



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
OCCITANIE

**Inspection générale de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis sur le projet d'augmentation transitoire
de la capacité d'incinération de l'unité de valorisation
énergétique (UVE) de Sète (Hérault)**

N°saisine : 2025-15037

N°MRAe : 2025APO112

Avis émis le 4 septembre 2025

PRÉAMBULE

Pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnelle et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à améliorer la conception du projet et à permettre la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

En date du 8 juillet 2025, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Occitanie a été saisie par le préfet de l'Hérault pour avis sur le projet d'augmentation transitoire (jusqu'au 31 janvier 2030 inclus) de la capacité d'incinération de l'actuelle ligne L1 de l'unité de valorisation énergétique (UVE) de Sète, présenté par la société PAPREC Energies Etang de Thau, sur la commune de Sète (Hérault). Le dossier comprend une étude d'impact datée de mai 2025. L'avis est rendu dans un délai de deux mois à compter de la date de réception de la saisine.

Ce projet concerne une augmentation de capacité supérieure à 3 t/h soumises à autorisation au titre de la rubrique 3520-a « Incinération ou co-incinération de déchets non dangereux » de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Le projet est également soumis à autorisation au titre de la rubrique 2771 « Traitement thermique de déchets non dangereux ». Les modifications apportées au site existant ont été jugées substantielles par le service instructeur et ont conduit le maître d'ouvrage à réaliser une évaluation environnementale de son projet¹.

L'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter est faite selon les dispositions liées à l'autorisation environnementale.

L'avis a été préparé par les agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de la région (DREAL) Occitanie apportant leur appui technique à la MRAe et placés sous l'autorité fonctionnelle de sa présidente. Conformément à l'article R. 122-7 du code de l'environnement, ont été consultés le préfet de département, au titre de ses attributions en matière d'environnement, et l'agence régionale de santé Occitanie (ARS).

Cet avis a été adopté en collégialité électronique conformément aux règles de délégation interne à la MRAe (décision du 25 août 2025) par Philippe Chamaret, Christophe Conan, Jean-Michel Salles, Florent Tarrisse, Bertrand Schatz, Stéphane Pelat, Eric Tanays et Annie Viu.

En application de l'article 9 du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, l'avis doit être joint au dossier d'enquête publique ou de la procédure équivalente de consultation du public. Il est également publié sur le site internet de la MRAe² et sur le site internet de la préfecture de l'Hérault, autorité compétente pour autoriser le projet.

¹ Instruction ministérielle du 11 juillet 2018

² www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/occitanie-r21.html

1 Contexte et présentation du projet

L'unité de valorisation énergétique (UVE) de Sète est située dans la ZI les Eaux Blanches (figure 1), à l'est de Sète (département de l'Hérault (34), région Occitanie). PAPREC Energies Etang de Thau, délégataire de service public de Sète Agglopolo Méditerranée (SAM) exploite l'UVE et porte un projet de rénovation.

Depuis août 2022, des travaux de rénovation ont été entrepris en vue de remplacer la ligne d'incinération existante. La mise en service de la nouvelle ligne est prévue pour le 31 décembre 2025. La capacité du site est augmentée : la ligne actuelle (L1) est autorisée à incinérer 44 280 t/an, la nouvelle ligne (L2), portera cette capacité à 55 000 t/an (arrêté préfectoral d'autorisation complémentaire du 19 janvier 2024).

Dans le même temps, Montpellier Métropole Méditerranée (3M) doit trouver une solution de traitement pour les 70 000 t/an de refus d'ordures ménagères issus de son unité de traitement AMETYST (usine de méthanisation des déchets de Montpellier), dont les exutoires actuels sont éloignés (Montech-82, Lavaur-81, Espira de l'Agly-66, Calce-66, Narbonne), dans l'attente de la construction de sa propre installation de production d'énergie à l'horizon 2030. 3M a donc sollicité Sète Agglopolo Méditerranée (SAM), afin de maintenir transitoirement le fonctionnement de la ligne existante L1, au-delà de la mise en service de la nouvelle ligne L2, jusqu'au 31 janvier 2030 inclus.

Sur cette période d'environ cinq ans, les deux lignes de l'UVE seraient donc exploitées en parallèle, avec une capacité cumulée de 99 280 t/an, dont 43 000 t/an issues d'AMETYST. C'est cette phase transitoire, appelée « phase 1 » qui fait l'objet de l'étude d'impact. Le présent avis porte sur cette « phase 1 ».

A compter du 1^{er} février 2030, dans le cadre de l'autorisation, la capacité sera ramenée à 55 000 t/an, avec la seule ligne L2, après démantèlement de L1, ce qui correspondra à la « phase 2 ».

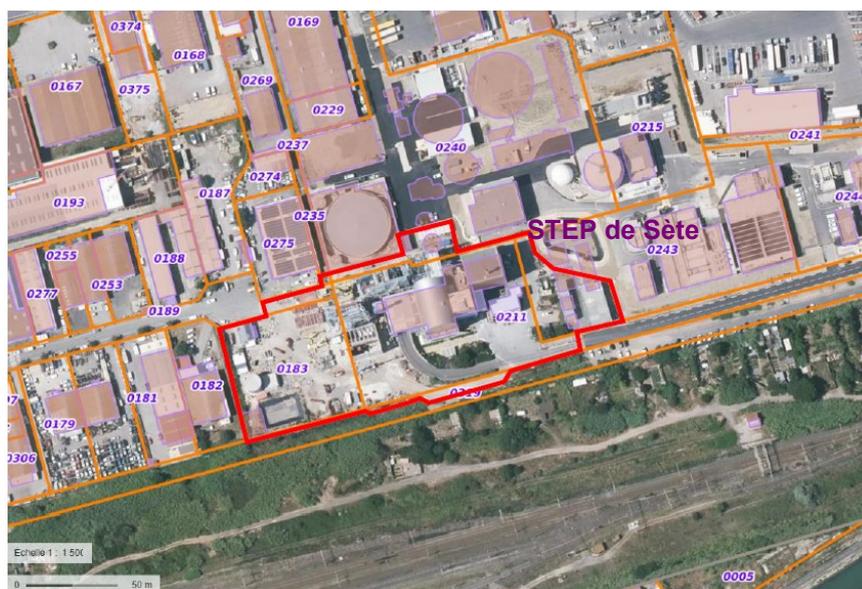


Figure 1: exploitation existante et emprise de l'ICPE (en rouge)

L'UVE de Sète traite essentiellement des ordures ménagères. Plusieurs objectifs ont conduit à la modernisation de l'UVE et à l'augmentation de sa capacité de traitement sur une zone de chalandise qui reste identique : l'augmentation de la production énergétique de l'installation, le respect des niveaux d'émissions pour les NOx (oxydes d'azote) et PCDD/PCDF (dioxines et furanes), la mise en place d'un suivi annuel sur le benzo(a)pyrène, le mercure et le fluorure d'hydrogène (HF), la volonté de réduire les volumes de déchets enfouis notamment sur l'ISDND³ de Villeveyrac. En parallèle, le dimensionnement des besoins en phase 2 jusqu'en 2040, tient compte des efforts de réduction des déchets à la source, de la prise en compte de la hausse démographique et de celle des déchets produits sur ce territoire.

La ligne L1 valorise l'énergie produite uniquement en chaleur ; la ligne L2 valorise l'énergie produite en chaleur et en électricité. Le réseau de chaleur existant n'est pas modifié.

3 Installation de stockage des déchets non dangereux

Outre la poursuite de l'activité de la ligne L1, la phase 1 s'accompagne d'adaptations (figures 2 et 3) :

- la création d'une zone de déchargement extérieure avec extracteur et transporteur d'ordures ménagères vers la fosse de réception actuelle (dans les bâtiments), pour permettre la décharge des camions à fond mobile en provenance de 3M, qui ne peuvent pas décharger directement dans le bâtiment ;
- le parking des véhicules légers provisoirement prévu sur la base vie et dans l'impasse des Eaux Claires.

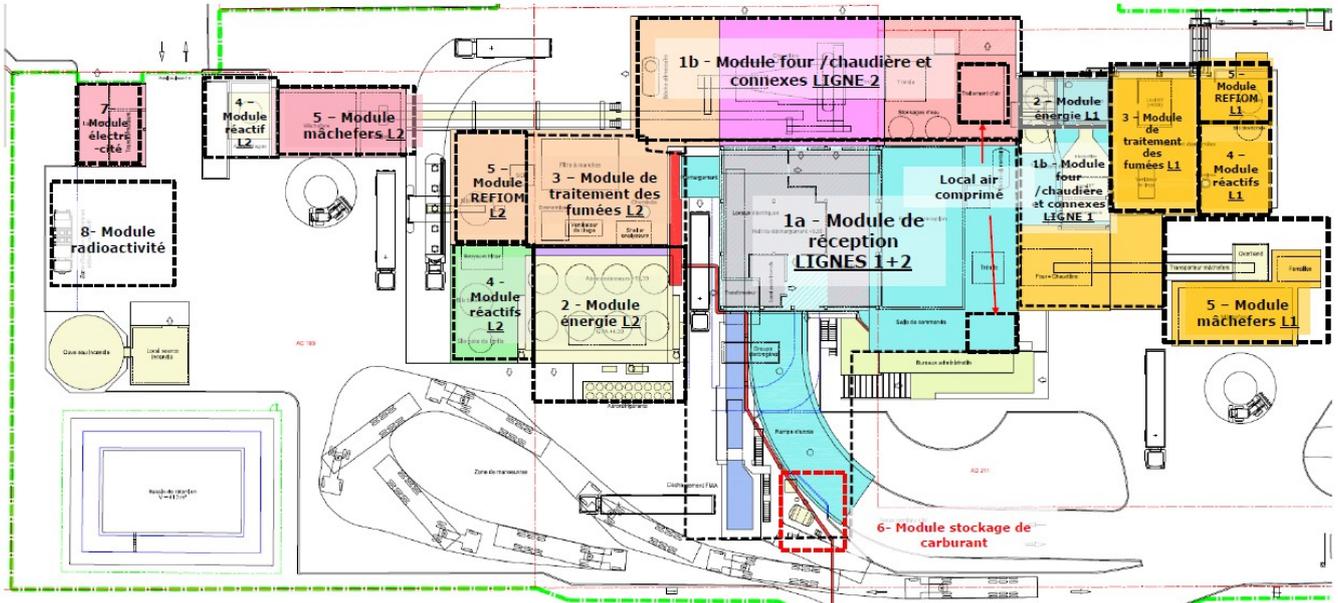


Figure 2: implantation des différents process concernant les deux lignes



Figure 3: principales adaptations liées à la phase 1

2 Principaux enjeux identifiés par la MRAe

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont liés aux modifications engendrées par le projet par rapport à la situation future déjà autorisée (ligne L2 seule), concernant l'environnement humain (rejets dans l'air, odeurs, bruit, trafic routier...), la gestion des émissions de gaz à effet de serre et des eaux de process.

3 Qualité de l'étude d'impact

L'étude d'impact comprend formellement les éléments prévus à l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

La rédaction de l'étude d'impact résulte d'une compilation de données issues de divers documents et d'études réalisées en vue de la rénovation de l'UVE et de la mise en service de la ligne L2. La partie « état initial » ne distingue pas systématiquement ce qui relève de la situation actuelle (L1 en fonctionnement seule) de ce qui relève des engagements à venir ou des données projetées pour le fonctionnement de la Ligne L2 seule. L'état initial doit refléter la situation actuelle (L1 seule) ; il n'est donc pas clairement caractérisé. C'est particulièrement le cas pour les parties traitant de la qualité de l'air, des sols et des eaux souterraines : les données ne sont pas conclusives sur l'état initial et sur la contribution de l'UVE à l'état des milieux (cf. partie 4 du présent avis).

Certains paragraphes font doublon (par exemple pages 100 et 117), ce qui brouille la lecture. Les annexes sont proposées sans sommaire ni pagination. Plus généralement, les nombreuses pièces et annexes du dossier nécessitent d'être listées dans un document de synthèse et numérotées en cohérence avec les renvois du texte.

L'étude évalue la compatibilité du projet avec le volet « déchet » du SRADDET⁴. La capacité régionale autorisée pour les UVE dans le PRPGD⁵ (intégré au SRADDET) est de 1 069 000 tonnes/an. Le projet conduit à dépasser cette capacité pendant les cinq années de fonctionnement, en portant à 1 105 280 tonnes/an le tonnage traité pour les UVE sur la région Occitanie.

Les conséquences de ce dépassement interrogent donc sur la compatibilité du projet avec le volet « déchet » du SRADDET. Le caractère temporaire de ce dépassement et le retour à une capacité inférieure à l'issue des cinq années, est le seul argument avancé dans l'étude. L'étude liste les nombreuses actions initiées ou engagées pour réduire les déchets en amont de leur élimination. Celles-ci sont nécessaires pour faire face à l'augmentation des volumes de déchets générés sur la région, mais l'étude ne démontre pas que ces mesures seront suffisamment efficaces pour réduire les volumes à traiter par l'UVE dans les cinq ans à venir.

La MRAe relève qu'un des principaux biais de l'étude d'impact est de s'appuyer systématiquement sur le fait que la ligne 2 est déjà autorisée, que des engagements sont donc déjà pris pour le fonctionnement du site au-delà de 2030. Partant de cet acquis, l'étude ne propose pas de mesures de caractères exceptionnels, transitoires, qui iraient au-delà de celles prévues dans l'autorisation pour la ligne 2, et qui « compenseraient » les faiblesses liées au fonctionnement de la ligne 1 qui ont justifié la rénovation de l'UVE (éventuels dysfonctionnements actuels, consommations excessives, émissions polluantes, campagnes de suivis...)

La MRAe recommande que l'étude propose des mesures transitoires allant au-delà de celles prévues pour la phase 2, afin de prendre en compte les faiblesses liées au fonctionnement de la ligne 1 qui ont justifié la rénovation de l'UVE.

En l'état le projet engendre un dépassement des objectifs du volet « déchet » du SRADDET, la MRAe recommande que l'évaluation environnementale propose des mesures ERC permettant de respecter les orientations du PRPGD.

Concernant le volet sanitaire, la MRAe formule plusieurs remarques et recommandations :

- pour définir l'état des milieux (dégradation, compatibilité et risques), les données utilisées pour chaque milieu ne s'appuient que sur une seule campagne de mesures (2021 pour les retombées atmosphériques des dioxines et des métaux, 2019 pour les concentrations de traceurs dans les sols et les végétaux) sans que l'étude n'explique le choix de ces années, qui sont, de plus, anciennes.

4 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

5 Plan régional de prévention et de gestion des déchets

- les résultats du suivi annuel réglementaire ne sont pas présentés, de sorte que l'état initial ne peut être établi. Le dossier doit être complété par ces résultats, en décrivant le dispositif de mesure utilisé (cartographie des points de mesure, fréquence, etc.)
- les flux annuels, caractérisant les émissions dans l'air des différents polluants, sont déterminés page 6 du volet sanitaire, sans préciser les modalités de calcul et les bases retenues.
- la spéciation des COV et des métaux est basée sur des hypothèses alors que l'UVE est en fonctionnement et que ces informations devraient déjà être disponibles par des mesures sur la L1.
- l'étude de risque sanitaire (ERS) se fonde sur des mesures des retombées et des transferts de polluants aux environnements proches donc dans les sols et les légumes, représentatifs des cultures potagères (tomates, pommes de terre, salades, etc.). L'ERS ne tient pas compte des mesures réalisées dans le cadre du suivi réglementaire au sein des végétaux (concentrations dans les aiguilles de pins). Il convient de justifier les raisons d'une telle incohérence.
- sans que ce soit justifié, l'ERS ne tient pas compte des dioxines bromées ni des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), pourtant émis par ce type d'installation. Bien qu'ils ne disposent pas de valeur toxicologique précise, ces polluants constituent un facteur d'incertitude dans l'évaluation sanitaire, qu'il conviendrait de mentionner. Il convient de compléter l'ERS ou de justifier ces omissions.

L'étude des risques sanitaires conclut que le projet de phase transitoire de l'UVE peut être qualifié d'acceptable en termes d'impact sanitaire dans la limite du respect des conditions suivantes :

- maîtrise des émissions,
- non dépassement des flux annuels mentionnés,
- surveillance des sources d'émissions,
- campagne de mesures après le démarrage des nouvelles installations afin de valider les hypothèses retenues pour la spéciation des COV et métaux.

L'étude propose des mesures visant au respect de ces conditions, page 210 de l'étude d'impact, ainsi qu'un programme de suivi des effluents gazeux canalisés.

La MRAe recommande de compléter l'étude des risques sanitaires (ERS), voire de ré-évaluer ses conclusions si besoin.

4 Prise en compte de l'environnement

4.1 Environnement humain

Les habitations les plus proches sont situées à environ 400 m au nord, de l'autre côté du canal du Rhône à Sète ; l'UVE est située dans une zone d'activité dépourvue d'habitations. Les établissements recevant du public (ERP) les plus proches (restaurants) sont situés à environ 120 m et 160 m au nord-ouest. De nombreux commerces ou services étant présents dans la zone, une information du public paraît pertinente.

Des jardins ouvriers bordent le sud du site. Les vents proviennent majoritairement du nord-ouest et dans une moindre mesure du nord-est et de l'est, ce qui aggrave l'impact sur ces jardins.

La MRAe recommande de prévoir une information des riverains sur les effets du maintien de la ligne 1 en termes de pollution et de santé publique.

4.1.1 Émissions de polluants et qualité de l'air

Page 205, les flux massiques annuels calculés des émissions liées à chacune des deux lignes de l'UVE sont comparés à des valeurs régionales de l'observatoire ATMO Occitanie, uniquement pour les NOx et les particules PM10, « *les autres valeurs ne sont pas répertoriées* ». La portée de cette analyse s'avère donc limitée. L'étude d'impact (page 34) évoque des données disponibles sur un plus grand nombre de composés (campagne ATMO 2021-2022), réalisées dans l'environnement du port de Sète.

La MRAe souligne que les bases de calcul de ces flux annuels doivent être explicitées et qu'il serait aussi utile d'élargir la comparaison aux données disponibles plus locales.

L'étude conclut que l'impact des rejets de polluants atmosphériques du site sur la qualité de l'air est très faible. La MRAe estime que cette affirmation mérite d'être nuancée par les limites et imprécisions de l'analyse fournie.

Les émissions liées au transport routier sont évaluées. Des poids lourds de différents tonnages sont utilisés. L'étude ne précise pas si le tonnage des véhicules a été pris en compte dans les valeurs d'émission retenues pour le calcul, si ce calcul est maximisant ou pas.

La MRAe recommande de préciser l'origine et le détail des données utilisées pour établir les analyses sur l'impact des émissions de polluants dans l'air du site avec deux lignes, et du trafic routier.

4.1.2 Emissions de gaz à effet de serre (GES)

Les émissions de GES liées à la phase 1 représentent une augmentation de près de 50 % par rapport au fonctionnement du site avec une ligne unique.

L'étude d'impact identifie certains postes d'émissions de GES, entre la situation sans le projet et la situation avec le projet, qui figurent dans des tableaux pages 247 à 251, et évalue les tonnages d'équivalent carbone produits pour chaque poste d'émission, dans les deux situations.

La MRAe note que le choix des postes d'émission doit être explicité ainsi que les hypothèses de calcul retenues, qui ne sont pas données. De ce fait, les émissions de carbone attribuées interrogent, particulièrement concernant la consommation d'électricité, de chaleur, de gaz, le transport de marchandise amont, les déchets détournés vers d'autres UVE... Même remarque concernant les émissions évitées. En conséquence, l'étude ne permet pas de démontrer un bilan favorable en faveur du projet, comme le conclut l'étude d'impact.

La MRAe recommande de détailler le bilan carbone et les hypothèses de calcul retenues, en les justifiant.

4.1.3 Émissions olfactives

L'étude précise que l'aménagement et l'exploitation de l'UVE de Sète sont susceptibles d'émettre des odeurs provenant majoritairement de la fosse dédiée à la réception et au stockage des ordures ménagères (à l'intérieur du bâtiment). Les rejets atmosphériques issus du four et du traitement des fumées peuvent également constituer une source d'émission d'odeurs (canalisée).

ATMO Occitanie anime un observatoire des odeurs sur Sète et Frontignan-La Peyrade depuis 2016, avec un réseau de nez bénévoles. L'étude écrit que « *le secteur d'étude fait rarement l'objet de signalements à la marge* », mais conclut à un enjeu faible au regard d'autres activités qui seraient plus fréquemment en cause y compris la STEP voisine. La MRAe souligne que le déchargement des camions à fond mobile en provenance de 3M est prévu à l'extérieur des bâtiments et doit être considéré comme une nouvelle source d'émission, ce qui n'est pas pris en compte dans l'étude.

La MRAe recommande d'évaluer le risque de nuisance olfactive lié au déchargement à l'extérieur des bâtiments des camions de déchets en provenance de Montpellier Métropole Méditerranée .

4.1.4 Émissions sonores

L'état initial de l'étude ne présente pas les résultats des campagnes de mesures acoustiques déjà réalisées avec les émergences enregistrées en limite d'installation et en zone d'émergence réglementée (ZER), pour le fonctionnement actuel. Page 143, il n'est fait état que de rappels réglementaires et de mesures de l'environnement sonore faites en 2023, alors que l'installation était arrêtée.

Les niveaux sonores ont été modélisés pour la phase 1, sur le site seulement. Les niveaux sonores ainsi estimés sont conformes en limite de site comme en ZER, de jour comme de nuit. La MRAe relève que l'étude ne tient toutefois pas compte :

- du bruit généré par les poids lourds circulants sur le site, en phase d'attente ou de déchargement,
- du bruit généré hors site, dans le quartier, le long des voies d'accès du fait de l'augmentation du trafic routier et du tonnage des poids lourds en provenance d'AMETYST (25 tonnes/camion).

La MRAe recommande de compléter l'état initial par les résultats des campagnes de mesures du suivi acoustique et de réaliser des mesures dès la mise en route des deux lignes afin de vérifier les hypothèses de calcul et s'assurer du respect des limites réglementaires tenant compte notamment des bruits émis par les poids lourds circulant et déchargeant sur le site.

Elle recommande aussi d'évaluer la gêne sonore potentielle générée le long des voies d'accès et dans le quartier, du fait de l'augmentation du trafic routier, et de prévoir des mesures si nécessaire.

4.1.5 Trafic routier

L'analyse du trafic routier (page 187-tableau 36) indique que les camions en provenance d'AMETYST sont d'un tonnage dix fois plus important que ceux qui servent actuellement la Ligne L1. L'augmentation du nombre de camions liée au projet est évaluée à 14 %. En revanche, la MRAe rappelle que le trafic routier doit considérer le nombre de passages (aller-retour) et pas seulement le nombre de véhicules.

La MRAe recommande de ré-évaluer l'évolution du trafic des poids lourds engendré par la phase 1 en considérant le nombre d'aller-retour plutôt que le nombre de poids-lourds, à l'échelle du quartier et des principaux axes routiers concernés, et de prévoir des mesures adaptées en conséquence.

4.1.6 Rejets aqueux

L'eau consommée sur le site est issue de deux provenances. Des volumes (non définis dans l'étude) sont prélevés sur le bassin de rejet d'eau épurée de la STEP de Sète attenante, en amont du rejet en mer. Le site est également raccordé au réseau d'alimentation en eau potable du port de Sète. Dans le cadre du fonctionnement en phase 1, aucune augmentation des volumes prélevés depuis la STEP n'est prévue, en revanche, il est prévu que la consommation d'eau potable augmente de 15 000 m³/an (+37 %) (page 200). La MRAe estime que l'étude doit expliquer les usages et les besoins en eau des différentes provenances, et doit proposer des mesures de réduction des besoins en eau du site.

Toutes les eaux de process ainsi que les eaux pluviales potentiellement polluées (toitures, voiries) sont collectées et traitées sur la STEP de Sète (convention de rejet). Le projet prévoit l'infiltration des eaux pluviales uniquement au niveau des zones enherbées.

Concernant la surveillance des eaux rejetées (page 59) « *des dépassements récurrents sont constatés à la fois lors des mesures d'autocontrôle et lors des mesures mensuelles par un organisme agréé, concernant les composés suivants : arsenic, thallium, cuivre, cyanures libres, hydrocarbures, DBO5, dioxines* ». L'étude doit proposer des mesures qui permettent de s'assurer que les valeurs limites fixées par l'arrêté préfectoral complémentaire du 19 janvier 2024 ainsi que par la convention de rejets avec la STEP seront respectées.

Concernant la surveillance des eaux souterraines (page 199), l'étude indique que « *Le suivi piézométrique permettra en outre de détecter toutes éventuelles pollutions durant la phase de chantier et la phase d'exploitation* ». Sans indiquer si, le ou les, piézomètre(s) sont déjà en place, si un suivi est déjà effectif, si ce suivi est opérationnel dès la phase 1 ou seulement prévu pour la phase 2.

La MRAe recommande de décrire les usages de l'eau de chaque provenance, de proposer des mesures de réduction des besoins en eau potable, des mesures opérationnelles permettant d'assurer le respect des valeurs limites des polluants présents dans les eaux de rejet, de décrire les modalités de suivi des eaux souterraines (localisation des piézomètres, fréquence des relevés...).

4.1.7 Pollution du sol

L'impact du projet sur la pollution des sols n'est vu que sous l'angle de la pollution existante des sols du site : une pollution est identifiée par un diagnostic réalisé en février 2023, révélant principalement des teneurs élevées en hydrocarbures. Le projet prévoit de modifier le tracé des réseaux de collecte d'eau en fin de phase 1. Ces travaux vont concerner les zones au sol pollué. L'étude propose des mesures spécifiques adaptées à ces travaux.

En revanche, l'impact du fonctionnement de l'UVE sur la pollution des sols alentour, n'est évalué que dans le volet sanitaire, avec les limites évoquées plus haut.

4.2 Habitats naturels, faune, flore

L'exploitation du site en phase transitoire n'entraîne pas de construction ou d'aménagement impactant des surfaces qui ne sont pas déjà fortement anthropisées actuellement ou dans le cadre de la rénovation du site. L'impact écologique est valablement jugé négligeable sur le site du projet.

Toutefois, la MRAe rappelle que la pollution de l'air est susceptible d'impacts sur les écosystèmes et les habitats naturels dans un périmètre élargi. Ces impacts doivent être évalués et faire l'objet d'une séquence éviter-réduire-compenser.