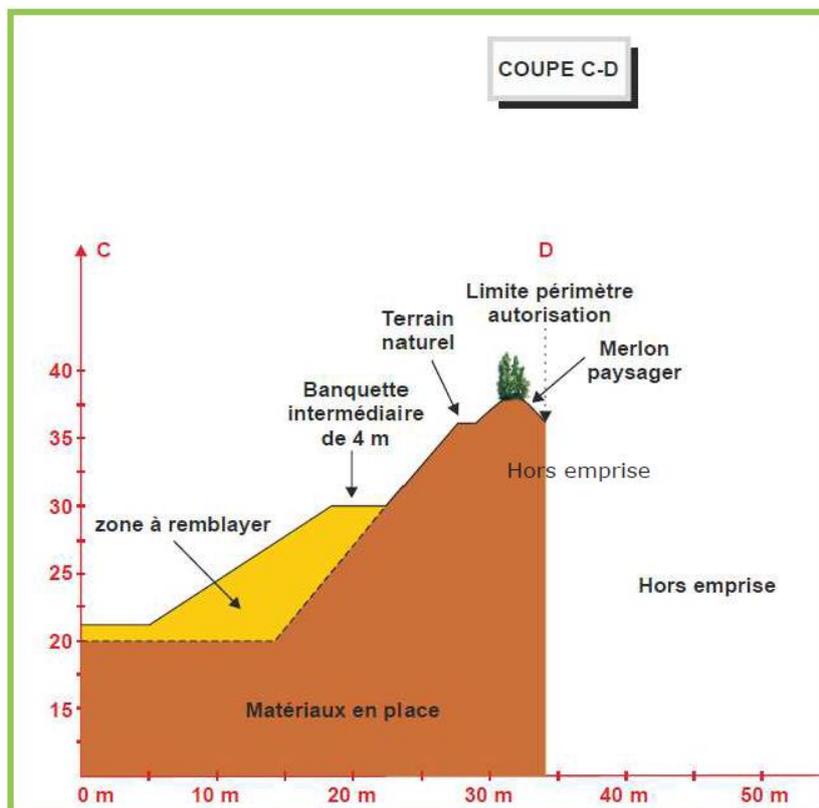
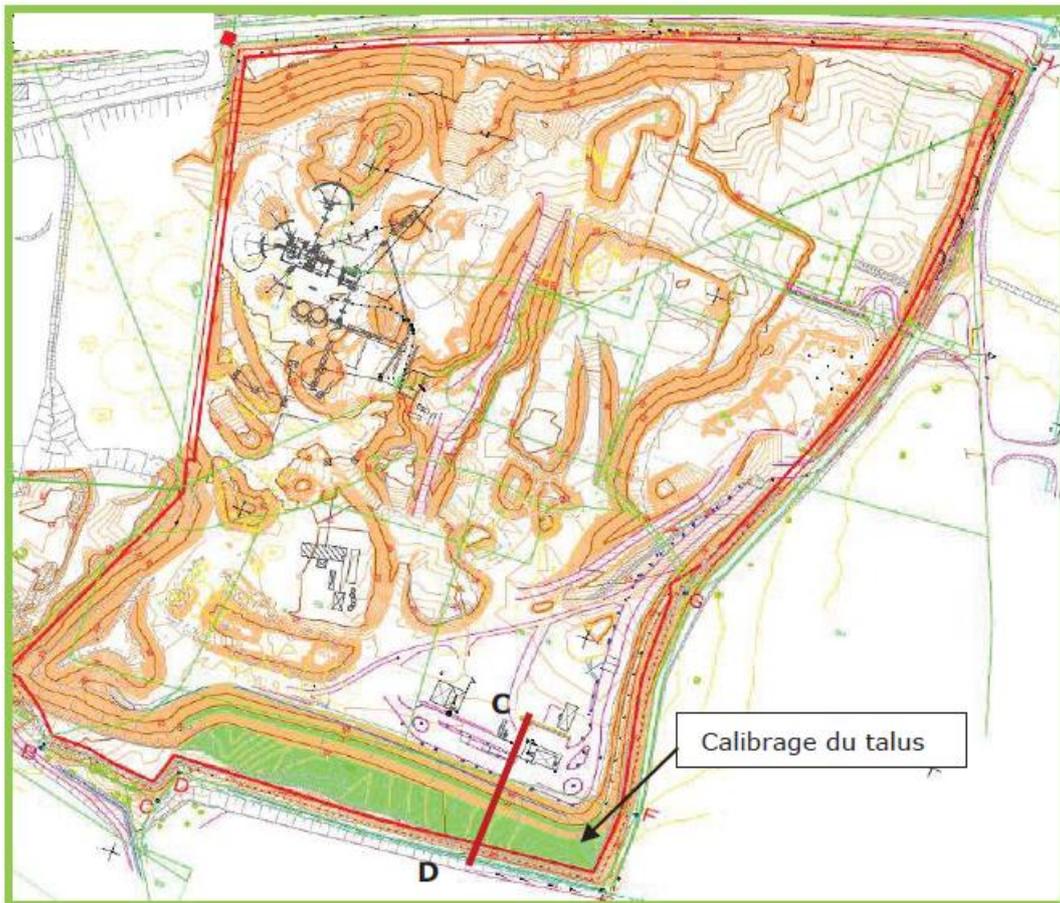


Photo 1 : Etat d'avancement des opérations de remblayage de la partie Nord (Mars 2022)



*A droite, l'avancée du remblai en direction du Nord, vers l'A9  
A gauche, les délaissés de gisement de mauvaise qualité et la limite du site matérialisée par la frange boisée.*

Photo 2 : Talus réaménagés en partie Sud (Mars 2022)



### 3.3 NOUVELLES LIMITES DE REMBLAYAGE

#### **3.3.1 Limitations à l'emprise surfacique**

Tel qu'indiqué au chapitre 2, des limites surfaciques sont à prendre en compte qu'il s'agisse du tracé de la LNMP ou, débordant de l'emplacement réservé de la LNMP, des installations exploitées d'une part par Carrières du Biterrois jusqu'en Juin 2030 et d'autre part par la société LAFARGE.

Au sein des surfaces de projet indiquées au tableau parcellaire du chapitre 2, en tenant compte de la bande réglementaire périmétrale des 10 m et d'une distance supplémentaire de sécurité de 5 m vis-à-vis des autres exploitations et de l'emplacement réservé de la LNMP, les emprises possibles pour le déploiement de l'ISDI et d'une manière générale des activités de CMSE sont de 6,26 ha pour la partie Nord et 4,55 ha pour la partie Sud.

#### **3.3.2 Limitations de hauteur des remblayages**

La perte des surfaces de remblayage liée aux emplacements réservés de la LNMP évoquée ci-dessus est considérable, le projet résultant ne conservant que moins de la moitié de sa valeur initiale s'il avait été considéré sur la totalité des 25 ha du périmètre de l'établissement. Ainsi, et afin de compenser autant que possible cette perte dans le but de garantir la viabilité du projet, la décision a été prise de réhausser les cotes de remblayage du site par rapport à celles de 32m NGF au Nord et 30 m NGF au Sud tel qu'autorisées dans l'APC 2014. Toutefois, CMSE a pris le parti de limiter l'incidence paysagère de l'ISDI en maintenant cette réhausse à une cote permettant de maintenir une ligne d'horizon dégagée vers le littoral depuis l'autoroute.

L'autoroute A9 étant elle-même en légère pente vers l'Est, le maintien de la vue vers le littoral conduit :

- sur l'emprise Nord à une cote maximale de remblayage comprise entre 46,0 m NGF à l'Ouest et 42,4 m NGF à l'Est
- sur l'emprise Sud à une cote maximale de remblayage comprise entre 39,5 m NGF à l'Ouest et 34,7 m à l'Est
- à ce que la plateforme sommitale de chaque emprise comporte une pente comprise entre 1,5 et 2% vers le Sud.

Différentes simulations 3D ont été réalisées et sont présentées au sein de l'évaluation des incidences paysagères (PJ08).

### 3.4 PREPARATION DU FOND DE CASIER

En cohérence avec les dispositions de l'AP 2005 (Art. 2.1.1), les différents APC consécutifs et en cohérence avec les préconisations issues de l'étude hydrogéologique d'ANTEA rappelées au sein de la PJ08, une couche de forme destinée à créer une interface peu perméable entre le toit de l'encaissant et les matériaux inertes stockés est réalisée avant tout stockage. Elle est composée, depuis le fond de fouille :

- de 2 à 3 m de terres de découverte et de stériles de carrière ou matériaux extérieurs de type terre et matériaux minéraux naturels ;
- d'une couche de matériaux argileux jusqu'à la cote finale de 20,15 m NGF.

Cette assise constitue le fond de casier au-dessus duquel seront stockés les déchets inertes. La mise en œuvre de ces couches s'effectue par compactage par passes successives de 1,5 m d'épaisseur maximum. Des recommandations de mise en œuvre, issues de l'étude géotechnique i-AP sont détaillées dans le chapitre suivant et seront suivies.

Ces couches seront pentées à raison de 1% en direction du fuseau LNMP. Dans le cadre de l'aménagement de l'ISDI, des noues d'interception des eaux résiduelles seront créées dans la bande des 10 m pour permettre une évaporation et une infiltration des eaux qui ne se seraient pas infiltrées dans le massif d'inertes.

Au premier semestre 2022, au sein de l'emprise concernée par le remblayage aujourd'hui autorisé de la carrière, la seule zone restant à réaliser correspond à une partie de la zone Nord, comme évoqué à la fin du chapitre 3.2. Toutes les autres parties intégrées à l'emprise de la future ISDI présentent deux configurations possibles :

- soit elles disposent de la couche de forme ;
- soit elles n'ont pas été exploitées sous la cote 20,15 m NGF.

### 3.5 DIMENSIONNEMENT GEOTECHNIQUE

Une mission géotechnique d'avant-projet G2-AVP au sens de la norme géotechnique NFP94-500 de 2013 a été confiée au bureau d'études i-AP pour la définition des conditions prévisionnelles de stabilité à long terme des talus de ces futurs dépôts vis-à-vis de phénomènes de ruptures par glissement.

L'étude géotechnique s'appuie sur une approche sécuritaire et prend notamment en considération :

- les couches constituantes de la préparation du fond de casier ;
- la présence d'une nappe libre dans les calcaires sous-jacents pouvant atteindre la cote exceptionnelle de 17,29 m NGF ;
- le caractère hétérogène des matériaux déposés au sein de l'ISDI ;
- une hauteur de stockage envisagée jusqu'à la cote 46 m NGF ;
- la présence d'eaux d'infiltration depuis la surface (eaux de pluie) ;
- la zone de sismicité de type 2 avec la présence de la LNMP au voisinage direct.

Cette étude permet de valider que le profil type suivant, illustré page suivante, présente une stabilité à long terme pour des ruptures générales vis-à-vis des phénomènes de ruptures circulaires et non circulaires.

☞ Tableau 2 : Caractéristiques retenues du profil type

Entité	Paramètre	Valeur
Talus global	Cote de crête de talus	+46,0 m NGF
	Cote du pied de talus	+20,5 m NGF
	Hauteur verticale	25,5 m
	Angle de pente global	23°/H
Gradins	Angle de pente	3H/2V (~34°/H)*
	Hauteur verticale	5 m
Banquette intermédiaire**	Largeur	5 m

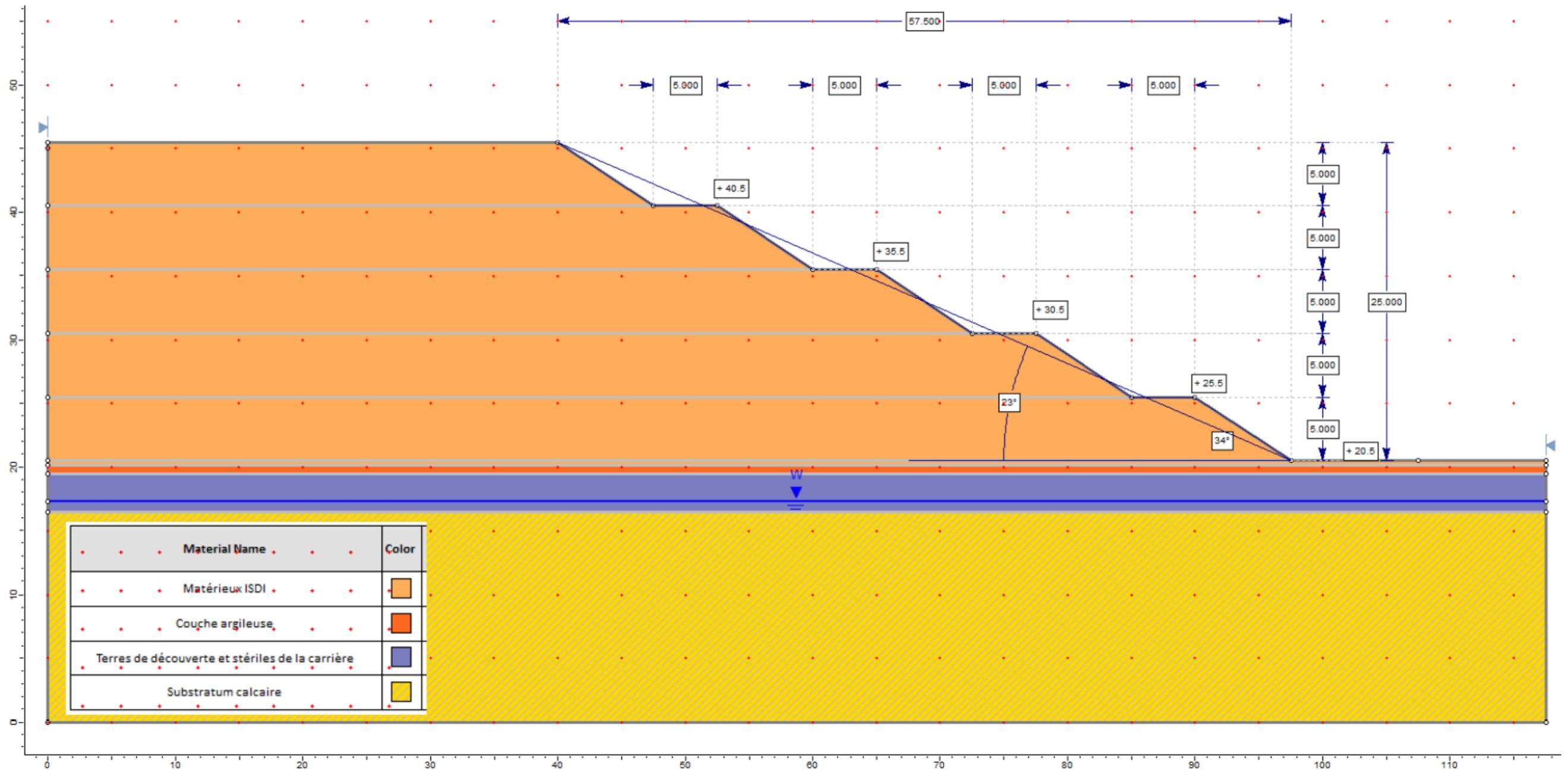
\*Permet de limiter les phénomènes d'érosion pluviale de surface

\*\*Les banquettes intermédiaires serviront aux opérations de surveillance et de maintenance avec des engins légers et permettront la création de fossé en pied de talus de gradins.

Les seuls désordres envisageables restent mineurs : « A l'échelle d'un gradin, des ruptures pelliculaires pourraient apparaître localement en cas de séisme, ou par exemple en cas de compactage insuffisant des matériaux ou d'accumulation locale d'eau sur les banquettes et de débordement dans les talus. »

☞ Annexe : Etude géotechnique i-AP

Figure 4 : Profil type prévisionnel des talus des futurs dépôts (i-AP)



Les recommandations suivantes ont été formulées tant pour la phase préparatoire que pour la phase de mise en œuvre des matériaux que pour une surveillance générale et seront suivies par CMSE.

¶ *Tableau 3 : Prise en compte des recommandations en matière de géotechnique*

	Recommandation	Prise en compte par CMSE
Phase préparatoire	Identifier et traiter préalablement d'éventuels vides karstiques au niveau des parois	Les linéaires de fronts non réaménagés et qui seront remblayés sont aujourd'hui réduits (150 m au Nord et 100 m au Sud). Un seul vide karstique est présent sur la paroi Nord ; il fera l'objet d'un remblayage par des stériles issus de l'exploitation de la carrière
	S'assurer de la qualité géotechnique des sols d'assise	Des sondages destructifs ont été réalisés le 23 Juin 2021 sur les parties encore visibles du carreau de carrière et font état de matériaux calcaires ou marneux/silteux compacts adaptés au remblayage
	Identifier et traiter d'éventuelles sources ou venues d'eau depuis les talus périphériques du site	A ce jour, y compris après de fortes précipitations aucune venue d'eau depuis les talus périphériques du site ou les fronts encore visibles n'a été constatée
	Procéder à la création de digues frontales avec des matériaux frottant, non sensibles à l'eau, non érodables	Les matériaux présentant les caractéristiques géotechniques visiblement les plus adaptées seront réservés à l'élaboration de ces digues frontales pour chaque couche de remblayage
Phase de mise en œuvre	Assurer un suivi de la qualité géotechnique des matériaux déposés	Les matériaux déposés respecteront les dispositions prévues à l'Arrêté Ministériel du 12/12/2014 relatif à l'admission... en particulier son article 2 (siccité, non pulvérulent, etc.)
	Favoriser le dépôt des matériaux de bonne qualité géotechnique le plus proche des talus	Cette préconisation rejoint celle de la phase préparatoire
	Procéder à un compactage adapté des matériaux de dépôt et des digues frontales	Il est dans l'intérêt de l'exploitant d'assurer une certaine compacité des dépôts. Pour les matériaux de dépôt il est ainsi prévu un roulage au moyen d'une chargeuse tandis que pour les digues frontales un passage au bull pourra être réalisé si nécessaire.
Surveillance	Surveiller régulièrement l'état des talus, banquettes et dômes afin d'identifier tout indice défavorable à la stabilité de l'ouvrage (fente de traction, points d'accumulation d'eau, etc.)	Outre la surveillance quotidienne assurée par le personnel en charge de la mise en œuvre du remblayage, un registre sera tenu rendant compte des inspections mensuelles effectuées sur le site.

### 3.6 VOLUMETRIE DISPONIBLE ET PHASAGE

Le principe retenu est le stockage de matériaux inertes selon un rythme régulier tout en conservant, jusqu'au bout des 25 ans d'exploitation et, sous conditions, a posteriori, une plateforme de recyclage des matériaux minéraux valorisables.

Une capacité totale de 1 000 000 m<sup>3</sup> est développable, en tenant compte des limites et contraintes développées précédemment : remblayages initiaux autorisés, dispositions spécifiques de préparation de casier, géométrie des talus, emprise de la LNMP, retraits par rapport à cette emprise et vis-à-vis des installations voisines exploitées par Carrières du Biterrois et Lafarge, limitation de la hauteur des stocks pour maintenir une ligne d'horizon dégagée jusqu'au littoral depuis l'autoroute A9.

Les tonnages arrivant sur site pour enfouissement sont en moyenne sur les trois dernières années de 75 000 t/an (en faisant abstraction des particularités liées à la pandémie). Une augmentation de 20 à 25% est attendue. Au regard des tonnages prévisionnels moyens ainsi prévus de 92 000 t/an, cette capacité totale de 1 000 000 m<sup>3</sup> pourrait être remplie en 25 ans (40 000 m<sup>3</sup>/an) en considérant un remplissage par couches compactées (restauration d'une densité en place de l'ordre de 2,3), compactage contribuant à une stabilité à long terme et à une limitation de la percolation des eaux au travers du massif en cohérence avec les attentes tant géotechniques qu'hydrogéologiques.

La partie Nord longeant l'autoroute A9 sera comblée en premier sur une durée de l'ordre de 14,5 ans. Afin de tenir compte de la libération des terrains en location-gérance, l'emprise Nord sera subdivisée en deux phases : la phase 1 au Nord-Est et la phase 2 au Nord-Ouest. La partie Sud ne comportera pas quant à elle de subdivision de ce type, la location gérance ayant un terme en 2030, soit bien avant le début du remplissage de cette phase 3.

Au final, trois phases distinctes sont retenues présentant les caractéristiques suivantes.

¶ Tableau 4 : Capacité et phasage prévisionnel

Phase	Secteur de l'ISDI	Capacité de stockage (m <sup>3</sup> )	Durée (ans)	Planning prévisionnel	Location gérance	Phasage LNMP
1	Nord-Est	350 000	9	2023 - 2032	Partie non concernée	Absence de travaux
2	Nord-Ouest	225 000	5,5	2032 - 2037	Terrains libérés de la location gérance dès 2030	
3	Sud	425 000	10,5	2037 - 2048		A compter de 2039 : travaux puis mise en service
<b>Totaux</b>		<b>1 000 000</b>	<b>25</b>	<b>2023 - 2048</b>		

¶ Annexe : Plans de phasage

### 3.7 REAMENAGEMENT PREVU

Le site étant concerné par le tracé de la Ligne à Grande Vitesse « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », et les emplacements réservés correspondants traversant les terrains selon un axe Est-Ouest, seules les parties Nord et Sud de la carrière et extérieures à ces emplacements pourront être remblayées.

Ainsi, en accord avec le Service Biodiversité de la DREAL Occitanie, et afin d'éviter tout piège écologique pour les espèces qui pourraient être amenées à coloniser ce site enclavé entre l'autoroute A9, la LNMP, et la zone d'activité située plus au Sud, il a été acté que les mesures à mettre en place par l'exploitant sur ce site, de ce point de vue, seraient essentiellement destinées à le défavorabiliser. Il n'est ainsi pas prévu de réaménagement avec une vocation future écologique. Aucune plantation particulière n'est prévue.

Les terrains seront restitués en deux plateformes planes (Nord et Sud) peu pentues et peu végétalisées de part et d'autre de la LNMP selon le plan de remise en état annexé présentant les principales caractéristiques suivantes :

- le massif d'inertes est compacté par couches de façon à obtenir une densité de l'ordre de 2,3 ;
- au sein de la volumétrie du massif d'inertes la couche supérieure correspond à une couche de recouvrement de 20 cm de matériaux plus terreux plus aptes à recevoir une végétation spontanée (sans plantations particulières) ; ces matériaux plus appropriés à la constitution de la couche de couverture seront mis de côté au gré des apports ; CMSE veillera à ce que ces matériaux ne comportent pas d'espèces invasives (Cannes de Provence, Ambroisie, Sénéçon du Cap, etc.).

Ces plateformes seront aptes à recevoir les deux types d'usages futurs envisagés suivants sans infrastructures lourdes :

- Plateforme de négoce de matériaux permettant de maintenir une activité de transit/recyclage ;
- Champ photovoltaïque au sol.

Ces modalités de remise en état et l'usage futur ont été soumis pour avis au propriétaire et aux entités disposant de la compétence urbanisme sur les parcelles de projet (cf. PJ12).

**A** Annexe : Plans de remise en état

 *Figure 5 : Etat futur projeté intégrant la LNMP*



## 4. PLATEFORMES DE TRANSIT, RECYCLAGE

Outre l'accueil de matériaux inertes à vocation d'enfouissement, l'établissement continuera également à recevoir aussi bien des matériaux de négoce issus des autres sites de production de CMSE ou d'autres carrières, que des matériaux destinés au recyclage. Ces flux de matériaux représentent aujourd'hui 25 000 t/an mais CMSE envisage un doublement progressif pour atteindre 50 000 t/an (100 000 t/an de façon exceptionnelle).

La moitié de ce flux correspondra à des matériaux destinés à la production de granulats recyclés. De même qu'actuellement, cette opération pourra être assurée sur le site de la Galiberte via un atelier mobile de concassage/criblage d'une puissance installée de 400 kW assisté d'une pelle équipée si nécessaire pour le cisailage et le piquage préalables, de la même manière qu'actuellement. Cet atelier ne sera présent et ne fonctionnera sur site que par campagnes de quelques semaines par an suffisantes pour les tonnages prévisionnels (traitement à raison de plusieurs milliers de tonnes par jour).

Les matériaux recyclés fabriqués sont des granulats qui pourront être de qualité variable, dépendant des matériaux d'origine (plus ou moins terreux, plus ou moins argileux) et des moyens de concassage, criblage mis en œuvre. Des matériaux 0/20, 0/31,5 utilisables pour des remblayages de tranchées ou des fractions avec coupure basse type 20/40 pour du drainage sont des matériaux qui pourront être fabriqués sur place.

 Photo 3 : Type de déchets inertes sur le site de CMSE destinés à une revalorisation



 Photo 4 : Exemple de grave recyclée sur le site de CMSE de la Galiberte



Ces opérations de production de granulats recyclés comme le stockage de matériaux seront réalisées d'abord et comme aujourd'hui sur l'emprise actuelle du site, puis après démarrage du chantier LGV seulement, sur les plateformes créées par les opérations de remblayage de l'ISDI en suivant par conséquent le phasage de remblayage. Les plateformes ainsi développées et exploitables seront de 4,0 ha au maximum au Nord et 2,8 ha au maximum au Sud. Une chargeuse à pneu assurera la gestion matérielle des stocks.

## 5. GESTION DES MATERIAUX SUR LE SITE

### 5.1 PERIODES ET HORAIRES DE FONCTIONNEMENT

L'ouverture et le fonctionnement de l'établissement n'ont lieu aujourd'hui qu'en période diurne, du Lundi au Vendredi dans le créneau 7h30 - 17h (16h45 le vendredi) avec une pause méridienne. L'activité ne présente pas de saisonnalité marquée. CMSE ne prévoit pas d'évolution des périodes de fonctionnement.

### 5.2 ORIGINE, MODE D'ACHEMINEMENT ET TRAFIC ASSOCIE

Les déchets inertes proviennent principalement des retours de chantiers de COLAS France territoire Sud-Est (maison-mère de CMSE) (40%) mais également des autres professionnels du BTP (40%). Enfin viennent les artisans locaux (15%) et de façon plus anecdotique des particuliers. Les chantiers sont ceux de l'agglomération de Béziers principalement mais également des Hauts-Cantons au Nord-Ouest de Béziers.

L'acheminement des matériaux s'effectuera exclusivement par camions. Aucun autre mode d'amenée (fret ferroviaire ou fluvial) n'est envisageable du fait de l'absence de voie ferrée ou voie d'eau adaptée ou encore de régularité suffisante de l'origine des apports quand bien même une telle voie serait présente.

Tableau 5 : Tonnages prévus au projet

Paramètre	Actuel (sur la base des 3 dernières années)*	Futur	Année exceptionnelle**
<b>Tonnage de matériaux entrant</b>	<b>100 000 t/an</b>	<b>142 000 t/an</b>	<b>330 000 t</b>
<i>Dont destinés à l'enfouissement</i>	<i>75 000 t/an</i>	<i>92 000 t/an</i>	<i>230 000 t</i>
<i>Dont destinés au recyclage</i>	<i>15 000 t/an</i>	<i>25 000 t/an</i>	<i>50 000 t</i>
<i>Dont négoce</i>	<i>10 000 t/an</i>	<i>25 000 t/an</i>	<i>50 000 t</i>
<b>Tonnage de matériaux sortant</b>	<b>25 000 t/an</b>	<b>50 000 t/an</b>	<b>100 000 t</b>
<i>Dont recyclés</i>	<i>15 000 t/an</i>	<i>25 000 t/an</i>	<i>50 000 t</i>
<i>Dont négoce</i>	<i>10 000 t/an</i>	<i>25 000 t/an</i>	<i>50 000 t</i>

\*Hors artefacts liés à la pandémie COVID-19

\*\*Chantier exceptionnel (ex. LNMP)

### 5.3 TRAJET

L'ensemble de la zone d'activités économiques Via-Europa et la carrière voisine sont desservies par l'A9 via la sortie n°36 (Béziers Ouest) puis par la RD64. Un vaste rond-point sur la RD64 dessert ensuite l'Avenue d'Amsterdam sur laquelle donnent différents établissements dont le site CMSE de la Galiberte. Cette même avenue est également empruntée pour accéder aux Carrières du Biterrois et à l'entreprise MAGARINOS qui commercialise des poids-lourds. Les voiries publiques desservant l'établissement CMSE sont par conséquent tout à fait adaptées à un trafic important de poids-lourds.

#### **Impact particulier du projet de la LNMP sur les accès au site**

Uniquement à partir de la phase 2 de sa construction, la LNMP traversera, outre le site, les voies publiques d'accès que sont la RD64 et l'Avenue d'Amsterdam. Une perturbation des accès n'est donc à prévoir qu'à compter de 2039.

Les pièces versées à l'enquête publique pour la LNMP<sup>1</sup> prévoient que « *Les voies de communication impactées seront toutes rétablies, soit en place (franchissement par pont-route ou, en passage inférieur, par pont-rails), soit par rabattement vers une autre voie à proximité (concerne certains chemins ruraux). Le rétablissement de ces voies sera mené en concertation avec les différents gestionnaires (le tableau ci-après indique, à ce stade des études, les rétablissements envisagés), en assurant la continuité de service.* »

Plus spécifiquement, il est prévu pour la RD64 et l'avenue d'Amsterdam un franchissement commun par « Pont-rails » (la voie rétablie passe sous la ligne nouvelle).

L'accès à l'emprise Nord pourra être maintenu par le rétablissement de l'avenue d'Amsterdam et la « *continuité de service* » prévue. L'accès à l'emprise Sud sera quant à lui défini dans le cadre de la « *concertation avec les différents gestionnaires* ».

En parallèle, CMSE envisage une solution alternative de création d'une voirie d'accès en accord avec le propriétaire de l'établissement voisin MAGARINOS.

Un accès aux deux emprises sera par conséquent maintenu en tout temps.

<sup>1</sup> Pièce F7B2 – Evaluation environnementale de la deuxième phase Vol 1/2 – Chap. 5.4.6.2

## 5.4 CONTROLE DES APPORTS

Le contrôle des apports et la restriction de la nature de ceux-ci à l'appartenance à une liste pré-établie s'effectuera notamment en conformité à l'arrêté ministériel du 12/12/2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes. En interne, ces dispositions réglementaires sont transposées en un document d'instructions opérationnelles à destination du personnel.

### 5.4.1 **Contrôle qualitatif**

En cohérence avec les dispositions de l'arrêté ministériel, les déchets suivants seront strictement interdits :

- déchets dangereux (*déchets présentant au moins une des propriétés de danger énumérées à l'annexe I de l'article R. 541-8 du code de l'environnement, notamment des déchets contenant de l'amiante comme les matériaux de construction contenant de l'amiante, relevant du code 17 06 05\* de la liste des déchets, les matériaux géologiques excavés contenant de l'amiante, relevant du code 17 05 03\* de la liste des déchets et les agrégats d'enrobé relevant du code 17 06 05\* de la liste des déchets*) ; et en particulier déchets radioactifs, terres contaminées, enrobés bitumineux contenant des goudrons ou de l'amiante ;
- déchets liquides ou dont la siccité est inférieure à 30 % ;
- déchets dont la température est supérieure à 60 °C ;
- déchets non pelletables ;
- déchets pulvérulents, à l'exception de ceux préalablement conditionnés ou traités en vue de prévenir une dispersion sous l'effet du vent ;
- déchets insuffisamment triés.

Plus précisément, CMSE s'assurera de l'absence de :

- déchets ménagers, encombrants ou avec des fractions trop importantes de bois, métal, plastique, carton, papier ;
- déchets du second œuvre (tuyauterie, menuiserie, câblage, chauffage, revêtement de sol, complexe d'étanchéité...) qui contiennent en général en grande quantité des éléments non inertes (planches, canalisations métalliques ou plastiques, câbles électriques, moquettes, sols souples, ...) ;
- déchets majoritairement composés de plâtre ;
- déchets suspects pouvant potentiellement contenir des polluants.

Tout chargement ne satisfaisant pas aux critères d'acceptation sera refusé et rechargé si le constat s'effectue au déchargement. Les refus sont enregistrés.

En cas de présence en quantité limitée de déchets non dangereux mélangés aux inertes (DIB, ferrailles), un tri des déchets facilement retirables sera effectué par l'opérateur sur site et une évacuation régulière sera organisée vers des centres d'élimination ou de valorisation disposant des autorisations requises.

Aucun mélange de déchets ne sera réalisé sur site afin de satisfaire aux critères d'admission.

### 5.4.2 Contrôle quantitatif

Chaque apport de matériaux inertes sera contrôlé préalablement par passage sur bascule de pesée. En particulier, que ce soit par la mise en place d'une nouvelle bascule sur la plateforme Sud ou l'organisation d'une circulation entre la plateforme Nord et la plateforme Sud, tous les apports seront contrôlés, quelle que soit la phase d'exploitation.

 Photo 5 : Nouvelle bascule et nouveau local de contrôle des apports à proximité du futur accès Nord à l'ISDI (Mars 2022)



Les levés topographiques annuels permettront également d'apprécier l'évolution du remplissage de l'ISDI et de localiser les zones d'apport. Une attention particulière sera portée au respect des volumes, des cotes et des emprises demandés en autorisation.

### 5.4.3 Organisation du contrôle

Le contrôle visuel des déchets afin de vérifier l'absence d'éléments non autorisés, sera réalisé en deux temps, lors de la pesée du véhicule à la bascule au moyen d'une caméra, et lors du déchargement du camion :

- Bascule de pesée :
  - l'opérateur vérifie les documents d'accompagnement si préalablement renseigné (Document Préalable) et si le contenu de la benne leur correspond ; il refuse tout contenu non autorisé, et refuse tout contenu non conforme ;
  - l'opérateur pré-remplit le registre d'admission ;
  - en cas d'acceptation du chargement, le client se voit remettre un accusé d'acceptation (ticket de pesée) et est orienté vers la zone de déchargement ; dans le cas contraire le refus est notifié dans le registre d'admission ;

- Zone de contrôle de l'ISDI :
  - o le chargement est déversé sur une aire spécifique dédiée à cet usage (zone de contrôle), sous le contrôle du chauffeur de chargeur prévenu par l'opérateur à la bascule de pesée, de manière à pouvoir renvoyer sans délai un chargement de déchets non conforme ; dans le cas d'un refus, l'opérateur à la bascule est contacté et le registre de refus renseigné ;
  - o les déchets inertes non valorisables sont mis en place dans l'ISDI immédiatement ou par campagnes ; quant aux déchets inertes valorisables, ceux-ci sont stockés jusqu'aux campagnes de recyclage ;
  - o Les éventuels déchets non inertes (ferrailles, DIB) qui peuvent être facilement retirés sont déposés dans les bennes correspondantes situées à proximité directe de la zone de contrôle.

La zone de contrôle sera matérialisée par des plots et sera amenée à être déplacée pour suivre l'avancement du remblaiement. Il en sera de même des bennes d'indésirables qui l'accompagne.

#### 5.4.4 Traçabilité et engagement des apporteurs

Au niveau de la bascule, l'agent en charge de l'accueil tient à jour un registre d'admission (et de refus éventuel) au moyen du logiciel adapté « Zéphyr ». Ce registre consigne pour chaque entrée de déchets inertes sur le site :

- la date et l'heure ;
- les nom, coordonnées et numéro de SIRET du producteur des déchets ;
- le nom, coordonnées et numéro de SIRET du transporteur des déchets ;
- l'origine des déchets ;
- le code du déchet ;
- la quantité de déchets admise en tonnes ;
- le résultat des contrôles visuels et olfactifs ;
- le cas échéant le motif du refus d'admission ;

A travers les documents préalables et les accusés d'acceptation de déchets, CMSE s'assure

- que les déchets « ont fait l'objet d'un tri préalable selon les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable » ;
- que les déchets ne proviennent pas de sites contaminés ;
- que les déchets d'enrobés bitumineux ne contiennent ni goudron ni amiante ;
- le cas échéant :
  - o que les déchets respectent les valeurs limites définies en annexe II de l'arrêté du 12/12/2014.
  - o pour les déchets d'enrobés : le résultat du contrôle au Pak Marker (absence de goudrons) ;
  - o pour les matériaux pouvant être suspectés de contenir de l'amiante : la preuve d'absence de matériaux amiantés.

#### 5.4.5 Autres consignes

Le respect par le personnel de ces différentes modalités de fonctionnement et des modalités de gestion des éventuelles dérives ou situations accidentelles sera assuré par l'adaptation à la nouvelle exploitation, en particulier, des consignes existantes suivantes permettant de répondre aux attendus réglementaires :

- Règles de sécurité sur le site
- Consignes générales de sécurité
- Plan de Circulation
- Dépôt d'inertes
- Réduction des impacts environnementaux liés à l'utilisation des véhicules et engins
- Consignes précisant la conduite à tenir en cas d'accident
- Déversement accidentel de produits polluants
- Ravitaillement bord à bord
- Consigne en cas d'incendie

Ces consignes sont portées à la connaissance du personnel et affichées sur site.

✱ Annexe : Consignes d'exploitation

## ANNEXES

- ✠ *Annexe : Etude géotechnique i-AP*
- ✠ *Annexe : Consignes d'exploitation*
- ✠ *Annexe : Plans de phasage*
- ✠ *Annexe : Plans de remise en état*