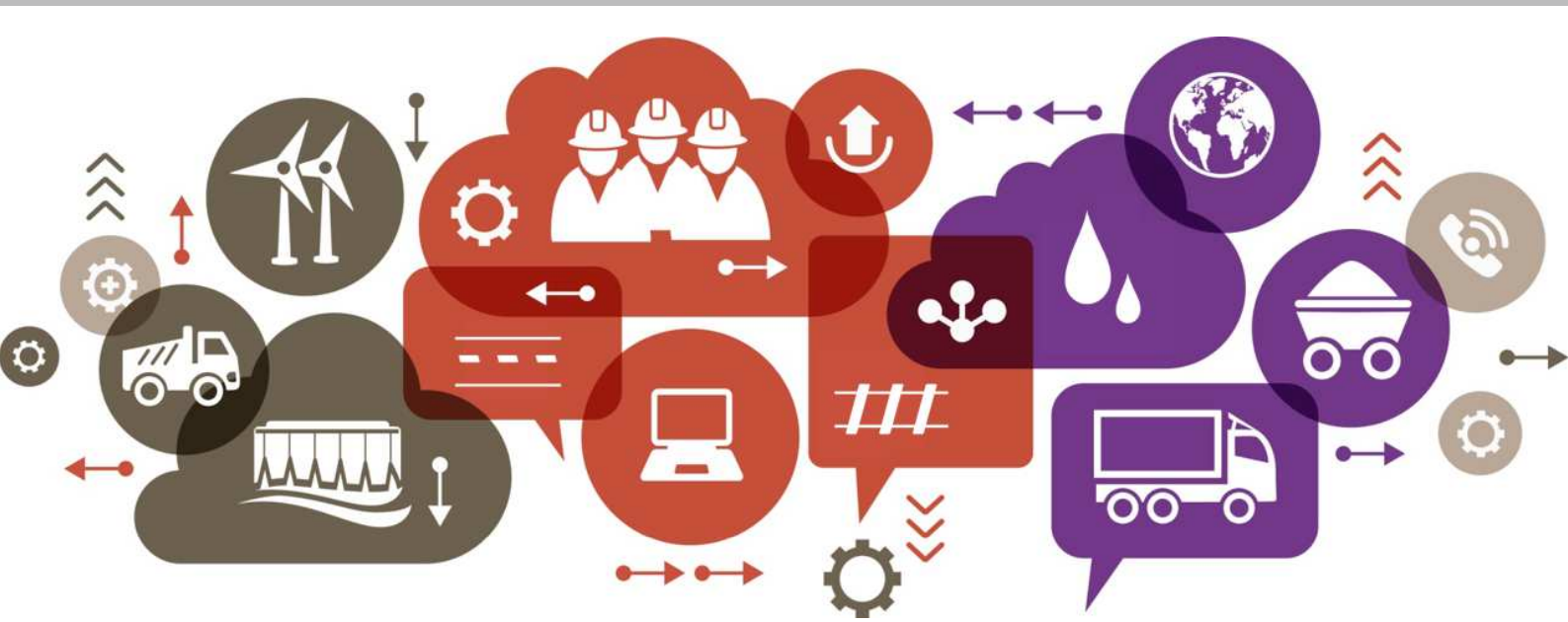
HÉRAULT



Travaux Publics Durables

Patrimoine, qualité de service et démarches de progrès dans le secteur des Travaux Publics

Contribution à l'observation régionale des infrastructures

Cellule Economique Régionale LANGUEDOC-ROUSSILLON

GIE Réseau des CERC
Cellules Economiques Régionales de la Construction

LES TRAVAUX PUBLICS FÉDÉRATION LANGUEDOC-ROUSSILLON

AVRIL **2016**

Sommaire

Chapitre I
Patrimoine d'infrastructures du département de l'Hérault

Le réseau routier p.3

Le réseau ferroviaire P.8

Le réseau d'eau & assainissement P.11

Le réseau énergétique P.14

Le réseau télécommunication P.16

Le réseau fluvial P.17

Chapitre II
Environnement des TP dans le département de l'Hérault

L'offre contrainte de s'adapter à la demande P.19

Des marchés encadrés par la réglementation P.20

Une économie circulaire à l'œuvre p.21

Avant-propos

La Fédération des Travaux Publics se réjouit de la publication de ce baromètre départemental qui représente un outil au service des décideurs pour mieux anticiper l'entretien du patrimoine des infrastructures et réseaux.
La compétitivité des territoires et l'emploi, dans tous les secteurs économiques, dépendent étroitement de la qualité de service de ces équipements.
Nous assistons actuellement à un recul de l'investissement des collectivités dans l'entretien de ce patrimoine, essentiellement pour des raisons budgétaires.
De nombreux élus et maîtres d'ouvrages ont tendance à reporter les travaux nécessaires à une période ultérieure, en espérant que les infrastructures tiendront en attendant une meilleure situation financière. C'est un très mauvais calcul car les coûts de réparation futurs risquent de ne pas être supportables, et cette absence de politique d'entretien peut mener jusqu'à l'abandon de l'équipement avec toutes les conséquences négatives sur l'économie locale.

Nous formons le vœu que cette publication permettra d'encourager les collectivités territoriales et tous les maîtres d'ouvrages concernés à réaliser des diagnostics de leur patrimoine d'infrastructures et de réseaux, à prioriser les besoins d'entretien et à maintenir une politique active et raisonnée de travaux indispensables de réparation et d'amélioration de leurs ouvrages.

Olivier GIORGIUCCI
Président de la FRTP
Languedoc-Roussillon
Vice-président de la
Cellule Economique BTP LR

Présentation de la CERC

La CERBTPLR observatoire du BTP

La Cellule Économique Régionale Bâtiment Travaux-Publics Languedoc-Roussillon a pour vocation de fournir aux acteurs régionaux et locaux de la filière des Travaux Publics des études et des analyses ciblées qui facilitent leur prise de décisions. La CERBTPLR est membre du réseau national des Cellules Économiques Régionales de la Construction (CERC) constitué avec 2 objectifs :

- consolider les travaux régionaux,
- permettre des analyses et comparaisons interrégionales.

Un outil d'aide à la décision dédié aux partenaires régionaux

La Cellule Économique BTP Languedoc-Roussillon en lien avec le GIE Réseau des CERC propose ce baromètre qui ambitionne de suivre l'évolution des Travaux Publics sous l'angle « Développement Durable ». Il constitue une déclinaison départementale d'un travail initié en 2015 sur le Languedoc-Roussillon.

Outre des chiffres-clés présentant un état des lieux pour chaque secteur (*), ce baromètre livre une série de données, reflet de la modernisation en cours des infrastructures de l'Hérault. Ce faisant, ce nouveau document identifie un potentiel de travaux à réaliser par les entreprises, soit pour réhabiliter des infrastructures, soit pour en créer de nouvelles, et ce, bien entendu, dans le respect des exigences sociétales et environnementales actuelles.

Il fournit des informations permettant souvent d'établir des comparaisons avec les autres départements du Languedoc-Roussillon.

Jean-Claude DEPOISIER
Président de la Cellule Economique BTP LR

(*) Réseau routier, ferroviaire, eau et assainissement, transport et distribution d'énergie électrique

CHAPITRE **I**

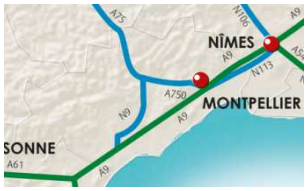
INFRASTRUCTURES & ÉTAT DU PATRIMOINE DU DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

- 12 700 km de routes
  - *dont 50 % des départementales en bon état*
- 3 300 ponts routiers
  - *dont 20 % en bon état sur routes départementales*
- 200 km de voies ferrées
- 346 stations d'épuration
  - *avec un taux de conformité de 100% pour les équipements et de 99% en performance*
- 187 services d'eau distribuant 68 m^3/habitant /an
  - *distribuant 68m^3/habitant/an*
- 11 000 km de réseaux d'eau
  - *avec un taux de rendement de 76%*
- 15 400 km de réseaux électriques
  - *avec une durée annuelle moyenne de coupure proche de 50 minutes*
- 44% des logements et locaux éligibles au THD (<30Mbits/s)
- 100 km de voies navigables

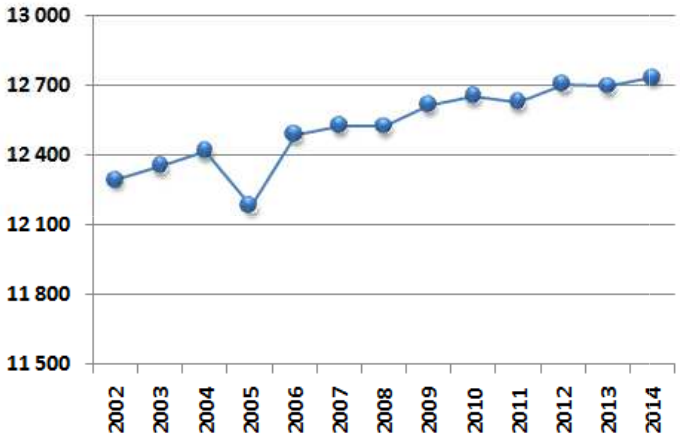
1. Le 2ème **RÉSEAU ROUTIER** du Languedoc-Roussillon, avec une densité de 2,09 km par km², supérieure à la moyenne régionale et nationale

1.a. Un réseau routier de 12 737 km

dont 38,5% de routes départementales
Depuis 2002, 440 km de voies supplémentaires



Évolution du linéaire en km du réseau routier de l'Hérault toutes voies confondues
Source : SETRA & Ministère de l'Intérieur – Direction Générale des Collectivité locales



Le « creux » de 2005 est liée à la sortie des statistiques du réseau routier national de la partie transférée au Conseil départemental, lequel n'intègrera ce contingent dans son patrimoine qu'avec un an de décalage.

L'Hérault est de loin le département le plus peuplé du Languedoc-Roussillon. Pour autant, avec 25 % du total régional, il ne peut se prévaloir de la 1ère place au regard du linéaire de réseau routier.
Il est devancé par le Gard qui cumule plus de 26 % du linéaire du Languedoc-Roussillon.

La structure de son réseau se caractérise, en outre, par une part de voies communales inférieure à 60% du total, contrairement aux 4 autres départements du Languedoc-Roussillon.

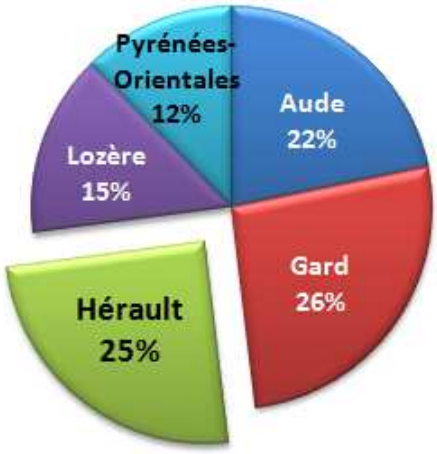
Répartition du linéaire en km du réseau routier de l'Hérault par nature de voies au 1/1/2015
Source : SETRA & Ministère de l'Intérieur – Direction Générale des Collectivité locales

	Autoroutes	Routes nationales	Routes départementales	Voies communales	Total
Hérault	208	24	4 910	7 595	**12 737**
Languedoc-Roussillon	**568**	**457**	**18 094**	**31 842**	**50 961**
France	**11 560**	**9 645**	**378 973**	**673 290**	**1 073 468**

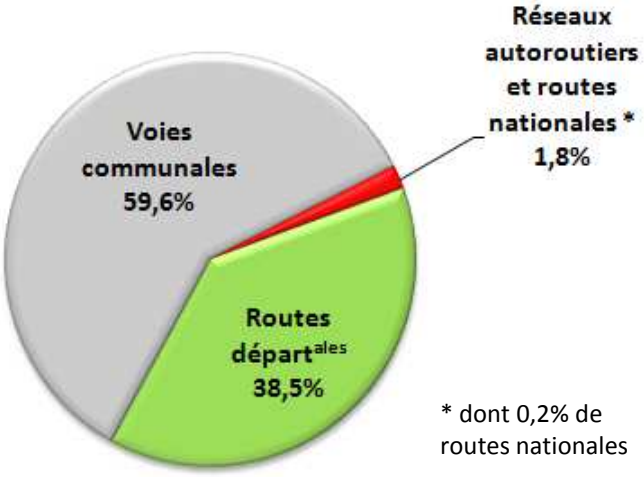
Chiffres clés du secteur des TP routiers dans le département

232 millions d'€ de CA estimés en 2014

Part du réseau routier de l'Hérault au sein du réseau routier du Languedoc-Roussillon
% par rapport au linéaire Source : Ministère de l' intérieur Direction générale des collectivités locales



Réseau routier de l'Hérault ventilé en fonction de la nature des voies au 1/1/2015
% par rapport au linéaire Source : Ministère de l' intérieur Direction générale des collectivités locales



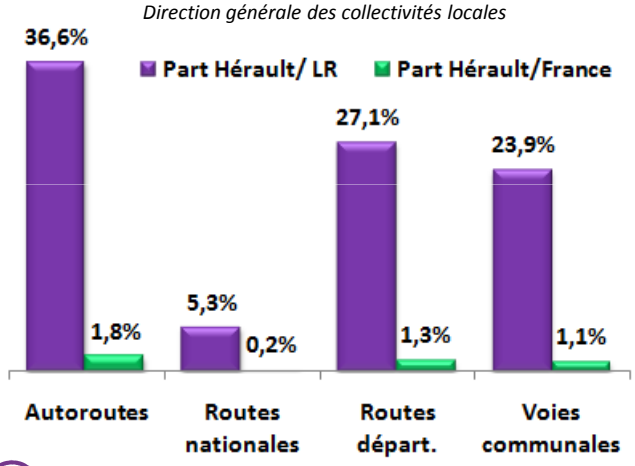
* dont 0,2% de routes nationales

1. Le 2ème **RÉSEAU ROUTIER** du Languedoc-Roussillon, avec une densité de 2,09 km par km², supérieure à la moyenne régionale et nationale

1.b. La voirie communale représente près de 60% du linéaire

Poids du réseau routier de l'Hérault par nature de voies par rapport au Languedoc-Roussillon et à la France métropolitaine au 1/1/2015

% par rapport au linéaire Source : Ministère de l' intérieur Direction générale des collectivités locales



L'Hérault localise largement plus du tiers du linéaire d'autoroutes du Languedoc-Roussillon alors qu'en comparaison son réseau routier total ne représente que le quart du linéaire régional.

Exprimé autrement, comparé au niveau national, les autoroutes irriguant l'Hérault pèsent pour 1,8% du total France métropolitaine alors que la totalité du réseau héraultais s'affiche à 1,2%.
A l'inverse, après les derniers transferts au Conseil Départemental, la part des routes nationales apparaît marginale.
En poids relatif, les routes départementales sont plus présentes que les voiries communales.

Réseaux routiers national et autoroutier dans l'Hérault au 1/1/2015

Source : DIR Méditerranée

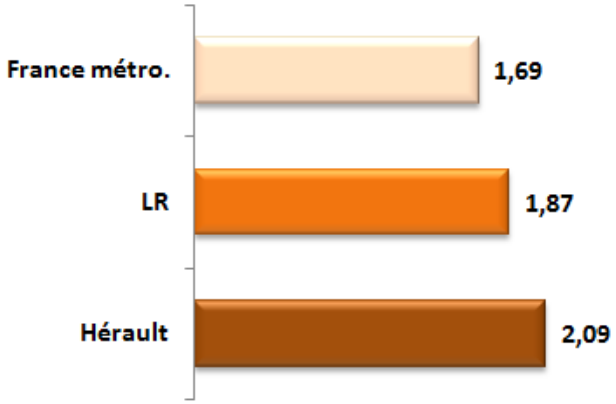
Montpellier 3éme ville la plus embouteillée de France en 2015 :

La marque de GPS Tom Tom publie chaque année la liste des villes les plus embouteillées de France.
En 2015, avec un temps de trajet en moyenne 38% plus long pour cause de bouchons, Marseille arrive en tête et devance Paris.
Montpellier se classe juste après. Le taux de congestion sur les routes montpelliéraines atteint 28%, soit une hausse de 2% par rapport à 2014. La circulation la plus dense est observée le vendredi soir.
En 2015, un automobiliste montpelliérain a perdu en moyenne 115 heures dans les bouchons.

1.c. Une densité de réseau routier supérieure à la moyenne

Densité du réseau routier : comparaisons Hérault, Languedoc-Roussillon et France métropolitaine au 1/1/2015

Unité km/km² Source : INSEE & Ministère de l' intérieur Direction générale des collectivités locales



En terme de densité de réseau routier, l'Hérault se place, en seconde position derrière le Gard avec la présence de 2,09 km par km², contingent au demeurant supérieur à celui observé en moyenne régionale (1,87) et française (1,69).

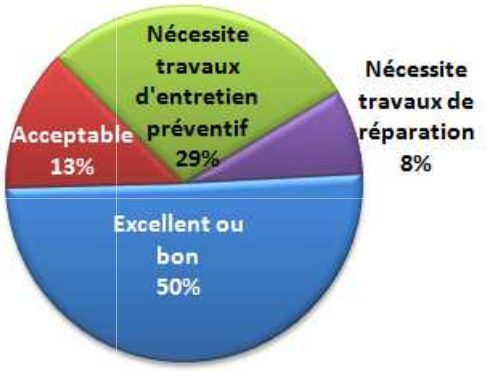
.

1. Le 2ème **RÉSEAU ROUTIER** du Languedoc-Roussillon, avec une densité de 2,09 km par km², supérieure à la moyenne régionale et nationale

1.d. La moitié du réseau expertisé des routes départementales en bon, voire en excellent état

État des routes départementales : part du linéaire de routes ausculté
Unité : %
Source : Conseil départemental de l'Hérault

État des routes départementales
Unité : %
Source : Conseil départemental de l'Hérault



Avertissement

Il n'existe pas de données consolidées sur l'état de service des voiries communales qui représentent 60% du linéaire du réseau routier héraultais.

L'Hérault compte 4 900 kilomètres de routes départementales. Seul 1/3 de ce linéaire fait l'objet d'une auscultation visant à déterminer son état de dégradation éventuel.

Des conclusions de cet examen il ressort que la moitié du patrimoine ainsi analysée peut se prévaloir d'être en bon voire en excellent état. Ce pourcentage s'inscrit en hausse sur une situation arrêtée 2 ans plus tôt.

Inférieur à 10%, le linéaire de routes nécessitant des travaux de réparation s'avère en poids relatif en retrait sur celui de 2013 tant par rapport à la situation même du département qu'au regard de la moyenne observée alors en Languedoc-Roussillon.

1.e. Moins de 20% du parc d'ouvrage d'art routier en bon état

État des ouvrages d'art routiers sur routes départementales
Unité : % Source : Conseil départemental de l'Hérault

La situation présentée se fonde sur l'examen de près de 3 000 ouvrages d'art structurant le réseau routier départemental dans l'Hérault.
Un peu moins d'1/5ème est jugé en bon état.

Une part légèrement supérieure nécessite des travaux d'entretien spécialisés au minimum voire des travaux de réparation pour les ouvrages les plus affectés.

Le plus gros contingent d'ouvrages d'art nécessite toutefois un entretien courant, pourcentage conforme à l'observation faite sur le réseau routier départemental du Languedoc-Roussillon 2 ans plus tôt.

Il s'agit ci-dessus d'ouvrages d'art sous la seule maîtrise d'ouvrage Conseil départemental 34.
En se focalisant uniquement sur les ponts, en excluant les autres ouvrages d'art type mur de soutènement, on peut avancer une estimation pour le département en prenant pour base le chiffre national de 266 000.
Plusieurs méthodes peuvent être explorées dont les résultats convergent pour évaluer le patrimoine autour de 3 200 unités.

1. Le 2ème **RÉSEAU ROUTIER** du Languedoc-Roussillon, avec une densité de 2,09 km par km², supérieure à la moyenne régionale et nationale

1.f. Un réseau routier bénéficiant du volet mobilité du contrat de plan

Plus de 62 millions d'euros de travaux inscrits dans le CPER sur le département

Les opérations inscrites au présent contrat visent à résoudre des problèmes de congestion forte en repoussant à l'extérieur des agglomérations les trafics de transit et permettre ainsi le développement dans les zones libérées de déplacements alternatifs à la route (TC, modes doux). Outre l'intérêt que ces opérations représentent pour la réduction de la congestion routière et de la pollution induite, elles concourent également à l'amélioration de la sécurité des automobilistes et des usagers des modes doux en zone urbaine.

Plusieurs opérations routières cofinancées intéressent l'Hérault dont :

- Le contournement Ouest de Montpellier qui s'inscrit dans un projet global de contournement de l'agglomération, notamment avec la déviation Est de Montpellier sous maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Hérault,
- Les déviations de Baillargues-Saint Brès et de Lunel-Lunel Viel.

La participation financière du Département de l'Hérault au volet routier du CPER est conditionnée à la conclusion d'une convention de financement symétrique pour la DEM (Déviation Est de Montpellier), à parts égales entre la Région Languedoc-Roussillon, Montpellier-Méditerranée-Métropole et le Département. En effet, le Département doit assumer la charge de la modernisation des RN d'intérêt local qui lui ont été transférées sans compensation financière au titre de l'investissement.
Il comprend cependant l'enjeu collectif d'affirmer la métropole régionale, notamment en la dotant d'un réseau d'infrastructures adapté à la réalité des déplacements.

Détail des opérations routières de département de l'Hérault inscrites dans le volet mobilité du contrat de plan Etat-Région 2015-2020

Opérations routières	Coût total CPER	Etat	Région	Autres collectivités	Autres participations
34 - RN 113 - Giratoire de St Brés	1 560 000	390 000	0	CD 34 : 390 000	780 000
34 - A75/A9 - Contournement Ouest de Montpellier - liaison à 2x2 voies sur 6 km	25 000 000	11 000 000	4 670 000	CD 34 : 4,67M€ MMM : 4,67M€	
34 – RN 113 – Déviation de Baillargues-St Brès – déviation à 2x1 voie sur 5,5 km	12 000 000	6 000 000	2 000 000	CD 34 : 2M€ MMM : 2M€	
34 - RN 113 - Déviation de Lunel / Lunel-Viel - Section ouest entre Lunel- Viel et RD61 - aménagt en 2x1voie entre usine Ocreal et Route de la mer RD61 sur 6,4km	6 000 000	3 000 000	1 000 000	CD 34 : 1M€ CC Lunel : 1M€	
34 - A75 - Aménagement de la déviation de Pézenas – Achèvement de la requalification environnementale	4 000 000	4 000 000	0	0	
34 - A75 - Aire de repos du Bosc/Salagou - Aire accessible depuis les deux sens de circulation	6 000 000	6 000 000	0	0	
34 - A75 – Solde opération Pèzenas- Béziers - déclassement RN 9 ou complément de l'échangeur n°63 (Accès Béziers Nord)	8 000 000	8 000 000	0	0	

2. Un **RÉSEAU FERROVIAIRE** à 90% électrifié, d'une densité inférieure la moyenne régionale et nationale

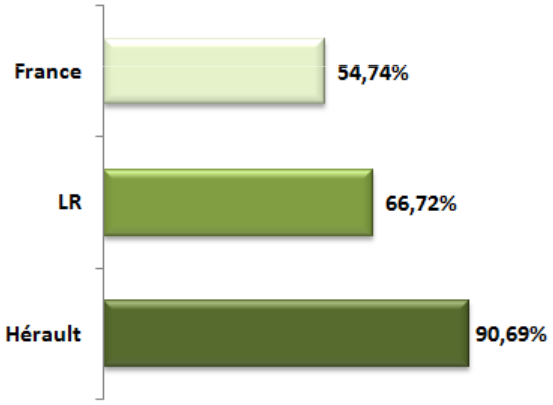
2.a. Un réseau ferré peu étoffé, proportionnellement plus électrifié qu'en moyenne régionale ou nationale

Activité du secteur des TP ferroviaires dans l'Hérault
Chiffre d'affaires estimé 2014 : 17 M€

Dimension du réseau ferroviaire du département

Plus de 200 km de lignes en service, dont près de 91% sont électrifiées

Part du réseau ferroviaire électrifié : comparaison Hérault , Languedoc-Roussillon, France au 1/1/2015
Unité % - Source : SNCF



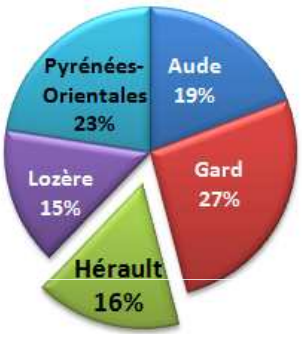
Au 1er janvier 2015, le réseau ferroviaire héraultais cumule 204 km de lignes exploitées.
Ce linéaire équivaut à 16,2 % de l'ensemble du réseau du Languedoc-Roussillon lui-même équipé de 1 256 km de lignes au 1er janvier 2015.

Ce pourcentage est relativement faible tant au regard de la superficie de l'Hérault comparée à celle du Languedoc-Roussillon (22,7%) qu'au regard d'autres indicateurs propres au département. C'est par exemple le cas de celui du réseau routier pour lequel l'Hérault représente le ¼ du total du Languedoc-Roussillon.

De fait, avec guère plus de 33 m de linéaire par km², la densité du réseau du département est plus faible que celle observée en Languedoc-Roussillon et plus encore en France métropolitaine.

Le réseau ferroviaire de l'Hérault est toutefois caractérisé par un niveau d'électrification élevé et, en tout état de cause, bien plus significatif que celui observé en région ou en France métropolitaine.

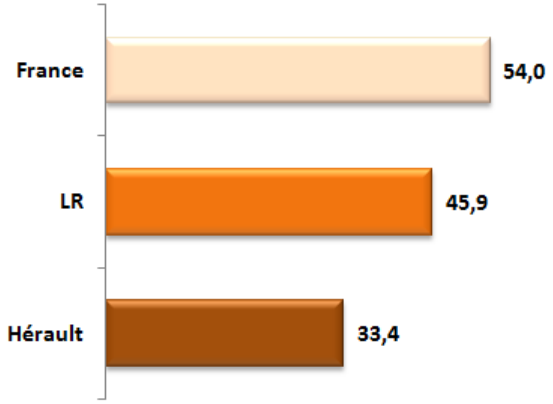
Part du réseau ferroviaire de l'Hérault au sein du réseau ferroviaire du Languedoc-Roussillon
% par rapport au linéaire Source : SNCF



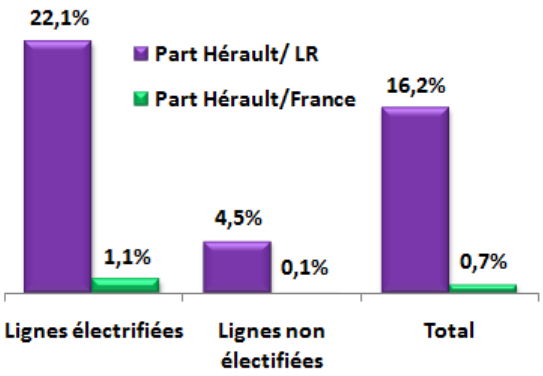
Longueur du réseau électrifié ou non
Unité Km au 1/1/2015 Source : SNCF

	Lignes électrifiées	Lignes non électifiées	Total
Hérault	**185**	**19**	**204**
Languedoc-Roussillon	838	418	1 256
France	16 087	13 299	29 386

Densité du réseau ferroviaire : comparaisons Hérault, Languedoc-Roussillon et France métropolitaine au 1/1/2015
Unité m/km² Source : INSEE & SNCF



Poids du réseau ferroviaire électrifié ou non de l'Hérault par rapport à celui du Languedoc-Roussillon et à la France métropolitaine
% par rapport au linéaire au 1/1/2015 Source : SNCF



2. Un **RÉSEAU FERROVIAIRE** sur lequel près de 10% train sur 10 affichent un retard

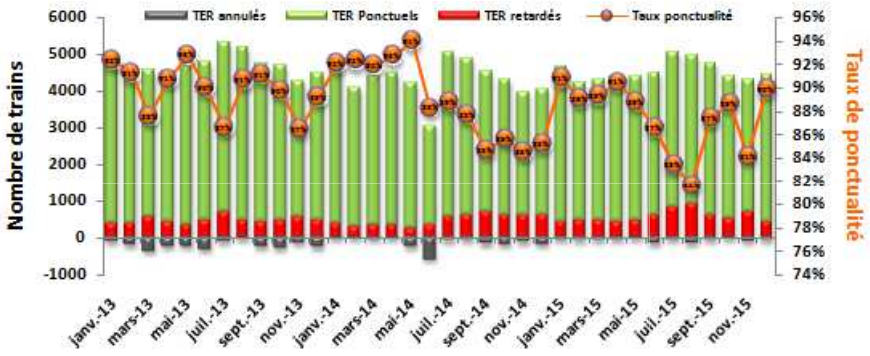
2.b Des performances fluctuantes au fil des mois

Taux de ponctualité des trains TER du Languedoc-Roussillon

3,55 % de trains annulés et plus de 11 % de trains en retard de 2013 à 2015 (source AQST)

Nombre de TER annulés, ponctuels ou retardés et taux de ponctualité en Languedoc-Roussillon de 2013 à 2015

Source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports



54 363 TER ont circulé en Languedoc-Roussillon en 2015

6 822 TER retardés en Languedoc-Roussillon en 2015

1 147 TER annulés en Languedoc-Roussillon en 2015

Faute de données propres au département, le taux de ponctualité des TER sur l'Hérault peut être approché au travers d'indicateurs du Languedoc-Roussillon. Dès lors, la qualité de service apparaît contrastée.

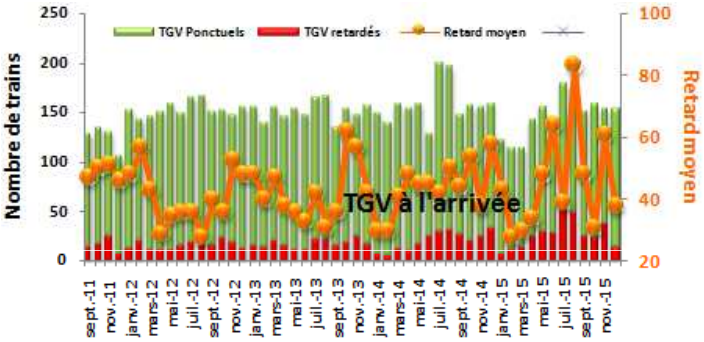
L'amplitude dans la qualité de service s'avère significative entre mai 2014, mois durant lequel plus 94 % des trains n'ont pas affiché de retard supérieur à 5 minutes, et août 2015 marqué, à l'inverse, par une ponctualité limitée à 81,7% des trains.

Sur une séquence de près de 3 ans, le taux de ponctualité des trains ayant circulé s'établit en moyenne à 88,81%. La part de trains annulés approche 3,5%. Sur le seul exercice 2013, 10% des retards sont imputables à des problèmes liés aux infrastructures.

Taux de ponctualité du TGV Montpellier Paris : 12 % de trains en retard tant au départ de Montpellier qu'à l'arrivée à Paris

Nombre de TGV Montpellier Paris ponctuels ou retardés et durée moyenne de ces retards en minutes de 2013 à 2015

Source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports

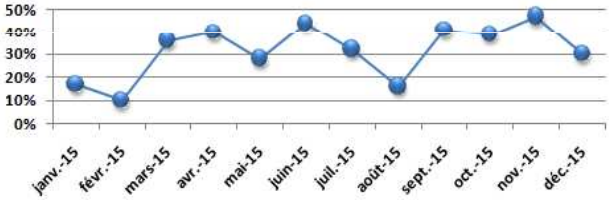


En 2015, les infrastructures ferroviaires sont à l'origine d'1/3 des retards à l'arrivée du TGV Montpellier Paris.

De septembre 2011 à décembre 2015, 12 % des TGV au départ de Montpellier en direction de Paris affichent un retard moyen de 23,5 minutes. A l'arrivée à Paris, 12% des TGV présentent un retard moyen de 43 minutes.
Le taux de ponctualité du TGV Montpellier Paris fluctue fortement. En janvier 2015, près de 95% arrivent à l'heure (retard < 5 minutes). Au mois d'août 2015, ce taux n'excède guère 63 %.

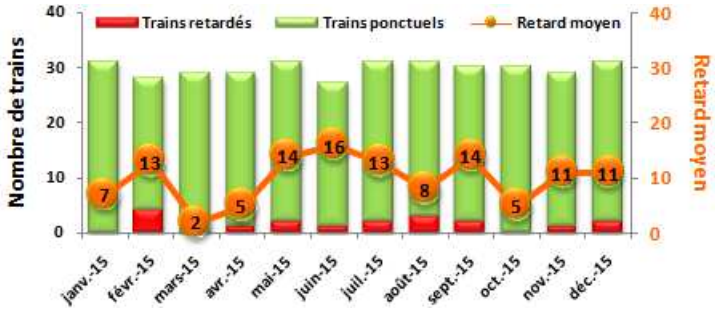
Part des infra. ferroviaires dans les causes de retard du TGV

Source : Autorité de la Qualité de Service dans les Transports



Taux de ponctualité de l'Intercité Béziers Clermont

Un service de bonne qualité affichant un taux de ponctualité de 95% en 2015



Le taux de ponctualité à l'arrivée de l'Intercité reliant Béziers à Clermont Ferrand s'établit en moyenne à 95% en 2015. Trois mois de cet exercice ne connaissent même aucun retard.
En tout état de cause, les retards observés ne se traduisent pas par des durées considérables. Avec 16 minutes, le mois de juin connaît le retard le plus élevé qu'il convient toutefois de relativiser dans la mesure où un seul train est concerné.

2.c. Un réseau ferré Héraultais avec des perspectives d'amélioration

Les opérations ferroviaires du contrat de plan dans l'Hérault

L'amélioration du service offert à l'usager et notamment celui des trains du quotidien sont une des priorités du contrat de plan dans son volet mobilité. S'articulant autour des axes de modernisation du réseau structurant, de la modernisation des nœuds ferroviaires et de la réalisation de projets d'intérêt régional, les opérations ferroviaires inscrites au CPER visent à renforcer la mobilité des personnes et des marchandises.

Logique Grande Région, grands axes ferroviaires

Dans la continuité des études de la Ligne Nouvelle Montpellier- Perpignan (LNMP) et des travaux engagés dans le cadre du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) il est prévu de réaliser :

- les études en vue de l'obtention de la DUP pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.,
- les acquisitions foncières nécessaires,
- les travaux d'interface avec la gare nouvelle de Montpellier Sud de France nécessaires à sa desserte par les transports en commun en site propre, (cofinancement Etat/Montpellier Méditerranée Métropole).

La Région Languedoc-Roussillon-Midi-Pyrénées, sera irriguée par deux corridors européens prioritaires et structurants du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T). L'Hérault est concerné par la ligne grande vitesse du corridor méditerranéen n°3 pour laquelle le Contournement de Nîmes et de Montpellier est en chantier et la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est à l'étude. En complément, il est indispensable de conforter et moderniser la liaison entre les deux futures métropoles régionales de Toulouse et Montpellier. Cela passe notamment par la construction de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan jusqu'à Narbonne .

Modernisation du réseau

La Région souhaite optimiser l'utilisation des infrastructures ferrées existantes sur le territoire métropolitain de Montpellier en développant des services publics de transports mixtes urbains et périurbains.

Intermodalités

Le protocole signé entre l'État et la Région en décembre 2014 a prévu une ligne étude et une ligne travaux liées à l'amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre Nîmes et Montpellier. Il s'agit, dans la perspective de la prochaine mise en service du Contournement Nîmes Montpellier, d'optimiser au sein des pôles métropolitains les déplacements ferroviaires nationaux, interurbains, urbains et en correspondance intermodale. Ainsi pourront être développés, à moindre coût et avec un niveau de service optimisé pour les habitants et les voyageurs, de nouveaux services de transports collectifs inter modaux, urbains, interurbains et interrégionaux. Cette opération devra être articulée avec d'une part les mises en service ultérieures de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et de la nouvelle gare Nîmes TGV, et, d'autre part, le développement d'un transport Tram-train sur la métropole montpelliéraine. La ligne travaux, valorisée au total à 24 M€, n'est pour l'instant alimentée que par l'État dans l'attente des résultats des études. La revoyure du CPER sera l'occasion d'adapter le montant de l'opération et les participations de l'État, de SNCF Réseau et des collectivités locales.

Détail des opérations ferroviaires du département de l'Hérault inscrites dans le volet mobilité du contrat de plan Etat-Région 2015-2020

Opérations ferroviaires	Coût total CPER	Etat	Région	Autres collectivités	SNCF réseau
Axe Montpellier – Avignon : Allongement de quais des gares entre Montpellier et Manduel	3 000 000	1 000 000	1 000 000	0	1 000 000
Amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre les nœuds de Nîmes et de Montpellier – études EP	1 000 000	1 000 000	1 000 000	MMM/CD34/CD 30/CA Nîmes 1M€	1 000 000
Amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre les nœuds de Nîmes et de Montpellier – études AVP	3 000 000				
Amélioration du fonctionnement du doublet de lignes entre les nœuds de Nîmes et de Montpellier – études pro + REA	24 000 000	6 508 000	0	0	
Optimisation du réseau ferroviaire existant sur l'aire métropolitaine de Montpellier – études AVP	8 000 000	2 000 000	2 000 000	MMM : 4M€	

3. Un **RÉSEAU D'EAU ET ASSAINISSEMENT** de 346 stations d'épuration et de 11 000 km de réseau

3.a. Un réseau d'assainissement de 346 stations au service de 1,1 million d'habitants

Taille du parc de stations d'épuration de l'Hérault
1 station d'épuration pour 3 180 habitants

Chiffres clés du secteur TP de réseaux pour fluides sur l'Hérault

128 millions d € de CA estimés en 2014

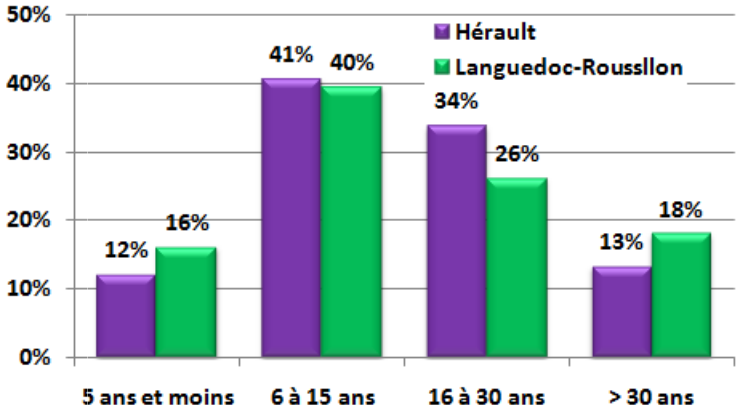
Part du parc de stations d'épuration de l'Hérault au sein du parc de stations d'épuration du Languedoc-Roussillon
% par rapport parc LR Source : MEDDE

En 2014, l'Hérault compte 346 stations d'épuration soit légèrement plus ¼ du parc du Languedoc-Roussillon.
Cette proportion peut apparaître faible au regard de son poids démographique (40%) mais s'explique par le caractère plus urbain et plus concentré que d'autres départements sur la région. De fait, on compte une station pour 3 180 habitants. Ce contingent est le plus élevé des 5 département du Languedoc-Roussillon qui enregistrent une moyenne de 2 120 habitants.
A l'opposé, l'Aude localise une station d'épuration pour moins de 900 habitants.

Ancienneté du parc	< 15 ans	16 ans et plus	Total
Hérault	183	163	346
Languedoc-Roussillon	838	418	1 256

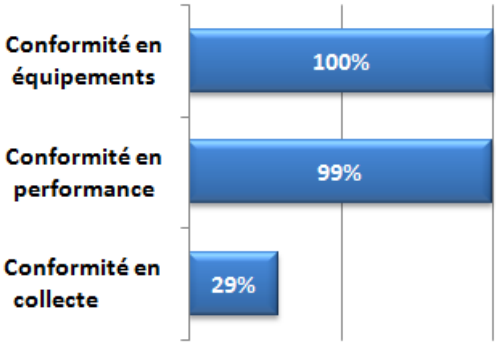
Proportionnellement la structure du parc de stations d'épuration du département ne s'écarte guère de celle observée sur la totalité du Languedoc-Roussillon. 47 % sont âgées de plus de 15 ans sur le département soit guère 3% de plus qu'en moyenne régionale.
Des écarts plus significatifs portent toutefois sur les équipements les plus anciens et les plus récents. Sur ces 2 strates, la part de l'Hérault est moins affirmée.

Comparaison de l'ancienneté du parc de stations d'épuration en service en 2014 dans l'Hérault et le Languedoc-Roussillon
Unité % Source : MEDDE



Degré de conformité des stations
Une conformité maximale en équipements

Degré de conformité des stations d'épuration de l'Hérault par indicateur de contrôle en 2014
Unité : % Source : MEDDE



Selon l'indicateur de contrôle retenu, le taux de conformité des stations d'épuration de l'Hérault varie en 2014 de 29 % en collecte à 100% en termes de conformité des équipements.

Conformité en équipements :
Une STEU (Station de Traitement des Eaux Usées) est conforme ERU (Eaux Résiduelles Urbaines) en équipement global sur l'année en cours dès lors qu'elle dispose, au 31 décembre de l'année en cours, de tous les équipements nécessaires pour atteindre le(s) niveau(x) de traitement requis au titre de la DERU.

Conformité en performances :
Une STEU est conforme ERU en performances globales sur l'année en cours dès lors qu'elle a atteint les abattements nécessaires sur chacun des paramètres prescris au titre de la DERU pour l'année en cours.

Conformité en collecte :
Une STEU est conforme si, par temps sec, on ne constate aucun rejet ou déversement supérieur à 5 % des volumes générés par l'agglomération d'assainissement sur les déversoirs d'orage. De plus, aucun réseau non raccordé ne doit être situé dans le périmètre de l'agglomération.

3. Un **RÉSEAU D'EAU ET ASSAINISSEMENT** de 346 stations d'épuration et de 11 000 km de réseau d'eau

3.b. Une eau distribuée dans l'Hérault via187 services

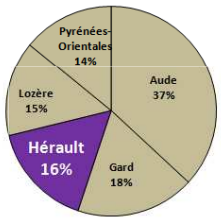
16% des services d'eau du Languedoc-Roussillon
Un rôle plus affirmé qu'ailleurs de la gestion déléguée

En 2014, 187 services d'eau potable assurent le captage, la production, le transport et la distribution de l'eau potable à plus de 1,1 millions d'héraultais.

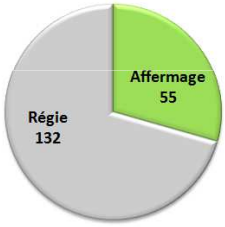
Ce nombre de services est guère plus élevé que celui des Pyrénées-Orientales et de la Lozère. Il est, en tout état de cause, sans commune mesure avec celui de l'Aude, département le plus pourvu en nombre de services.

La prédominance de la gestion déléguée par rapport à la gestion directe y est plus affirmée que sur le reste du Languedoc-Roussillon et qu'au niveau France entière. Ce mode de gestion assure la desserte à 84 % de la population du département.

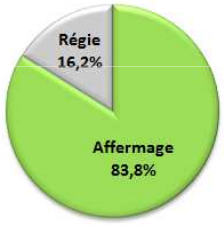
Part de l'Hérault au regard du nombre de services d'eau du Languedoc-Roussillon
Source MEDDE



Nombres de services d'eau de l'Hérault ventilés selon le mode de gestion
Source MEDDE



Population de l'Hérault desservie par mode de gestion des services d'eau *
Source MEDDE & INSEE

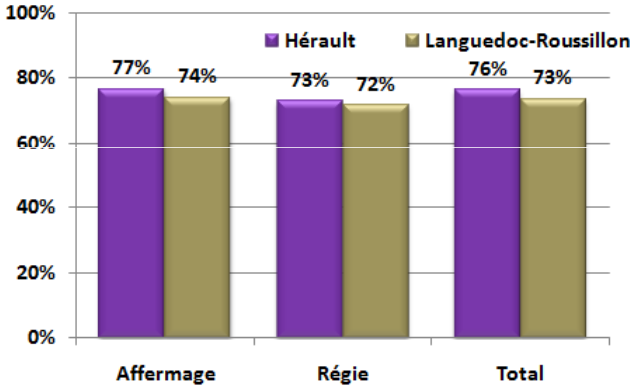


*** Évolution attendue en 2016 avec le passage en régie publique depuis le 1er janvier de 13 communes de Montpellier Méditerranée Métropole représentant 80% de la population de ce territoire.**

Un quart de l'eau potable non distribué

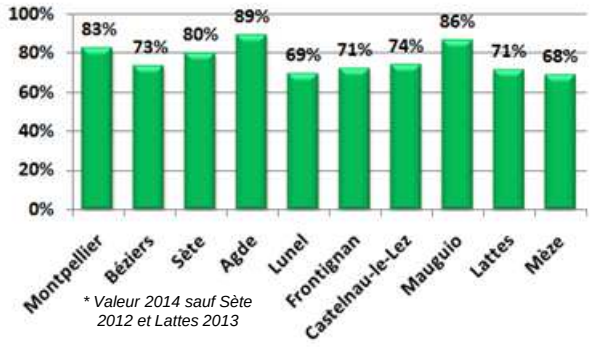
Pour l'exercice 2013, le rendement des réseaux est légèrement plus élevé dans l'Hérault que sur l'ensemble du Languedoc-Roussillon. Il est également plus affirmé parmi les communes s'appuyant sur une délégation de services publics, que celles-ci appartiennent ou non à une intercommunalité.
La performance de l'Hérault s'inscrit toutefois en deçà de la moyenne nationale (80% d'eau distribuée).

Rendements comparés 2013 des réseaux d'eau de l'Hérault et du Languedoc-Roussillon par mode de gestion
(Source CERBTPLR)



Le rendement des réseaux varie assez sensiblement d'une commune à l'autre. Sur les seules données 2014, les extrêmes se situent dans l'Hérault à 43,5% pour le plus faible jusqu'à 97% pour le plus élevé. Au sein des 10 communes les plus peuplées du département, ce taux de rendement fluctue de moins de 70% à près de 90%.

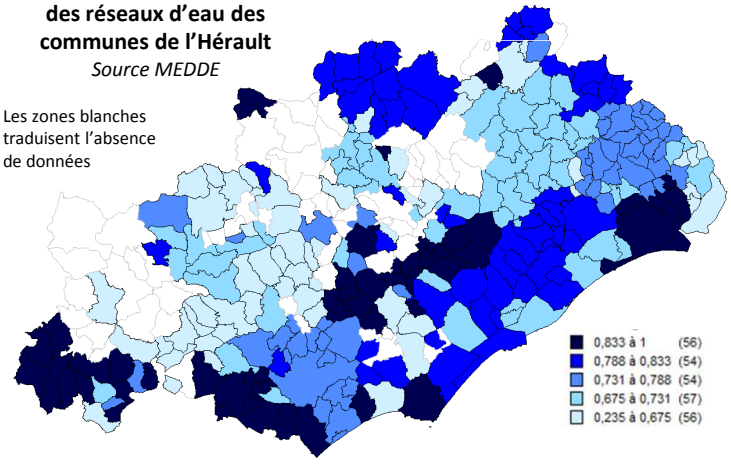
Rendements des réseaux des 10 villes les plus peuplées *
(Source MEDDE)



** Valeur 2014 sauf Sète 2012 et Lattes 2013*

Cartographie des rendements des réseaux d'eau des communes de l'Hérault
Source MEDDE

Les zones blanches traduisent l'absence de données



Grille de lecture : l'intensité de la couleur bleu augmente avec le taux de rendement. 56 communes en bleu foncé affichent ainsi les taux de rendement les plus élevés

Le **rendement** (en %) est le rapport entre le volume d'eau consommé par les usagers (particuliers, industriels) et le service public (pour la gestion du dispositif d'eau potable) et le volume d'eau potable d'eau introduit dans le réseau de distribution.

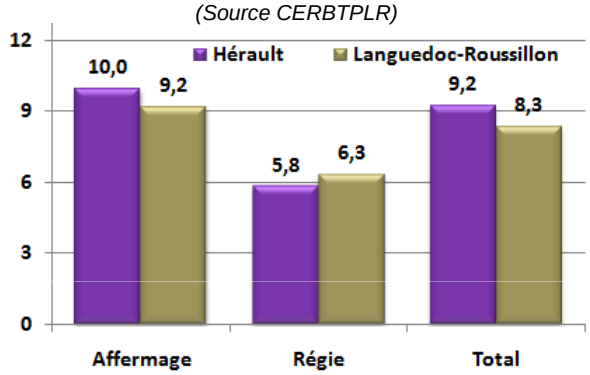
3. Un **RÉSEAU D'EAU ET ASSAINISSEMENT** de 346 stations d'épuration et de 11 000 km de réseau d'eau

Un indice linéaire de perte plutôt élevé en lien avec la densité de la population

L'indice linéaire de perte est supérieur dans l'Hérault que dans l'ensemble du Languedoc-Roussillon. Il est par ailleurs plus affirmé au sein des communes dont la gestion du service est délégué tant au sein de l'Hérault que dans l'ensemble du Languedoc-Roussillon.

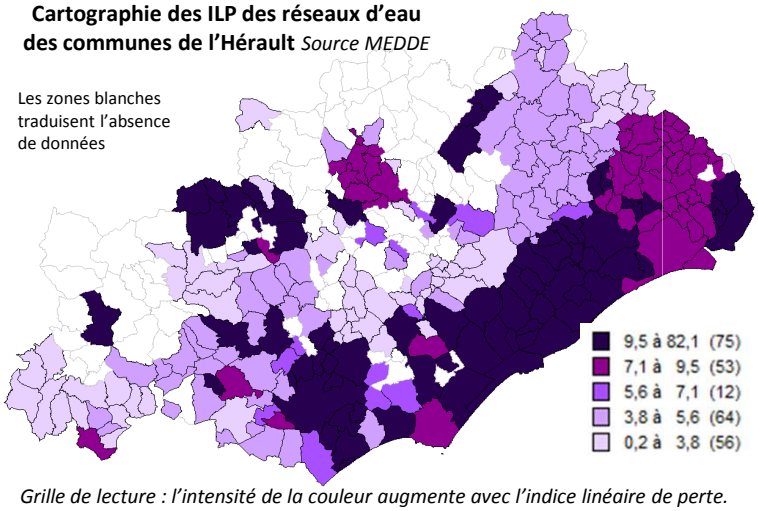
Ce constat corrobore celui établi à la faveur d'études précédentes selon lequel l'ILP et densité de population sont corrélés. Autrement dit, plus le réseau est dense, plus l'ILP se dégrade. Cette corrélation peut être mise sur le compte d'un plus grand nombre de raccordements constituant ainsi un facteur de risque de fuites d'eau. Pour autant, un ILP élevé ne traduit pas automatiquement un mauvais rendement.

Indices Linéaires de Perte comparés 2013 des réseaux d'eau de l'Hérault et du Languedoc-Roussillon par mode de gestion
(Source CERBTPLR)



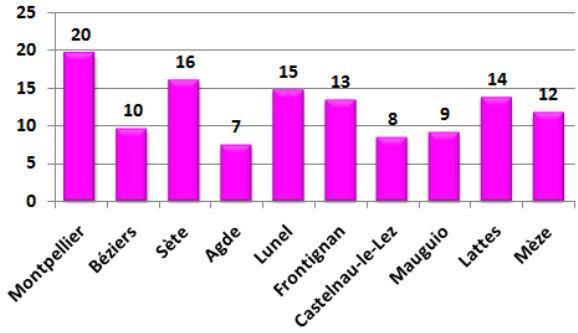
Cartographie des ILP des réseaux d'eau des communes de l'Hérault *Source MEDDE*

Les zones blanches traduisent l'absence de données



Grille de lecture : l'intensité de la couleur augmente avec l'indice linéaire de perte. 75 communes enfoncé affichent ainsi les ILP les plus élevés

Indices Linéaires de Perte * comparés des réseaux d'eau des 10 villes de l'Hérault les plus peuplées
(Source MEDDE)



** Valeur 2014 sauf Sète 2012 et Lattes 2013*

L'**Indice Linéaire de Perte** évalue, en les rapportant à la longueur des canalisations (hors branchements), les pertes par fuites sur le réseau de distribution. Il se calcule ainsi (V = volume) :

[(V produit + V acheté en gros - V vendu en gros) – (V comptabilisé + V consommé sans comptage + V service du réseau)]
/ longueur du réseau de desserte / 365 jours pour 2014

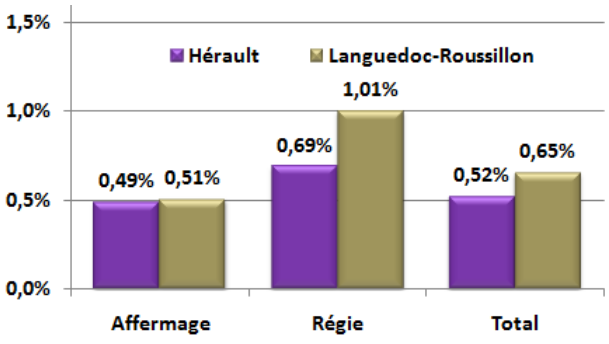
Un taux de renouvellement inférieur à celui observé en région

Le taux de renouvellement s'établit en moyenne annuelle à 0,52 % sur les 5 dernières années sur le département de l'Hérault.

Ce pourcentage marque une différence assez sensible avec la moyenne régionale (0,65%). Il est plus faible au sein des communes sous régime de délégation de service public.

Ce taux s'inscrit souvent dans un contexte de diminution des capacités d'autofinancement tant pour le fonctionnement des services que pour les programmes d'investissement à venir.

Indices de renouvellement comparés 2013 des réseaux d'eau de l'Hérault et du Languedoc-Roussillon par mode de gestion
(Source CERBTPLR)



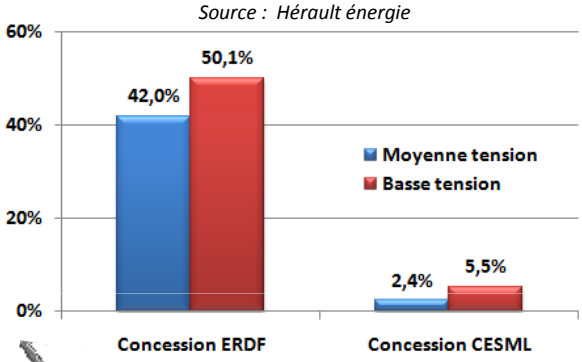
4. Un **RÉSEAU ÉNERGÉTIQUE** de 15 000 kilomètres à 55 % enfoui

4.a. Un réseau de distribution à entretenir

Présence de 2 concessionnaires sur le département

Structure du réseau héraultais d'électricité moyenne et basse tension en 2014

Source : Hérault énergie



Chiffres clés du secteur électricité TP dans l'Hérault

127 millions d € de CA estimés en 2014

Selon les informations issues du syndicat mixte d'énergies du département de l'Hérault, Hérault énergie, le réseau se compose de 15 000 kilomètres de linéaire en 2014 desservant plus de 500 000 clients.

Ce syndicat représente et défend les collectivités locales auprès des 2 distributeurs d'énergie électrique actifs sur le département : ERDF, 13 810 kilomètres de linéaire et la coopérative d'électricité de Saint Martin de Londres (CESML) qui déploie 1 190 kilomètres.

18,4 M€ pour l'enfouissement de 12 km de lignes électriques

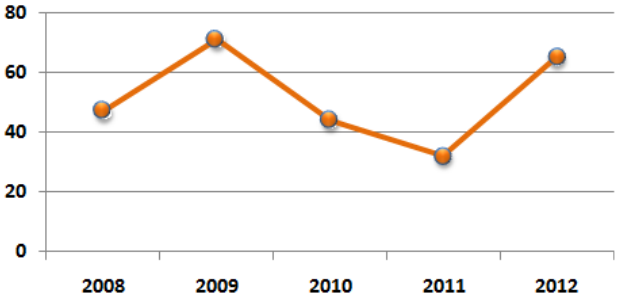
Cet investissement programmé par Montpellier Méditerranée Métropole porte sur le projet d'enfouissement des lignes à haute tension surplombant actuellement les quartiers Eurêka, Millénaire et Hippocrate-Cavalade, à Montpellier et Castelnau-le-Lez.

Au total, 12,4 km de lignes électriques sont concernées. D'une durée de 18 mois, ces travaux s'effectueront en 2018 et 2019.

Une durée de coupure par habitant fluctuante au fil des ans

Durée moyenne annuelle de coupure d'électricité par client sur le réseau basse tension de l'Hérault

Source : ERDF



Les durées annuelles moyennes de coupure par client basse tension varient dans des proportions allant du simple au double en fonction des années. Toutefois, cette durée moyenne est faible dans l'Hérault et s'avère inférieure à celle connues dans la plupart des autres département du Languedoc-Roussillon.

Ici, comme en région, les coupures sont imputables quasi exclusivement aux réseaux de distribution.

D'après Hérault Energie, on dénombre 9 coupures incident s pour 100 kilomètres en 2013 et 8,3 en 2014.

4.b.11 000 installations de production d'énergie électrique renouvelable

Le photovoltaïque devant l'éolien

A fin 2015, le parc d'infrastructures énergétiques de l'Hérault se compose de près de 11 000 unités de production d'énergie électrique renouvelable.

Équipements et non ouvrages, les installations photovoltaïques, de part leurs dimensions réduites composent très majoritairement, l'essentiel de ce contingent. Les installations éoliennes arrivent très loin derrière mais devancent les installations hydroélectriques. Pour autant en termes de production d'électricité renouvelable bénéficiant d'une obligation d'achat l'écart se resserre entre photovoltaïque et éolien

Le département, comme au demeurant le reste de la région, ne localise aucune installation nucléaire.

Puissance des installations de production d'électricité renouvelable bénéficiant d'une obligation d'achat* par filière dans l'Hérault en 2015

Source MEDDE

* Cette présentation exclue les centrales hydroélectrique de plus de 12 MW ne bénéficiant pas de l'obligation d'achat.

4. Un **RÉSEAU ÉNERGÉTIQUE** de 15 400 kilomètres à 55 % enfoui

4.b. Un réseau en amélioration constante

Des investissements programmées en lien avec les objectifs fixés par le SRCAE

Une réflexion régionale…

Suite à la publication du Schéma Régional Climat Air Energie(SRCAE) qui a fixé les objectifs d'énergie renouvelable à atteindre d'ici 2020 et 2030, RTE a été chargé d'élaborer le Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables (S3REnR), approuvé par le Préfet de Région et publié en janvier 2015.

Concrètement, il s'agit d'adapter les réseaux pour accompagner l'ambition régionale d'accueillir plus de 4 000 MW de production d'électricité d'origine renouvelable à l'horizon 2020. Ce schéma permet en outre de réserver de la capacité d'accueil pour ces nouvelles énergies sur le réseau et de sécuriser les investissements nécessaires.
La démarche a rassemblé les services de l'Etat et de la Région, l'ADEME, des associations de producteurs d'énergies renouvelables, ERDF, CESML et RTE. L'objectif fixé par l'Etat et la Région Languedoc-Roussillon dans le SRCAE est d'atteindre une puissance d'énergies renouvelables de 4105 MW à l'horizon 2020, soit près de 4 fois la puissance d'énergies renouvelables en service actuellement, l'hydraulique existant mis à part.

Ainsi, RTE a analysé les besoins des producteurs en termes de nouvelles capacités d'accueil et proposé des projets de développement, en accord avec les gestionnaires des réseaux publics de distribution, lorsque le réseau existant ou les projets déjà prévus ne suffisaient pas pour accueillir cette nouvelle production. Ces projets nouveaux représentent la moitié de la capacité nouvelle à créer. En contrepartie d'une réservation de capacité de raccordement pour 10 ans, les producteurs d'énergies renouvelables financent de manière mutualisée une part des travaux, selon un forfait correspondant d'environ 36 € par kilowatt raccordé. Ce schéma permet à RTE et aux gestionnaires de réseaux publics de distribution de lancer les renforcements et créations d'ouvrages nécessaires à l'accueil des énergies renouvelables sans attendre les demandes de raccordement des producteurs.

De leur côté, les producteurs d'énergies renouvelables bénéficient d'une visibilité sur la localisation des capacités d'accueil et sur leur disponibilité au bénéfice de leurs projets. Le S3REnR permet donc une réflexion concertée, gagnante pour toutes les parties.
Au global, les investissements de RTE pour accueillir d'ici 2020 les énergies renouvelables en Languedoc-Roussillon s'élèvent à 262 millions d'euros. Les 13 principaux projets de réseau de transport électrique qui ont émergé avec le S3RenR y comptent pour 76 M€ et incluent une contribution prévisionnelle des producteurs de 38M€ .

… trouvant sa déclinaison départementale

Renforcement et sécurisation de l'alimentation des grandes zones urbaines,

Cet important programme de travaux intéresse dans l'Hérault les zones de Montpellier et Béziers.

MÉTROPOLE DE MONTPELLIER
La création d'une liaison souterraine à 225 000 volts de 8 km entre les postes électriques de Quatre Seigneurs et de Saumade va permettre de boucler l'alimentation principale de l'agglomération de Montpellier, dont la consommation électrique annuelle croit de 3% par an.
Elle bénéficiera ainsi d'un réseau sécurisé de 5 postes électriques pouvant mutuellement se secourir.
La mise en service est programmée pour fin 2016.
Le montant de l'investissement s'élève à 25 millions d'€.

AGGLOMÉRATION DE BÉZIERS
La zone de Béziers est alimentée en électricité depuis le poste 225 000 volts de Saint-Vincent, situé au nord, et par un réseau à 63 000 volts. Pour répondre à la croissance de la demande, un poste source doit être créé à l'Est de l'agglomération.
Le futur poste Béziers Est sera raccordé par RTE à celui de Saint-Vincent par une double ligne souterraine à 225 000 volts de 5 km.
La mise en service est programmée pour 2018 après un investissement de 11,5 millions d'€.

Accueil de la production d'énergie renouvelable

Le Schéma Régional de Raccordement au Réseau des Energies Renouvelables, prévoit la création de 1 200 MW de capacités nouvelles d'ici à 10 ans pour accompagner l'essor du photovoltaïque et de l'éolien dans tous les départements de la région.

Dans l'Hérault, il s'agit d'adapter le réseau notamment dans le lodévois et au Nord Ouest de Béziers. L'investissement ainsi programmé s'élève à 14 millions d'€.

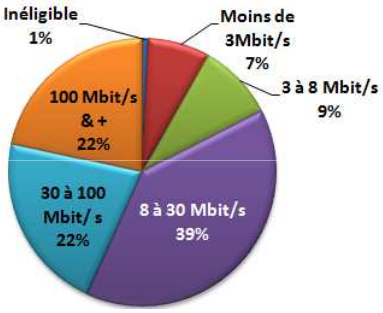
Le **Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)**, créé par la Loi Grenelle 2 (Article 68), a pur but de répondre aux enjeux du changement climatique de manière globale et cohérente à l'échelon local. Il définit les orientations et objectifs en matière de demande énergétique, de lutte contre la pollution atmosphérique, de développement des énergies renouvelables, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux effets probables du changement climatique à long terme.

5. Un **RÉSEAU TÉLÉCOMMUNICATION** marqué par une présence plutôt affirmée du Très Haut Débit (THD)

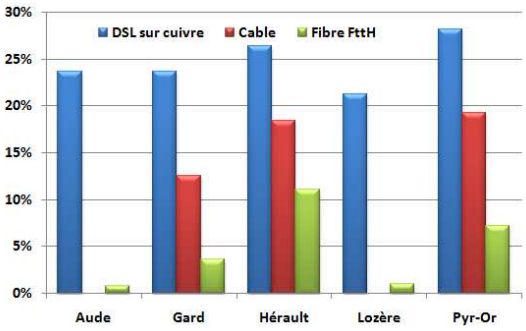
5.a. 44 % des logements et locaux héraultais éligibles au THD (>30Mbit/s)

Taux de couverture potentiel le plus élevé des 5 départements du Languedoc-Roussillon

Pourcentage de logements et locaux professionnels de l'Hérault par classe de débit en septembre 2015
Source : Observatoire France THD



Pourcentage de logements et locaux professionnels couverts par la THD selon la technologie en septembre 2015
Source : Observatoire France THD

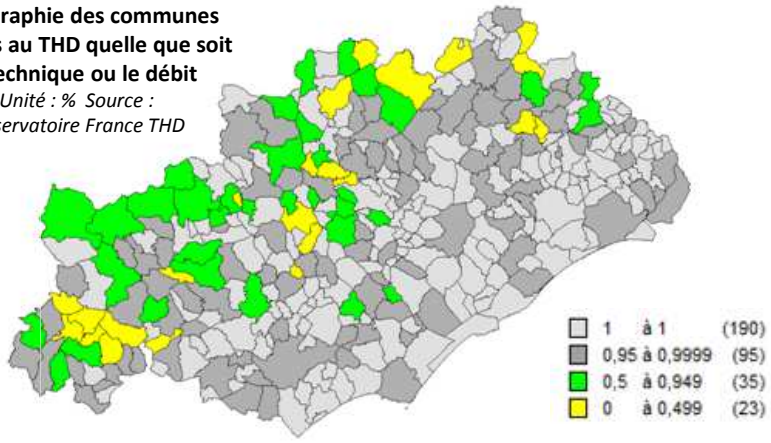


A la différence d'autres départements du Languedoc-Roussillon, en particulier l'Aude et la Lozère, l'essor du THD sur l'Hérault s'appuie sur les 3 technologies : DSL sur cuivre, câble et fibre FTTH.

Une couverture intégrale du territoire en THD d'ici à 2022.

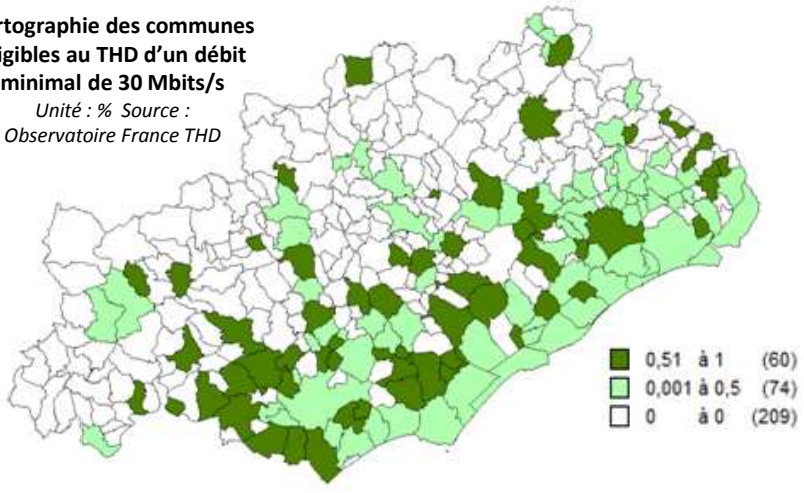
Lancé en 2013, le plan France Très Haut Débit vise à couvrir l'intégralité du territoire en THD d'ici à 2022, grâce au déploiement de réseaux mutualisés de fibres optiques et à un investissement de 20 milliards d'€ en 10 ans, partagés entre l'Etat, les collectivités territoriales et les opérateurs privés.
L'Hérault est le département du Languedoc-Roussillon potentiellement le mieux équipé avec un taux de THD de 44 %. Ce pourcentage correspond aux 2 classes de débit les plus élevés (22% pour la classe de débit de 30 à 100 Mbit/s auxquels s'ajoutent les 22 % pour le classe de débit de 100 Mbit et plus). C'est près de 2 fois plus que la Lozère qui, à l'opposé, présente la part de THD la plus faible. 190 des 343 communes héraultaises sont éligibles à 100% au THD (tous débits confondus) à fin septembre. 285 affichent un taux d'éligibilité supérieur à 95%. A l'inverse 23 communes ne sont éligibles qu'à moins de 50 % dont 5 d'entre-elles sont totalement inéligibles. Les performances les moins affirmées se concentrent sur l'arrière pays. A fin septembre 2015, seuls Montpellier, Castelnau le Lez et Béziers disposent d'un débit de 100 Mbit/s pour une partie de leur territoire. Dans un entretien à la presse, le Président du Conseil départemental annonce 306 millions d'€ d'investissement sur la période 2017-2020 afin de couvrir le département d'un débit minimal de 100 Mbit/s.

Cartographie des communes éligibles au THD quelle que soit la technique ou le débit
Unité : % Source : Observatoire France THD



Grille de lecture : 190 communes en gris clair sont éligibles à 100 %.
A l'inverse ,sur 23 communes en jaune ce taux s'établit entre 0% et moins de 50 %

Cartographie des communes éligibles au THD d'un débit minimal de 30 Mbits/s
Unité : % Source : Observatoire France THD



Grille de lecture : 209 communes en blanc n'atteignent pas un débit de 30 Mbits/S. A l'inverse, 60 communes en vert foncé sont éligibles à ce débit pour au moins 50 % des équipements

Un accès à internet à très haut débit

Il offre un débit binaire supérieur à celui d'un accès à haut débit via réseau DSL et fibre optique.
Des débits crêtes de référence sont fixés par certaines autorités. Ils sont de 30Mbit/s en Europe. Tout comme pour l'ARCEP en France. La fibre optique procure un réel avantage technologique.
La norme « tout optique », Fiber To The Home FTTH) et ses variantes FFTx peuvent offrir la puissance de la fibre jusqu'au domicile
Lorsque le FFTH n'est pas déployé, d'autre techniques permettent de dépasser les limites de l'ADSL, sans pour autant égaler la fibre. Le câble ainsi que le VDSL2 est exploité comme l'une des alternatives à l'absence de fibre optique ou de câble coaxial jusqu'au domicile.

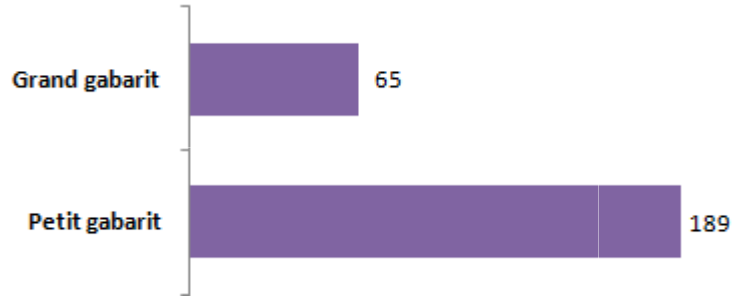
6. Un **RÉSEAU MULTIMODAL** intégrant un volet fluvial de transport de marchandises limité au Canal du Rhône à Sète

6.a. Un réseau fluvial de marchandises limité à moins de 50 km sur l'Hérault complété d'un réseau fluvial à vocation touristique

Taille du réseau de voies navigables sur le département de l'Hérault

Linéaires des réseaux de voies navigables en Languedoc-Roussillon

Unité : km Source : VNF



Le Languedoc-Roussillon compte sur son territoire plus de 250 km de voies navigables ouvertes en totalité au tourisme fluvial et pour partie au transport de marchandises.
Ce réseau correspond à près de 3 % du linéaire national géré par Voies Navigables de France (8 501 kilomètres).

Ce linéaire concerne 2 équipements : le Canal du Rhône à Sète permettant notamment le transport de marchandises et le Canal du Midi réservé à la seule navigation touristique.

Déclarée d'utilité publique le 13 janvier 2010 la **modernisation du Canal de Rhône à Sète**, issue du «plan Rhône» (2007-2013), vise à augmenter la capacité de transport. Le canal du Rhône à Sète est une infrastructure de 65 km, qui relie directement le port de Sète au bassin Rhône-Saône par le Petit Rhône.

La modernisation de ce canal répond à quatre objectifs :
• Permettre l'emport d'un bateau de 2 500 t, contre 900 t précédemment, en améliorant la géométrie du canal ;
• Améliorer la fluidité en réduisant le temps de parcours de 18 heures à 12 heures, grâce à la création de zones de croisement ;
• Perfectionner la sécurité de la navigation professionnelle en augmentant le nombre de zones d'attente ;
• Permettre le transport de conteneurs maritimes en augmentant le tirant d'air sous les ouvrages qui traversent le canal

Chiffres clés du secteur des TP maritimes et fluviaux dans le département

10 millions d'€ de CA estimé en 2014

Le Languedoc-Roussillon est parcouru dans l'Hérault et l'Aude par le Canal du Midi. Ayant cessé toute activité de transport de marchandise, il est désormais consacré au tourisme fluvial.

Sur la totalité de son trajet, il court sur 241 kilomètres entre Marseillan, au lieu-dit Les Onglous où il débouche dans l'étang de Thau près de Sète, et Toulouse, au niveau du Port de l'Embouchure (Ponts-Jumeaux).

Le Canal du Midi est un canal à bief de partage avec un versant situé du côté Atlantique d'une longueur de 57 km et l'autre du côté Méditerranée d'une longueur de 189 km.

Le seuil de Naurouze constitue la section la plus élevée (bief de partage).

La seule partie héraultaise localise légèrement plus d'une centaine de kilomètres de linéaires de voies répartis à hauteur de 60 kilomètres sur le canal du Midi et de 46 sur celui du Rhône à Sète.

CHAPITRE **II**

L'ENVIRONNEMENT DES TRAVAUX PUBLICS DANS LE DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT

- Une érosion de la demande des collectivités locales
- Une activité soumise à la réglementation
- Des déchets à valoriser
- Les TP acteurs de l'économie circulaire

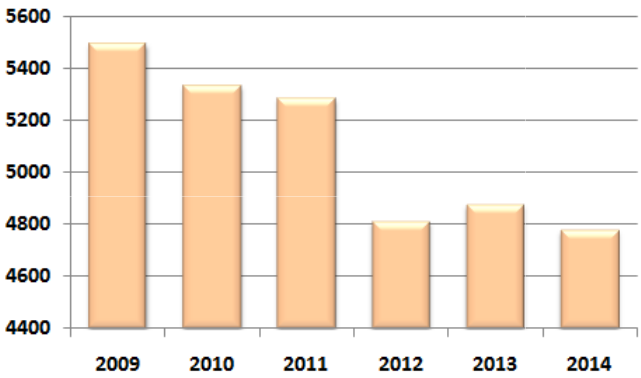
…

1. Une offre contrainte de s'adapter au repli de la demande

1.a. Un appareil de production en recomposition

Un recul des effectifs

Évolution du nombre de salariés occupés par les secteur TP dans l'Hérault
Unité : salarié Source : URSSAF



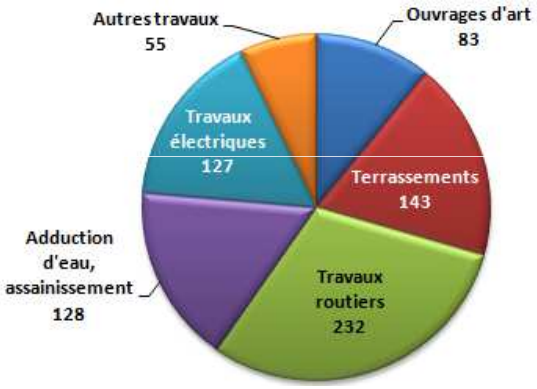
Le recul de la demande n'est pas sans conséquence sur l'appareil de production. Entre 2009 et 2014, les effectifs salariés se sont contractés avec le départ de plus de 700 personnes.
On dénombre ainsi en 2014 13% de salariés de moins que 5 ans auparavant.

Dans l'intervalle, le nombre d'intérimaires a reculé en dépit de la présence de gros chantiers sur le département. Malgré une légère détente en fin d'exercice 2015, le marché du travail traduit une conjoncture pour le moins atone.

1. b. Nature des travaux réalisés dans l'Hérault

Des montants affectés par le recul de l'investissement des collectivités territoriales

Structure du chiffre d'affaires des Travaux Publics par type de travaux dans l'Hérault
Unité : million d'euros HT Source : estimations CERBTPLR fondées sur les données de la FNTP



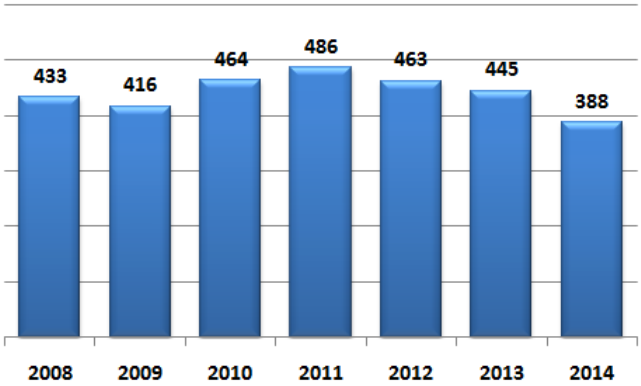
Le chiffre d'affaires des Travaux Publics sur le département est évalué à 768 millions d'euros HT en 2014.

Travaux routiers, travaux de terrassement, travaux électriques et travaux d'adduction d'eau et d'assainissement forment le quatuor de tête des activités les plus représentatives.

Comme pour l'ensemble des autres départements du Languedoc-Roussillon, les collectivités territoriales sont les premiers clients au secteur . Il pèsent à eux-seuls près de 45% de la valeur de la production.

Il est toutefois à noter que l'investissement des collectivités territoriales se contracte depuis 2011 avec une accélération de ce repli en 2014.

Évolution du montant des investissements de Travaux Publics par les collectivités territoriales de l'Hérault
Unité : million d'euros TTC Source : DGFIP exploitation réseau des CERC



2.a. Évaluation environnementale et rôle de l'Autorité environnementale

La démarche d'Évaluation environnementale : mode d'emploi

Réalisée sous la responsabilité du pétitionnaire ou du maître d'ouvrage, elle vise à intégrer l'environnement et donc améliorer la conception des projets et documents de planification en prévenant les conséquences environnementales. Elle apporte un éclairage pour la décision publique et rend compte auprès du public. Elle se traduit par une étude d'impact pour les projets et un rapport d'évaluation environnementale pour les documents de planification.
La création d'une autorité compétente en matière d'environnement dite "autorité environnementale" résulte de l'application de directives européennes. L'autorité environnementale émet un avis sur les projets et documents de planification qui doivent réaliser une évaluation environnementale.

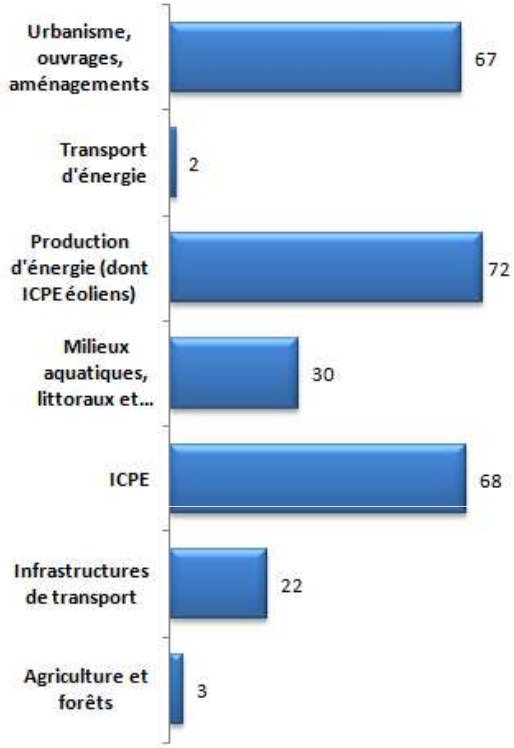
La réglementation classe les projets et documents de planification en 3 catégories :
- ceux ne nécessitant pas d'évaluation environnementale ,
- ceux nécessitant systématiquement une évaluation environnementale ,
- ceux relevant d'un examen au cas par cas, la nécessité ou non de réaliser une évaluation environnementale est décidée par l'autorité environnementale.

Bilan
en Languedoc-Roussillon

- depuis 2009, l'AE a été saisie pour avis sur 661 projets : 424 avis explicites ont été rendus ;
- depuis 2012, l'AE a été saisie sur 730 demandes d'examen, au cas par cas, qui se sont traduites par 634 dispenses et 96 exigences d'une étude d'impact.

Les domaines « infrastructures de transport », « milieux aquatiques, littoraux et maritimes », « transport d'énergie » et « urbanisme, ouvrages et aménagements » sont des projets de travaux publics. Sur la période 2009-2015, ils représentent 302 projets, soit 46 % des dossiers sur lesquels l'autorité environnementale a été saisie.

Bilan des avis de l'Autorité Environnementale sur l'Hérault depuis 2009*
Source : DREAL



Estimation départementale correspondant à 40% du total des dossiers traités sur le Languedoc-Roussillon

L'avis de l'Autorité Environnementale (AE)

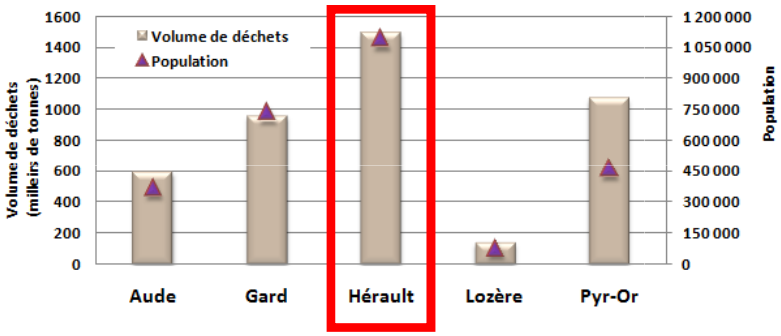
n'est pas un avis d'opportunité mais celui d'un garant qui se prononce sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte des enjeux environnementaux.
Cet avis figure dans le dossier de consultation du public.
L'avis de l'Autorité Environnementale s'adresse à 3 publics : le maître d'ouvrage et ses partenaires (bureaux d'études, sous-traitants), le grand public et les autorités qui approuvent ou autorisent).

3.a. La gestion des déchets de TP dans le département

Volumes de déchets générés par les chantiers de TP

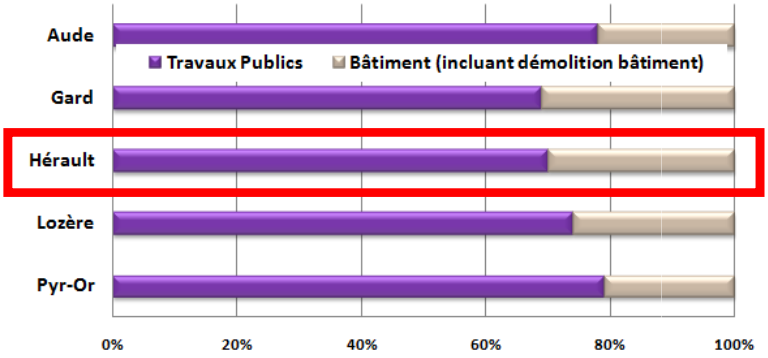
Volume de déchets et matériaux générés par les chantiers de Travaux Publics dans les départements du Languedoc-Roussillon

Source CERBTPLR et INSEE



Part des déchets et matériaux inertes générés par les entreprises de TP dans le volume total des déchets de Bâtiment et Travaux Publics

Source CERBTPLR



Pour l'accueil des déchets issus des chantiers de BTP, le département de l'Hérault peut s'appuyer sur 57 installations. Celles-ci représentent près de 30% du parc régional.
L'Hérault est le département pour lequel la capacité d'accueil apparaît la plus conséquente. Ces installations recueillent en effet 47,15% du total du volume de déchets de la région.

Au sein du secteur de la construction, l'activité Travaux Publics est celle générant de loin les plus gros volume de déchets .
Cette part varie en fonction du département entre 70 et 80%. L'Hérault se situe dans la partie basse de cette fourchette .

Plusieurs enseignements peuvent être également tirés de ces analyses départementales.

Ainsi le volume de déchets générés par les Travaux Publics n'est pas directement corrélé à la population.

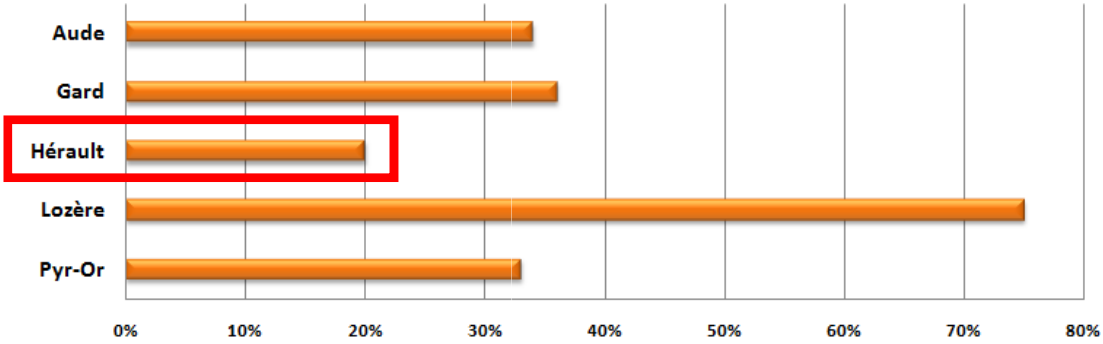
Le taux de réemploi sur les chantiers de Travaux Publics évolue dans une fourchette comprise entre 1/5ème et 1/3, hormis le cas particulier de la Lozère ou ce taux s'avère bien supérieur.

Taux de réemploi des déchets générés par les chantiers de TP

1/5ème des déchets issus de l'activité des Travaux Publics valorisé sur le département de l'Hérault

Taux de réemploi sur les chantiers des déchets et matériaux inertes générés par les entreprises de Travaux-Publics

Source : CERBTPLR



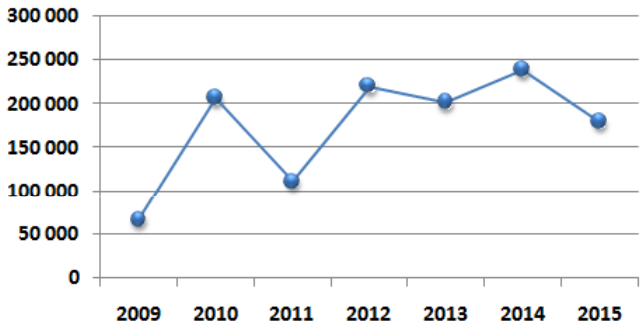
3.b. Zoom routes : utilisation d'enrobés tièdes & recyclage d'enrobés

Évolution de la production d'enrobés tièdes dans l'Hérault

Sur le régime des montagnes russes

Évolution des productions d'enrobés tièdes dans l'Hérault

Unité millier de tonnes Source FRTP

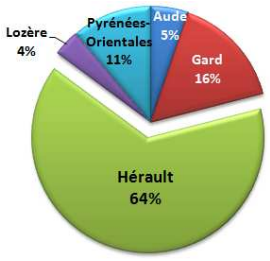


Depuis 2009, près de 2 millions de tonnes d'enrobés tièdes ont été produites dans le Languedoc-Roussillon.

L'Hérault est de loin le premier contributeur régional avec près de 2/3 de cette production.
Avec 30%, la part d'enrobés tièdes sur ce département a atteint son maximum en 2014 avant de se replier en 2015. La production y est également erratique au fil des ans.

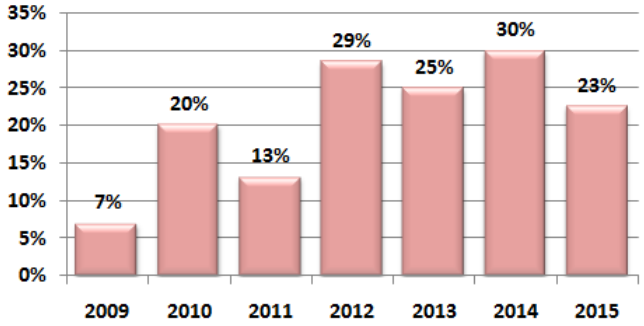
Répartition départementale de la production 2009-2015 d'enrobés tièdes

Source FRTP



Évolution des productions d'enrobés tièdes dans la production totale sur le département de l'Hérault

Unité millier de tonnes Source FRTP

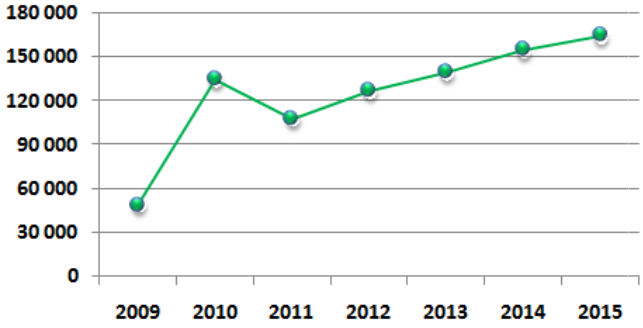


Évolution du recyclage d'agrégats d'enrobés dans l'Hérault

Un taux en progression lent mais régulier

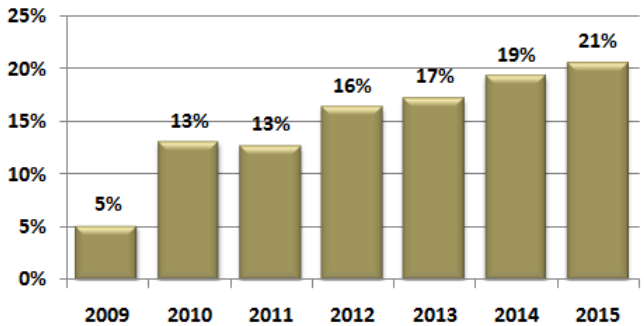
Évolution des tonnages agrégats d'enrobés réutilisés dans l'Hérault

Unité millier de tonnes Source FRTP



Part des agrégats d'enrobés réutilisés dans le total des enrobés produits dans l'Hérault

Unité millier de tonnes Source FRTP



Depuis 2011, le tonnage d'agrégats d'enrobés réutilisés progresse sur le département sans toutefois exploser.
Comme pour les enrobés tièdes, mais dans une proportion toutefois légèrement plus mesurée, l'Hérault concentre 60% du total des agrégats d'enrobés réutilisés sur le Languedoc-Roussillon.

La part des agrégats d'enrobés réutilisés s'inscrit à la hausse depuis 2009. Toutefois, les % de réutilisations obtenus laissent entrevoir des marges de progrès conséquentes dans les années futures pour la valorisation de ces matériaux.

AVEC LE CONCOURS...

des partenaires de la Cellule :

et des membres du GIE Réseau des CERC :

CELLULE ÉCONOMIQUE BÂTIMENT TRAVAUX PUBLICS LANGUEDOC-ROUSSILLON
Tel : 04 67 65 08 83 e-mail : cerbtplr@orange.fr
Site : www.cerbtplr.fr

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art.L122-4) et constitue une contre façon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art.122-5 les copies ou reproduction sont strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à la quelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articlesL122-10àL122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.