# PLAN LOCAL D'URBANISME

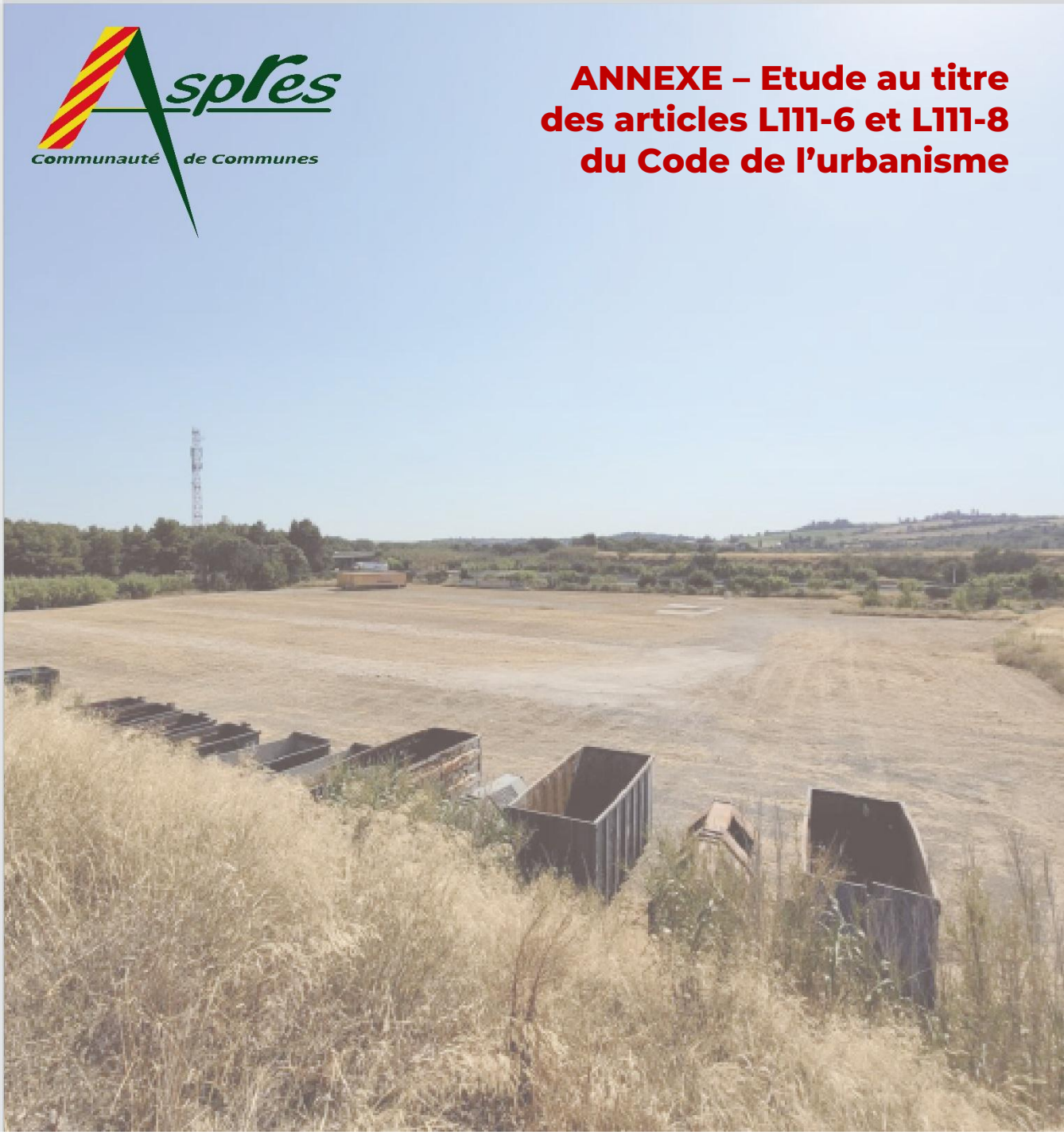
# TROUILLAS

## DP MEC n°2

## RAPPORT DE PRESENTATION 2/2

Mise en compatibilité du PLU

**ANNEXE – Etude au titre des articles L111-6 et L111-8 du Code de l'urbanisme**



**CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE**

**- Août 2026**

# SOMMAIRE

PREAMBULE ..... 3

I. CADRE LEGISLATIF ..... 4

A. PRINCIPE : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers en dehors des espaces urbanisés ..... 4

B. CADRE DES EXCEPTIONS : Lien avec la destination des aménagements, l'existant, les contraintes géographiques ou étude spécifique ..... 4

II. ETUDE SPECIFIQUE ..... 5

A. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DEMARCHE ..... 5

B. APPREHENSION DU PROJET ..... 6

1. La situation du projet ..... 6
2. Le périmètre du projet ..... 8
3. Les caractéristiques du projet ..... 9

C. ANALYSE / JUSTIFICATION DU PROJET ..... 14

1. Les spécificités locales ..... 14
2. La prise en compte des nuisances ..... 16
3. La prise en compte de la sécurité ..... 22
4. La prise en compte de la qualité architecturale ..... 24
5. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages ..... 28

D. CONCLUSION DE L'ETUDE / SYNTHESE DU DOCUMENT ..... 33

PPA et AE

# PREAMBULE

Cette étude est réalisée dans le cadre de la procédure de Déclaration de Projet emportant Mise En Compatibilité n°2 du PLU de Trouillas. Elle concerne l'installation d'un centre de valorisation des métaux sur un secteur situé en bordure de l'Autoroute A9 et qui n'est pas intégré aux espaces urbanisés de la commune.

Les conclusions de la présente étude guident la traduction réglementaire du PLU sur la zone concernée. Ces éléments sont intégrés au rapport de présentation du document d'urbanisme.



Secteur de projet – Etat actuel

# I. CADRE LEGISLATIF

## A. PRINCIPE : Constructibilité interdite le long des grands axes routiers en dehors des espaces urbanisés

L'article L111-6 du Code de l'urbanisme prévoit qu'**en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande :**

- De **cent mètres** de part et d'autre de l'axe des **autoroutes, des routes express et des déviations** au sens du Code de la voirie routière ;
- De **soixante-quinze mètres** de part et d'autre de l'axe des **autres routes classées à grande circulation**.

## B. CADRE DES EXCEPTIONS : Lien avec la destination des aménagements, l'existant, les contraintes géographiques ou étude spécifique

Selon l'article L111-7 du Code de l'urbanisme, l'interdiction mentionnée à l'article L111-6 ne s'applique pas :

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- Aux réseaux d'intérêt public ;
- Aux infrastructures de production d'énergie solaire, photovoltaïque ou thermique.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Outre ces exceptions, liées soit à la destination des constructions, soit à l'existant, le document d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L111-6 lorsqu'il comporte une **étude** (article L111-8 du Code de l'urbanisme) **justifiant** en fonction des **spécificités locales**, que ces **règles sont compatibles** avec la **prise en compte** :

- Des **nuisances** ;
- De la **sécurité** ;
- De la **qualité architecturale** ;
- De la **qualité de l'urbanisme et des paysages**.

Pour finir, il peut être dérogé aux dispositions de l'article L111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les **contraintes géographiques** ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou de la construction projetée.

PAC AE

# II. ETUDE SPECIFIQUE

Une présentation du contexte et de la démarche (A.), ainsi que du projet en lui-même (B.) permettra d'analyser ce dernier au regard des critères de l'article L111-8 du Code de l'urbanisme (C.), et de poser, le cas échéant, les règles d'aménagement s'inscrivant dans le cadre légal (D.).

## A. PRESENTATION DU CONTEXTE ET DE LA DEMARCHE

Comme évoqué en préambule, la présente étude intègre la procédure de DP MEC n°2 du PLU de Trouillas tendant à accompagner l'installation d'un centre de valorisation des métaux sur la commune. Précisons que ce dernier revêt un caractère d'intérêt général, lequel est démontré dans le cadre de la procédure précitée.

Le porteur de projet, la société LINARES, est présent dans le domaine des métaux et déchets métalliques dans le département des Pyrénées-Orientales depuis plus de 60 ans avec son site historique de Saint-Féliu-d'Avall. Il intervient sur les ferrailles et métaux non dangereux (cuivre, laiton, inox, aluminium…) issus principalement des collectivités (déchetteries communautaires,…) et entreprises du département, lui conférant un ancrage territorial et un intérêt collectif. Il effectue ainsi la collecte, le regroupement et un premier tri manuel de près de 20 000 t/an de déchets métalliques désormais, et souhaiterait aujourd'hui accroitre sa part d'intervention dans le cycle de recyclage de ces matériaux, raison d'être du présent projet.

Le recyclage consiste en la valorisation de déchets en nouvelles matières premières. Il s'agit d'un des cycles de l'économie circulaire, avec la réparation et le réemploi, qui permettent de limiter tant, en amont, l'extraction de matières premières, qu'en aval, la quantité de déchets ultimes à éliminer (enfouissement, incinération).

Le recyclage des déchets métalliques courants tels que ceux collectés par LINARES, passe par des étapes de broyage permettant d'obtenir des morceaux qui peuvent ensuite être triés mécaniquement et/ou manuellement. Les différents types de métaux sont ensuite destinés à être transformés en lingots de métaux au sein de fonderies pour réinjection ultérieure dans les processus de fabrication de nouveaux objets métalliques.

En aval des opérations de collecte et de pré-tri effectuées par LINARES ou par les autres acteurs régionaux, ces opérations de broyage, tri et refonte sont aujourd'hui toutes effectuées en dehors de la région Occitanie et plus précisément, pour ce secteur de l'Occitanie, à proximité de Barcelone.
Le présent projet de la société LINARES porte ainsi sur la mise en service, sur le territoire des Pyrénées-Orientales, à proximité directe de son bassin de collecte, d'un centre de valorisation

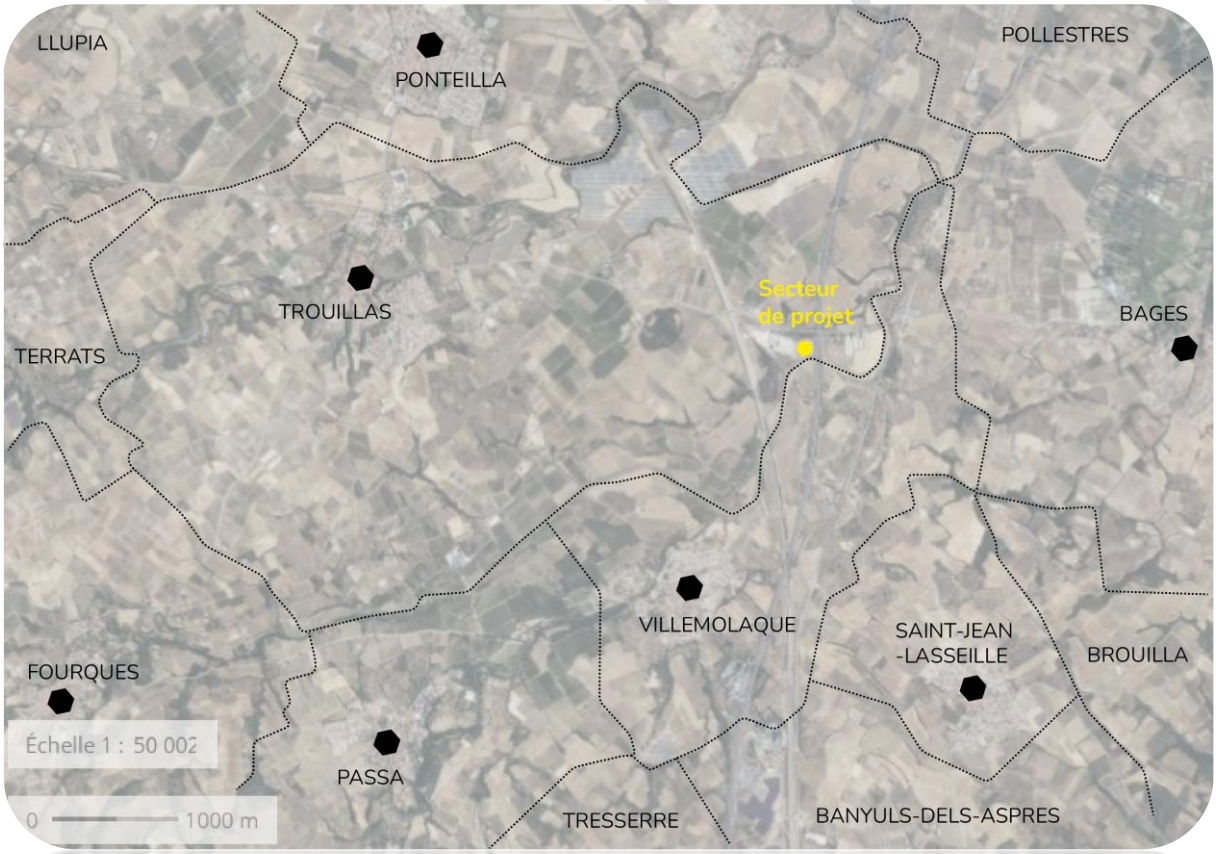
de métaux permettant d'y effectuer les opérations de broyage et de tri (les opérations de fonderie continueront d'être réalisées par d'autres opérateurs).

Notons que ce projet tend à s'implanter en bordure de l'autoroute A9. Cette dernière permet de relier Perpignan à Barcelone. Il s'agit d'un axe européen majeur. La DREAL, au sein d'un document de synthèse[1] sur l'état du trafic en 2023, recense un trafic moyen journalier annuel entre Perpignan et la frontière espagnole de 41 700 véhicules par jour dont 28% de poids-lourds (11 676/j). Les plus proches points d'accès à l'A9 depuis le projet sont les péages de Perpignan Sud à 11 km par la RD612 puis la RD900 vers le Nord et de Le Boulou à 13 km par la RD612 puis la RD900 vers le Sud.

## B. APPREHENSION DU PROJET

### 1. La situation du projet

Le projet de centre de valorisation des métaux porté par la société LINARES se trouve sur le territoire de Trouillas, en limite communale Est.

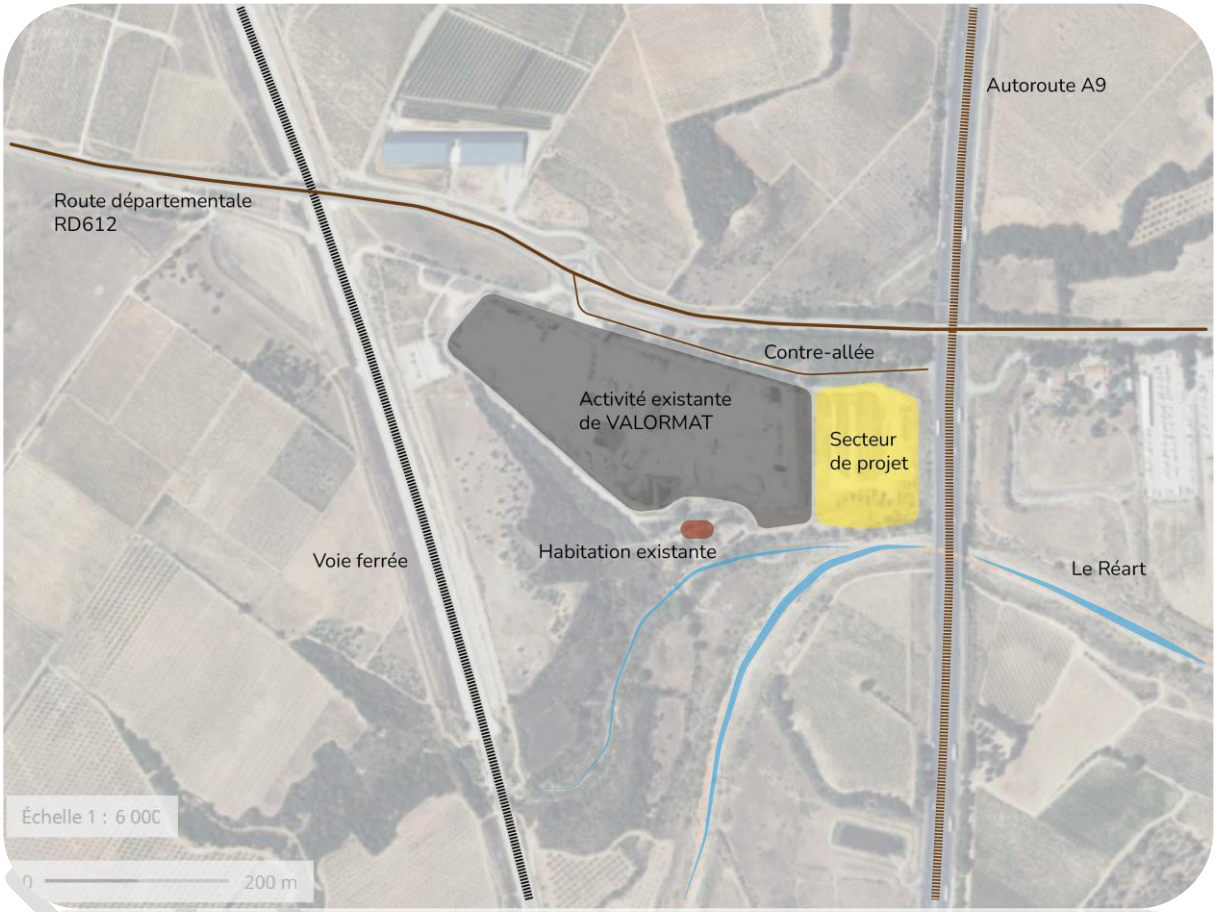



*Localisation du secteur de projet*

[1] DREAL Occitanie – Les trafics routiers sur le réseau national en Occitanie – Janvier 2025

Le secteur de projet se situe en continuité des installations existantes de l'entreprise VALORMAT, entre :

- La RD612 au Nord ;
- L'autoroute A9 à l'Est ;
- Le Réart au Sud ;
- La voie ferrée à l'Ouest.

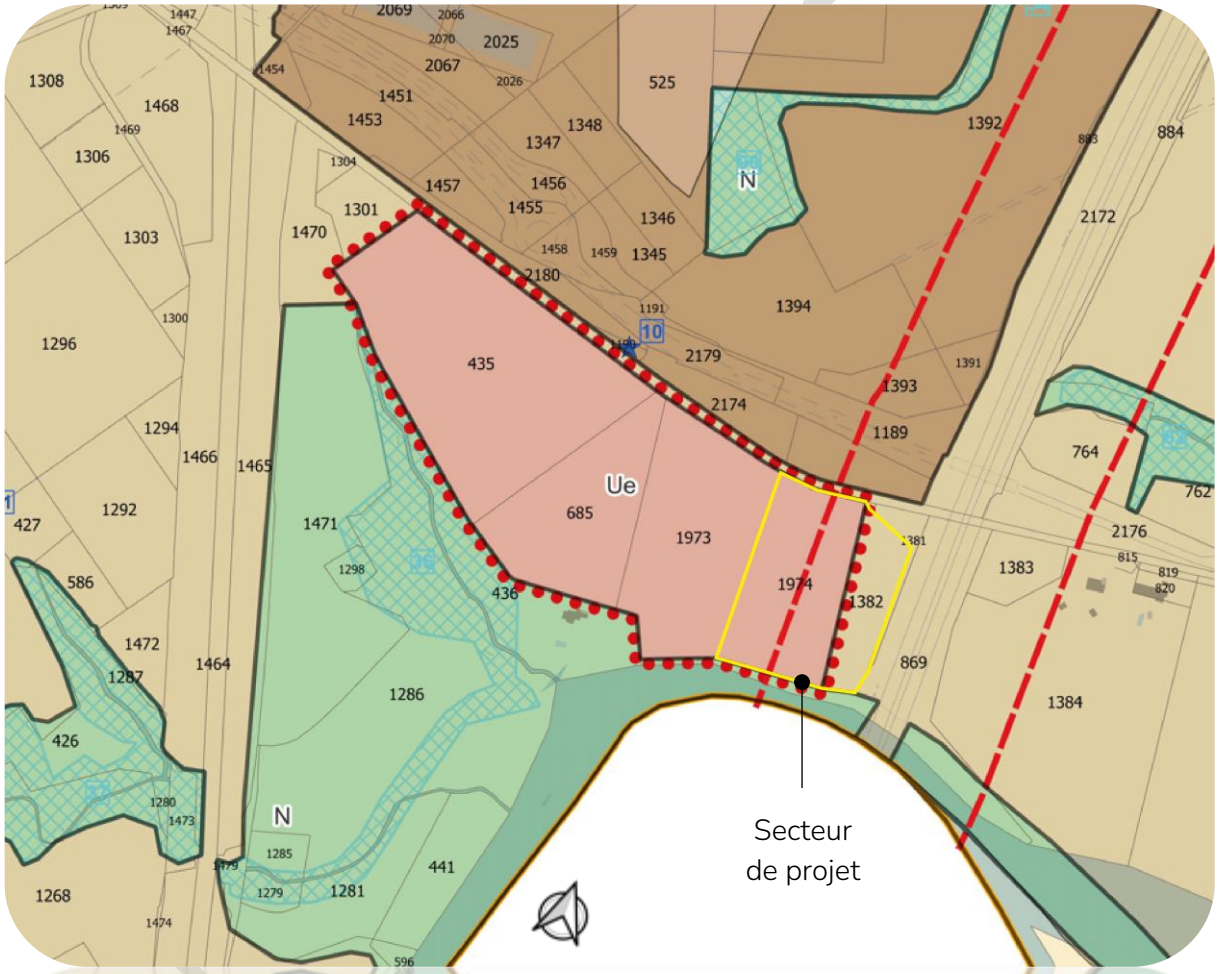



*Contexte du secteur de projet*

## 2. Le périmètre du projet

Le secteur de projet concerne les parcelles 1974 et 1382 et est à cheval sur les zones Ue (1.29 ha) et A (0.54 ha) du PLU opposable. Il couvre une superficie d'environ 1.83 ha. Les terrains ciblés sont d'ores et déjà la propriété de la société LINARES.

Notons qu'en l'état, la zone Ue est destinée aux activités industrielles, tandis que la zone A présente une vocation agricole (bien qu'ayant été utilisée également en tant que base travaux de l'A9).




*Extrait zonage / PLU Trouillas*

## 3. Les caractéristiques du projet

Le projet de centre de valorisation des métaux prend corps autour des paramètres suivants.

### a. Organisation générale

Le présent projet s'inscrit dans l'esprit de l'encadrement réglementaire initialement défini, avec notamment :

- Une installation des activités industrielles uniquement sur la parcelle située en zone Ue prévoyant cette vocation ;

- Une utilisation de la parcelle A pour les volets hydrauliques (réutilisation des bassins existants issus de l'ancienne occupation en tant que « base travaux »,...), sécuritaires (mise en place d'une citerne d'eau réservée pour les pompiers en cas d'incendie, clôtures,...) et paysagers (aménagements paysagers destinés notamment à limiter la visibilité depuis l'autoroute A9,...) du projet.

### b. Eléments constitutifs

Le projet comprendra :

- Un bâtiment d'activités principal /
  D'une superficie d'environ 2 100m², ce bâtiment présentera une partie ouverte sur les côtés et une partie entièrement fermée. Il regroupera les principaux équipements de traitement des déchets métalliques et sera équipé d'une toiture photovoltaïque.

- Des stocks extérieurs de déchets /
  Permis par différents aménagements (murs, abris, box,...), il s'agit de déchets métalliques et de ferrailles, ainsi que de métaux triés (ce sont des métaux non dangereux (inox, laiton, cuivre,...)).

- Une voie périphérique et des aires de retournement /
  Cette voie à vocation à desservir l'ensemble des zones d'activités du site et à permettre le déplacement sécurisé des véhicules.

- Un bâtiment d'accueil (locaux administratifs et sociaux) /
  D'une superficie d'environ 250m², ce bâtiment est situé à l'entrée du secteur de projet et donnera sur deux bascules de pesée.

- Une aire de stationnement /
  L'aire de stationnement, située à l'entrée du secteur de projet, est dédiée au personnel et aux visiteurs.

PAC et AF

- Un réseau de collecte des eaux de ruissellement pluvial /
  Avec une reprise des bassins existants, l'extension et le traitement par décanteur / séparateur d'hydrocarbures, les eaux pourront ensuite être rejetées dans le Réart (rejet uniquement par temps de pluie).

- Un réseau de collecte des eaux de pluie des toitures /
  Cette collecte via la mise en place d'une citerne permettra une réutilisation prioritaire de l'eau pour l'arrosage des espaces verts.

- Une citerne incendie /
  La citerne incendie envisagée présente une capacité d'environ 240m$^3$.

- Un aménagement paysager /
  Situé sur la partie actuellement classée en zone agricole du secteur de projet, mais également sur la partie Sud de la parcelle classée en zone Ue, cet espace paysager constitue une transition entre la zone d'activité et l'autoroute A9. Il s'agit d'un espace tampon intégrant les terres des terrassements (en lien avec les bassins et les fondations du projet notamment) et valorisant de la végétation / des plantations.

*Plan masse bâtimentaire du projet*




Chem. de Valérian
Limite de propriété
Limite de propriété
PARCELLE N° 1381
PARCELLE N° 1383
Surface : 5 305 m²
Bâtiment d'activité semi-ouvert 1 257 m²
Bâtiment d'activité fermé 818 m²
LC/Bureaux administratifs et sociaux
Aire de retournement
Poteau incendie
Bassin d'orage
Axe 100m / Autoroute
Remise béton 8%
Noue de confinement
MAÎTRE D'OUVRAGE :
Centre de valorisation des métaux
Permis de construire
PC
Plan de masse projet
Ech. 1 : 500
Date 24/06/2026
PC
02

### c. Procédé et capacité

Le procédé mis en œuvre sera exclusivement mécanique, dans le sens où il ne mettra en œuvre aucune réaction chimique, s'effectuera sans apport d'eau et donc sans rejet associé et se déroulera à température ambiante (sans combustion notamment).

Il est dimensionné pour le traitement de 200 tonnes de déchets métalliques par jour, soit 60 000 tonnes par an. Il permet ainsi le traitement de l'intégralité des déchets métalliques collectés aujourd'hui par la société LINARES avec une perspective de montée en capacité.

Son fonctionnement s'appuiera sur 7 employés, 14 à terme, principalement des opérateurs techniques qualifiés et du personnel administratif.

*Procédés de préparation au recyclage du CVM :*


Réception de déchets métalliques par camions (15/j)


Cisaillage préalable *(prébroyage lent)*


Broyage grossier


Séparation des métaux ferreux et non ferreux


Criblage des métaux non ferreux


Séparation des métaux non ferreux des déchets résiduels


Tri manuel des fractions de métaux


Evacuation par camion (10/j) des ferrailles et métaux triés

### d. Aspects environnementaux

| Thématique environnementale | | Moyens de maîtrise |
|---|---|---|
| Trafic | 25 camions par jour | Passage uniquement par les grands axes (RD612 – Mas Sabole – RD900)<br>Pas de petits apporteurs |
| Bruit | Réception de métaux, broyage, engins | Environnement déjà bruyant (A9, RD612, LGV)<br>Confinement des équipements les plus bruyants (bâtiment, bardage, murs, etc.)<br>Merlons (vis-à-vis du Mas Sant Salvadou notamment) |
| Poussières | Réception de métaux, broyage, engins | Broyage grossier (~5 cm) sans recherche de fabrication de matériaux pulvérulents<br>Confinement des équipements<br>Aspiration des poussières (restes de terre, papiers, plastiques, bois présents dans les flux de déchets de métaux collectés et poussières de métaux non dangereux)<br>Filtration des rejets par cyclone et filtres à manche permettant de respecter les seuils réglementaires |
| Eaux | Absence de réseau collectif<br>Besoins d'alimentation pour le personnel et les aménagements paysagers<br>Imperméabilisation (<1 ha) | Absence de besoins d'eau pour le procédé<br>Présence d'un ancien forage et capacité résiduelle de prélèvement pour l'industrie (vérification auprès Syndicat des Nappes du Roussillon, Police de l'Eau et DREAL)<br>Traitement des eaux de ruissellement pluviales par décantation et réutilisation |
| Paysage | Installations industrielles visibles depuis l'autoroute | Site vitrine pour LINARES avec par conséquent un traitement qualitatif<br>Site peu visible hormis du Sud (Réart) et de l'Est (A9)<br>Bâtiment abritant la majeure partie des installations<br>Merlon paysager (plantations) sur la parcelle agricole le long de l'A9 |
| Energie | Installations consommatrices d'énergie | Raccordement au réseau électrique des principales installations<br>Mise en place de panneaux photovoltaïques en toiture |
| Risques | Absence de risques particuliers attendus : absence de produits dangereux ou combustibles en masse, pas de poudres métalliques fabriquées, … | |

## C. ANALYSE / JUSTIFICATION DU PROJET

Afin de déroger à l'interdiction des constructions / installations dans une bande de 100m depuis l'axe de l'autoroute et de fixer des règles d'implantation adaptées, il convient d'analyser le projet, en fonction des spécificités locales (1.), au regard de sa compatibilité avec la prise en compte des nuisances (2.), de la sécurité (3.) de la qualité architecturale (4.) et de la qualité de l'urbanisme et des paysages (5.).

### 1. Les spécificités locales

Bien que le secteur de projet ne soit pas intégré aux espaces urbanisés au sens strict (lecture jurisprudentielle), il ne s'agit pas d'un secteur « lambda » de la commune de Trouillas. Il est, en effet, particulier au regard tant de sa localisation, que de ses caractéristiques intrinsèques.

Ce secteur enclavé entre la RD612 au Nord, l'autoroute A9 à l'Est, le Réart au Sud et une activité existante (plateforme de recyclage de matériaux minéraux – VALORMAT) puis la voie ferrée à l'Ouest, en fait un lieu à la fois accessible, via la RD612, et isolé puisqu'il est circonscrit entre des éléments structurants et éloigné des zones d'habitat.

Il est ainsi marqué par la forte présence des infrastructures de transport, et des véhicules associés, mais également par un développement économique, de type activités industrielles, se distinguant de l'espace agri-naturel. Une antenne relais téléphonique est également présente aux abords immédiats du projet.

Ce contexte révèle une certaine dimension active du territoire : que ce soit pour les déplacements (passage des usagers à proximité du secteur de projet), ou pour la dynamique économique (activités).
Il génère un environnement préexistant relativement bruyant, impacté paysagèrement et à la qualité de l'air fluctuante (véhicules, poussières,...).

Ainsi, c'est dans cette situation que le projet de centre de valorisation des métaux tend à s'inscrire. Il ne s'agit en aucun cas d'aggraver la situation, mais au contraire de valoriser fonctionnellement ce secteur complexe via un développement cohérent, dans le prolongement de l'existant.
L'implantation du centre de valorisation des métaux dans ce secteur déjà fortement anthropisé et bénéficiant de la proximité des grandes infrastructures de transport, vise à éviter la mobilisation d'autres potentiels sites d'implantation plus préservés et/ou moins accessibles, et à prévenir d'éventuels conflits d'usages (avec les dynamiques et sensibilités résidentielles, agricoles, environnementales,...).

Au-delà, il permet d'impulser un cadre plus qualitatif et tend à améliorer la situation globale à terme. Notons en effet que le secteur de projet est déjà utilisé actuellement, pour l'entreposage de bennes notamment, et a servi davantage par le passé en tant que base travaux de l'A9 et de la LGV.

PAGAL

L'utilisation actuelle se fait de manière spontanée et n'est accompagnée d'aucune réflexion d'ensemble et/ou d'intégration dans le milieu. L'aménagement projeté constitue a contrario une véritable opportunité pour engager un travail de gestion de l'interface entre notamment le secteur et l'autoroute qui le borde.

Complémentairement à ces éléments, l'analyse des spécificités locales implique les précisions suivantes (relation entre le projet et sa proximité avec l'autoroute) :

- Si la présente étude considère le projet comme un tout indivisible pour plus de cohérence et pour s'assurer d'une complète prise en compte des enjeux, il convient néanmoins de préciser qu'elle ne porte réglementairement que sur les constructions / installations présentes effectivement dans la bande de 100m depuis l'axe de l'autoroute (*Cf. articles L111-6 et L111-8 du Code de l'urbanisme*).

  En l'espèce, les deux principales constructions (bâtiment d'accueil / bureaux et bâti industriel) sont implantées au-delà de cette limite de 100m et seules certaines installations techniques et constructions accessoires (bascules de pesée, abris matériaux, box de stockage,...), ainsi que les aménagements hydrauliques et paysagers, intègrent la bande des 100m.
  Précisons qu'en termes d'intégration paysagère et d'appréhension de la relation à l'autoroute, l'unité du projet s'est imposée tant dans sa conception que dans son fonctionnement.

- Si le secteur de projet ne fait pas partie des espaces urbanisés de la commune au sens strict, ses caractéristiques ont permis de rattacher la parcelle 1974, support principal du projet, à la zone Ue du PLU opposable (correspondant à un secteur accueillant les locaux et installations d'activités spécialisées à usage industriel). La vocation économique et industrielle de cette zone est ainsi reconnue afin de permettre la valorisation du potentiel de ce secteur « d'entre-deux ».

  Le présent projet affirme cette ligne directrice mais va même plus loin en officialisant le rôle de la parcelle 1382. Cette dernière est en effet classée en zone A (agricole) dans le PLU opposable, alors qu'elle est réellement utilisée comme la parcelle 1974 attenante aujourd'hui (sol compacté permettant le passage d'engins et le stockage de bennes). Les évolutions associées au projet de centre de valorisation des métaux tendent, via une démarche d'ensemble, à permettre une réappropriation effective du secteur avec la mobilisation de la parcelle 1382 au service notamment de la gestion de l'interface entre la zone Ue et l'autoroute.

*Nota /*
*Un léger décalage a été repéré dans le cadre de la procédure de DP MEC n°2 du PLU de Trouillas entre le tracé matérialisant la bande des 100m figurant sur le plan de zonage du PLU opposable (erreur matérielle) et celui correspondant effectivement à une distance de 100m par*

*rapport à l'axe de l'autoroute. Le projet est ici analysé par rapport à la limite réelle marquant une distance de 100m par rapport à l'axe de l'autoroute. Cette erreur matérielle sur le plan de zonage sera rectifiée dans le cadre de la présente procédure.*

L'ensemble de ces éléments permet d'appréhender les spécificités locales au sein desquelles vient se greffer le présent projet dont l'encadrement tend à améliorer le contexte à terme.

## 2. La prise en compte des nuisances

La localisation du projet à proximité de l'A9 et les aménagements envisagés sont susceptibles d'entraîner différentes nuisances dont les conséquences sont à anticiper.

### a. Nuisances sonores

Le projet se situe principalement en zone Ue (Uea), dont la vocation est d'accueillir les locaux et installations d'activités spécialisées à usage industriel. Ces dernières sont par nature susceptibles de générer du bruit.
L'environnement est d'ailleurs déjà bruyant de manière générale en raison de la proximité avec les infrastructures de transport existantes (A9, RD612, LGV), mais également des activités de l'entreprise Valormat (manœuvre d'engins, chargements, déchargement, opérations de concassage / criblage,...).

Les nuisances sonores[2] peuvent ainsi prendre plusieurs formes :

- Les bruits liés à l'aménagement du secteur

Eu égard aux caractéristiques de l'activité en elle-même, le projet de centre de valorisation des métaux tend à générer du bruit à plusieurs titres : réception de métaux, broyage, fonctionnement des engins,...

Parmi les équipements générant des émissions sonores, le broyeur engendrera le plus de bruit (le fournisseur indique des niveaux de 120 dB(A) à proximité directe de l'équipement (1m), équivalent à 100 dB(A) à 10m).

[2] *A noter que depuis la loi « Bruit » du 31 décembre 1992, l'État met en place une politique à la fois préventive et curative dans le domaine des transports terrestres et aériens. Celle-ci a été renforcée depuis 2002 par l'application de la directive 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, qui a pour vocation de définir une approche commune afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant dû aux transports terrestres, et aériens.*



PAC AE

Au-delà du fonctionnement du broyeur, les autres sources de bruit sont liées aux déversements de bennes de déchets métalliques bruts au sol et leur reprise pour mise en stock ou chargement de la cisaille rotative, ainsi que le chargement de métaux traités au sein de bennes vides.

Notons toutefois que la conception et le fonctionnement du site à terme ont été guidés par un impératif de limitation des désagréments liés aux bruits (protection des salariés, préservation de la quiétude des populations et de la faune, non aggravation du contexte,...).

Cela se traduit concrètement par :

- Le choix d'un secteur dédié aux activités spécialisées à usage industriel et isolé par rapport aux zones d'habitat ;
- Une implantation des constructions principales sur la partie Ouest du site, s'inscrivant en continuité directe de l'existant (activités de l'entreprise VALORMAT), et se rapprochant le moins possible des abords de l'autoroute ;
- La création et/ou le renforcement de merlons autour du projet agissant comme des écrans acoustiques ;
- Un confinement des équipements les plus bruyants (bâtiment, bardage, murs,...).

Précisons concernant ce dernier point, qu'une enceinte acoustique spécifique sera mise ne place autour du broyeur afin de réduire les émissions perçues, notamment par les opérateurs travaillant dans le bâtiment et les opérateurs de bureau situés face au broyeur (un affaiblissement de 25 à 35 dB(A) est attendu.

De plus, les activités se dérouleront en période dite de jour au sens des ICPE (après 7h et avant 22h), et en semaine (du lundi au vendredi), en compatibilité avec les rythmes de vie usuels et en limitant par conséquent les périodes les plus préjudiciables en termes de perceptions sonores.

- Le bruit lié à l'autoroute

Comme évoqué précédemment, l'ensemble du secteur est exposé aux nuisances sonores continues associées aux infrastructures de transport, dont l'autoroute A9.
Un bruit de fond permanent est généré par la circulation.

En l'espèce, plusieurs éléments tendent à limiter l'impact sonore du trafic. Citons notamment :

- L'organisation de l'aménagement du site générant une interface progressive entre le projet et l'autoroute, avec :
  - Un certain éloignement entre les principaux bâtiments de l'activité projetée et l'autoroute (plus de 100m de distance) ;

PPA et AE

- Des pratiques temporaires et/ou techniques prévues sur une distance comprise entre 50 et 100m de l'axe de l'autoroute : pesée / passage / déchargement de véhicules, entreposage de matériaux,... ;
- Un écran paysager intégrant la création d'un merlon de 3m de hauteur (12m de largeur basse et 4m de largeur haute) planté (double strate arborée /arbustive) aux abords de l'autoroute.

- La nature industrielle du projet :
  - Par sa nature, l'activité en elle-même est génératrice de bruits, atténuant les conséquences du bruit de l'autoroute ;
  - La vocation du lieu exclut toute construction à usage d'habitation, il n'y aura donc pas de présence permanente de personnes sur site.

**Ainsi, l'idée avec le projet de centre de valorisation des métaux n'est pas d'aggraver la situation préexistante, mais plutôt de valoriser un contexte déjà perturbé phoniquement en y greffant une activité adaptée au milieu, conçue pour réduire / atténuer les nuisances éventuelles générées et/ou subies, et préserver les usages proches.**

### b. Nuisances visuelles

Les éléments générateurs de bruits évoqués précédemment (infrastructures de transport et activités de l'entreprise VALORMAT), marquent également le paysage local. Le projet de centre de valorisation des métaux va s'inscrire dans ce contexte routier / ferré et industriel.

Le volume du bâti industriel projeté est important et sera visible depuis plusieurs points de vue, dont l'autoroute. Fort de ce constat lié aux impératifs techniques de l'activité, un véritable travail d'insertion a été réalisé pour concilier au mieux les différents enjeux en présence.

Il en résulte une volonté d'atténuer l'impact des installations projetées, avec notamment :

- Une limitation du nombre et du volume des constructions par la recherche d'un certain équilibre / d'une adéquation entre réponse aux besoins inhérents à l'activité et insertion dans l'environnement ;
- Un confinement de la majorité des équipements au sein du bâti ;
- Un parti pris architectural permettant de rythmer / dynamiser les masses bâties (orientation, toitures, ouvertures,...) et mobilisant des couleurs claires se rapprochant des teintes / matières naturelles ;
- Un recul des deux principales constructions (bâtiment d'accueil / bureaux et bâti industriel) par rapport à l'autoroute (à plus de 100m de l'axe de l'autoroute) ;
- Un traitement paysager spécifique sur les marges Nord, Est et Sud du projet, avec : la création d'un important merlon arboré à l'Est, le confortement du merlon existant au Sud, l'union des deux par un linéaire ligneux au Sud-Est, ainsi que la création d'un écran ligneux au Nord – Nord-Est.

DPA et AE

Dans le même esprit, depuis le secteur de projet, la relation visuelle avec l'autoroute sera amoindrie par le relief créé / conforté et la végétalisation envisagée (*Cf. II.C.5. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages*).

**Ainsi, une volonté d'intégration paysagère et d'amélioration de l'existant est recherchée via le présent projet.**

### c. Nuisances diverses

Au-delà des nuisances sonores et visuelles, d'autres éléments associés au fonctionnement de l'activité du centre de valorisation des métaux peuvent entrainer des inquiétudes / difficultés. Ils sont repris ci-dessous et concernent :

- **Les nuisances liées aux poussières et à la qualité de l'air**

La réception des métaux, leur broyage, le fonctionnement des engins,... sont autant d'étapes susceptibles de générer de la poussière et d'impacter in fine le secteur élargi, dont les usagers de l'autoroute.

Notons toutefois, que :

- L'activité implique un broyage grossier (environ 5cm), sans recherche de fabrication de matériaux pulvérulents (poudre) ;
- La majorité des équipements sera confinée dans le bâti ;
- Les poussières éventuelles (restes de terre, papiers, plastiques, bois présents dans les flux de déchets de métaux collectés et poussières de métaux non dangereux) feront l'objet d'une aspiration spécifique ;
- Une filtration des rejets par cyclone et des filtres à manche sont prévus pour permettre le respect des seuils réglementaires.

De manière plus précise, dans le procédé de tri et de traitement, deux points particuliers ont été identifiés comme les plus propices à des rejets atmosphériques importants. Pour des questions associées de qualité de l'atmosphère de travail, d'ergonomie des opérations de tri et de qualité des produits triés, ces deux installations pouvant être génératrices de poussière sont raccordées à des dispositifs de captation et de rejet des poussières.
Afin de maîtriser les rejets dans l'environnement, les flux d'air poussiéreux captés font l'objet d'une filtration avant émission dans l'atmosphère.

Il s'agit ainsi de proposer une activité maîtrisant ses émissions et prévenant d'éventuelles nuisances, dans un contexte d'ores et déjà fluctuant au niveau de la qualité de l'air :

- Le site voisin VALORMAT, qui effectue du transit et du recyclage de matériaux minéraux, fait l'objet d'un suivi des émissions de poussières



PPA et AE

sédimentables en application de l'arrêté ministériel de prescriptions générales applicable. Les résultats de suivi sont publiés via ATMO Occitanie[3]. Ils révèlent un empoussièrement qualifié de moyen (150 – 250 mg/m²/j) à fort (> 250 mg/m²/j) sur les dernières années pour les plaquettes de suivi situées sous la Tramontane, en bordure Sud-Ouest du site de projet.

- L'autre facteur majeur influant de façon continue sur la qualité de l'air dans l'environnement du projet est la circulation routière. Entre l'A9 et la RD612, ce sont près de 50 000 véhicules par jour qui circulent dans l'environnement immédiat du site, 85 000 en incluant la RD900. Les polluants générés par la circulation automobile[4] sont principalement :
    - Des gaz de combustion des carburants : oxydes de carbone et oxydes d'azote (NO2 : 24 µg/m3 au voisinage des infrastructures de transport en moyenne) ;
    - Des particules fines (18 µg/m$^3$ au voisinage des axes de transport) provenant de l'échappement, de l'usure des routes,
    - Des poussières métalliques (Cuivre et Zinc).

  Le transport routier reste le mode de transport le plus émetteur de polluants dans l'air toutes activités confondues (34% des émissions totales de gaz à effet de serre et d'oxydes d'azote, 55% des émissions totales de zinc et 76% des émissions totales de cuivre). En période estivale, des pollutions à l'ozone sont également à redouter au voisinage des axes de transport.
  Notons que des émissions non spécifiques à l'activité du centre de valorisation des métaux sont également attendues, dans une moindre mesure, en lien avec les moteurs thermiques des véhicules circulant au sein du site. La circulation entraine également la remobilisation des éventuels dépôts de poussières.

- Enfin, les activités agricoles peuvent ponctuellement s'accompagner d'émissions de poussières lors de travaux agricoles, de résidus de brûlage, de résidus de produits phytosanitaires ou d'odeurs dans les cas d'épandages.

La qualité de l'air de l'environnement local du site de projet peut par conséquent être considérée comme dégradée. Le projet de centre de valorisation des métaux est accompagné de mesures tendant à ne pas l'impacter davantage.

[3] Rapport ETU-2025-80 de juin 2025
[4] Source : DATALAB – Chiffres clés des transports – Edition 2025

- Les nuisances liées aux pollutions / aux déchets

Les déchets métalliques collectés sont non dangereux, ne sont pas de nature pulvérulente (poudre) et présentent une densité importante (en dehors des aluminiums) prévenant les envols.
Etant issus d'opérations préalables de déconstruction ou de séparation avec d'autres éléments avant apport en déchèterie ou regroupement dans les entreprises ou sur chantiers pour enlèvement, ils peuvent être accompagnés de résidus non métalliques tels des morceaux de béton, de terre, de bois, de plastique, de carton, etc.
Les opérations de déversement, reprise, tri et traitement vont entraîner de l'attrition (usure). Ces phénomènes d'attrition vont favoriser la formation de fractions plus fines de déchets métalliques et des résidus associés, plus propices à la dispersion dans l'atmosphère.

Deux des équipements, identifiés comme plus propices aux émissions, sont équipés de dispositifs d'aspiration et de rejet après traitement et sont à l'origine d'émissions dites « canalisées » (*Cf. point précédent*).

- Les nuisances liées aux odeurs

Aucune odeur n'est susceptible d'être émise par le procédé de tri et de traitement et, d'une manière générale, par l'activité menée sur le site.

**Dans ce contexte, la gestion des potentielles nuisances liées aux poussières, aux déchets et plus largement à la qualité de l'air, est intégrée au projet.**

Ainsi, si les nuisances et/ou pollutions associées tant au projet qu'à l'autoroute A9 existent, elles sont limitées notamment par :

- Un contexte spécifique marqué par une dominante industrielle et la présence d'importantes infrastructures ;
- Une conception rationnelle et durable (organisation des aménagements, implantation des constructions, parti pris architectural,...) ;
- Un confinement de la majorité des équipements ;
- Un traitement paysager multifonctionnel ambitieux ;
- Une anticipation des éventuels impacts avec apport des solutions adaptées ;
- ...

PRA et AF

## 3. La prise en compte de la sécurité

Eu égard à sa nature, le présent projet s'inscrit dans le cadre des ICPE (Installations Classées Pour l'Environnement).
Les éléments associés à cette démarche ne sont pas repris ici mais l'activité associée au projet de centre de valorisation des métaux s'attache à respecter la législation en vigueur en la matière.

Au-delà, les éléments suivants permettent d'appréhender la dimension sécuritaire du projet, notamment dans sa relation à l'autoroute.

- Accès / Déplacements

Environ 25 camions par jour tendent à pratiquer le site, en plus des véhicules des différents collaborateurs. Ils emprunteront la RD612 pour rejoindre le Chemin de Valérian, via le rond-point existant, permettant l'unique accès au projet. Cet accès (entrée / sortie) sera sécurisé et dédié aux usagers du centre de valorisation des métaux.
Le Chemin de Valérian est utilisé sur la première portion par l'entreprise VALORMAT et le sera également jusqu'au site par LINARES. Il correspond au tracé de l'ancienne route départementale, qui sert aussi pour l'accès à l'antenne téléphonique et l'accès au portail de service de l'A9 (gendarmerie, dépannage, secours,...).

Le projet constitue une véritable opportunité en termes d'entretien, d'amélioration (sécurisation) et de recalibrage (élargissement) de ce chemin ponctuellement utilisé par différents intervenants.

Dans l'enceinte du projet, les véhicules légers (personnel) disposent de places de stationnement à l'entrée du site. Seuls les camions ont vocation à circuler sur l'ensemble du site, en suivant un circuit établi ponctué d'aires de retournement.

Dans ce contexte, le projet et l'autoroute « cohabitent » uniquement, ils n'ont pas de relation directe.

Au-delà, une note hydraulique spécifique a été réalisée. Il en résulte notamment l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures qui sera installé en amont du bassin de rétention, qui lui sera étanche afin de pouvoir servir de bassin de rétention d'eaux d'extinction incendie. Complémentairement à ces contraintes liées à la qualité des eaux, le bassin de rétention permettra de réguler les eaux pluviales.

- Sûreté du site

Comme déjà évoqué précédemment, les principales constructions projetées sont implantées en retrait par rapport à l'axe de l'autoroute, à plus de 100m. Au-delà de prévenir d'éventuels

conflits d'usages, cet éloignement permet la mise en place d'un merlon planté entre les deux, isolant bien les espaces.

Notons que le site d'accueil du centre de valorisation des métaux sera par ailleurs clôturé dans son ensemble, via un grillage sécurisé.

- Risques

Concernant les risques existants / connus, les terrains situés en bordure du Réart et de ses affluents sont soumis à un risque d'inondation et de mouvement de terrain en cas de crue. Ces aspects ont fait l'objet de l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques (PPR) naturels prévisibles approuvé par arrêté préfectoral du 17/07/2002.

Le site d'implantation du centre de valorisation des métaux est concerné par le risque mouvement de terrain et le projet respecte l'encadrement associé.

Concernant l'activité projetée en elle-même, il n'y a pas de risques particuliers attendus (absence de produits dangereux ou combustibles en masse, pas de poudres métalliques fabriquées,...).

L'activité de tri et de traitement de métaux ne concerne que des métaux non dangereux provenant des déchèteries ou des activités économiques. Il s'agira en grande majorité d'aciers avec une minorité de métaux plus précieux économiquement : cuivre, laiton, zinc, aluminium, acier inoxydable. Le procédé retenu s'appuie uniquement sur du traitement mécanique et sur les propriétés de densité et magnétisme particulier des métaux, sans donc d'introduction de substances dangereuses ou pouvant altérer chimiquement les métaux traités dans l'installation.

Du fait de la nature même des déchets traités, l'activité ne présente pas de risque important de départ de feu.
La réglementation impose néanmoins de prévoir des réserves et capacités d'intervention en cas de départ de feu. La société LINARES souhaite également, pour la protection du personnel et de l'outil de production, pouvoir disposer de lances alimentées pour intervenir rapidement sur tout départ de feu (machine, résidus combustibles, engin,...). Ainsi, deux dispositifs requérant de l'eau seront donc mis en place :

- Une citerne incendie de 240 $m^3$ (remplissage unique) réservée aux besoins d'intervention des services d'incendie et de secours ;
- Un réseau de RIA (Robinets d'Incendie Armés) équipés de lances et répartis dans le bâtiment d'activité, ainsi que deux canons.

PROJET

Ainsi, la prise en compte de la sécurité, notamment dans la relation entre le projet et l'autoroute, s'appuie sur :

- Un accès dédié et sécurisé n'impactant pas le fonctionnement de l'autoroute ;
- Un évitement des zones à risques ;
- Une implantation des constructions en retrait par rapport à l'autoroute ;
- La mise en place d'une clôture sécurisée autour des installations ;
- Un aménagement paysager multifonctionnel, marqué notamment par un important merlon planté longeant l'autoroute ;
- Un dispositif de défense incendie adapté.

### 4. La prise en compte de la qualité architecturale

En relation avec la prise en compte des nuisances notamment visuelles (*Cf. II.C.2.b.*), la conception du projet de centre de valorisation des métaux s'est attachée à concilier qualité architecturale et réponse aux impératifs structurels et de fonctionnement de l'installation industrielle projetée.

Le parti pris architectural retenu ne peut être dissocié des autres composantes du projet, le tout formant un ensemble équilibré, notamment dans la relation à l'autoroute.

Il prend corps autour de la volonté d'atténuer l'impact des installations projetées et d'amoindrir leurs volumes, avec :

- Une limitation du nombre, de l'emprise et de la hauteur des constructions, offrant toutefois des gabarits suffisants pour confiner la majorité des équipements au sein du bâti ;
- Un recul des deux principales constructions (bâtiment d'accueil / bureaux et bâti industriel) par rapport à l'autoroute (à plus de 100m de l'axe de l'autoroute) ;
- Une organisation / gestion des installations / équipements techniques et stockages accessoires, dans la bande des 100m depuis l'axe de l'autoroute, via l'installation d'abris pour matériaux, de box de stockage,... ;
- Un traitement paysager multifonctionnel spécifique, avec notamment la création / le renforcement de merlons arborés ;
- Un parti pris architectural permettant de rythmer / dynamiser les masses bâties (orientation, toitures, ouvertures,...) et mobilisant des couleurs claires se rapprochant des teintes / matières naturelles.

Concernant spécifiquement les deux principales constructions du projet, précisons :

- Qu'elles sont implantées à plus de 100m de l'axe de l'autoroute, dans la zone Ue (Uea) ;
- Qu'elles sont accompagnées d'installations industrielles techniques et d'espaces de stockage, ne laissant que peu de marge de manœuvre architecturale : elles sont organisées et intégrées via différents dispositifs quand cela est possible (abris pour matériaux, box de stockage,...) ;

PAEC AF

- Que leur hauteur est limitée : 16m pour le bâtiment industriel et 8.5m pour les bureaux, étant précisé que les installations techniques en toiture de faible emprise, ainsi que les installations techniques industrielles peuvent déroger sous conditions à ces limites ;
- Que leurs toitures sont en bac acier de teinte neutre / naturelle, qu'elles présentent plusieurs pentes orientées vers le Sud (toiture terrasse possible pour les bureaux) et qu'elles sont dotées de panneaux photovoltaïques ;
- Que leurs façades ne sont pas toutes fermées et qu'elles sont en bardage métallique de teinte neutre / naturelle (bois possible pour les bureaux).

*Les illustrations (indicatives) des pages suivantes permettent d'imaginer le projet de centre de valorisation des métaux et de mieux appréhender la qualité architecturale des constructions associées.*

Ainsi, la prise en compte de la qualité architecturale ressort notamment :

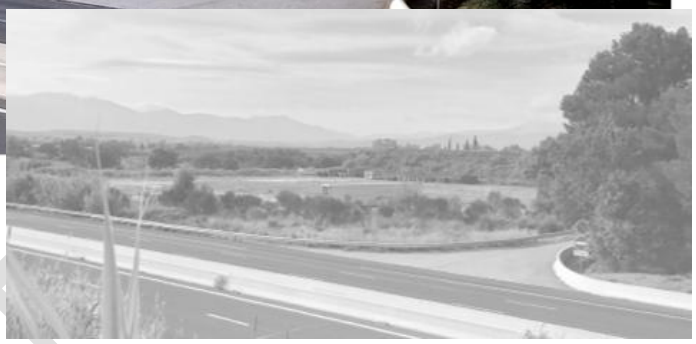
- De la recherche du juste compromis entre qualité architecturale et impératifs liés à la présente activité industrielle ;
- Du choix du parti pris architectural et de l'encadrement associé ;
- Du confinement de la majorité des équipements ;
- Du travail d'intégration globale des installations (implantation des constructions en retrait par rapport à l'autoroute, accompagnement paysager multifonctionnel marqué notamment par un important merlon planté longeant l'autoroute,...).

PPA et AE



Vue depuis le pont ce la D612 sur l'autoroute

ANNE LECOU ARCHITECTURES

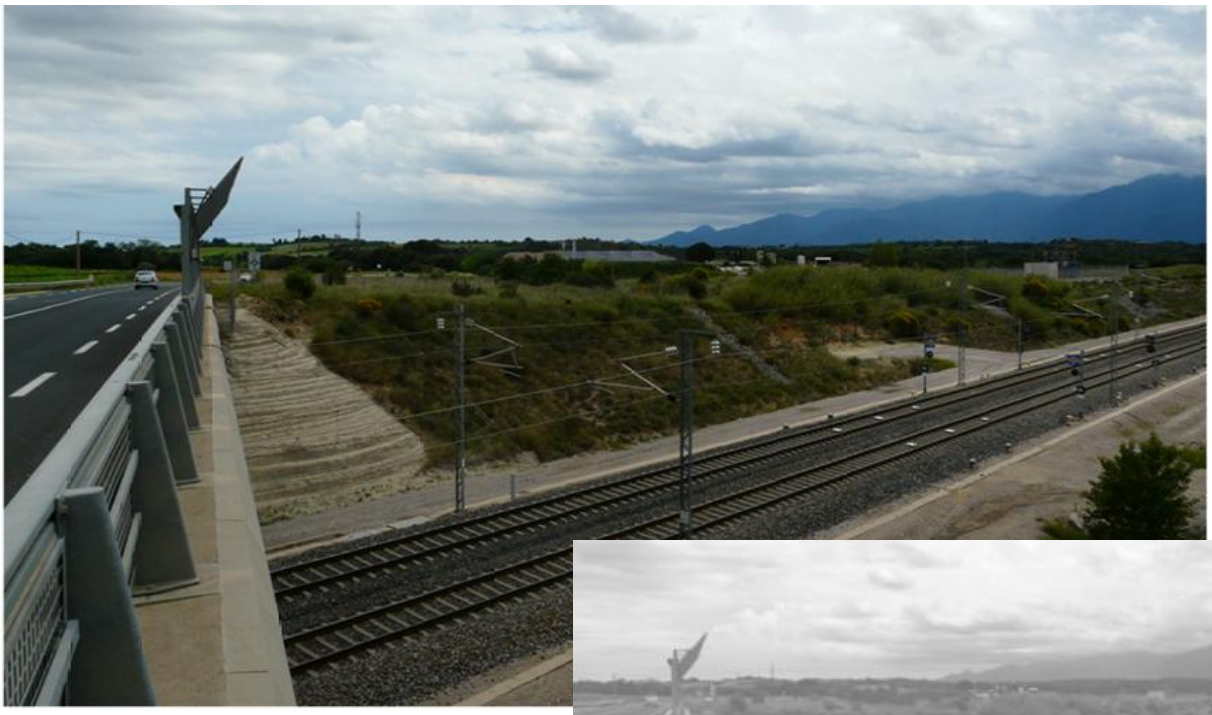




Vue depuis A9 Sud

ANNE LECOU ARCHITECTURES





Vue depuis le chemin de train

ANNE LECOU ARCHITECTURES



Vue depuis la route départementale RD900

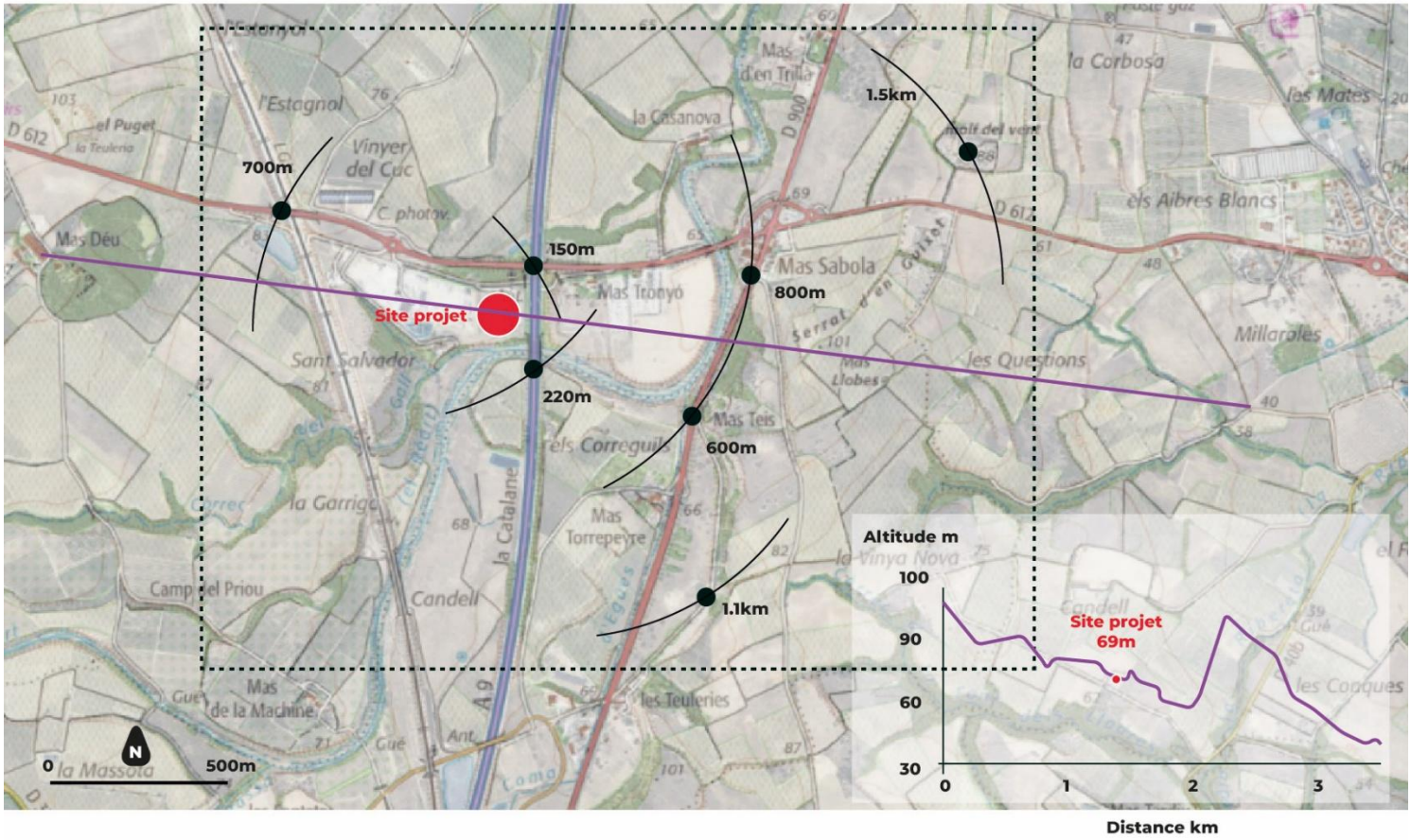
ANNE LECOU ARCHITECTURES

## 5. La prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages

Comme évoqué précédemment, une étude paysagère spécifique a été réalisée lors de la conception du projet (*synthèse reprise ci-après*). L'aménagement projeté forme ainsi un tout indivisible et cohérent, et témoigne d'une logique d'ensemble durable alliant dimension fonctionnelle et intégration paysagère.

Cette démarche résulte de la volonté du porteur de projet de faire du présent centre de valorisation des métaux un site vitrine pour LINARES, dont le traitement qualitatif est dès lors primordial. Cela est d'autant plus important que le centre présente une visibilité importante à circonscrire.
Une analyse des perspectives potentielles sur le site a dès lors été menée. Cette dernière est synthétisée par la planche ci-dessous.

**Localisation des hypothèses de perspectives sur projet**
**Et profil topographique Ouest / Est**



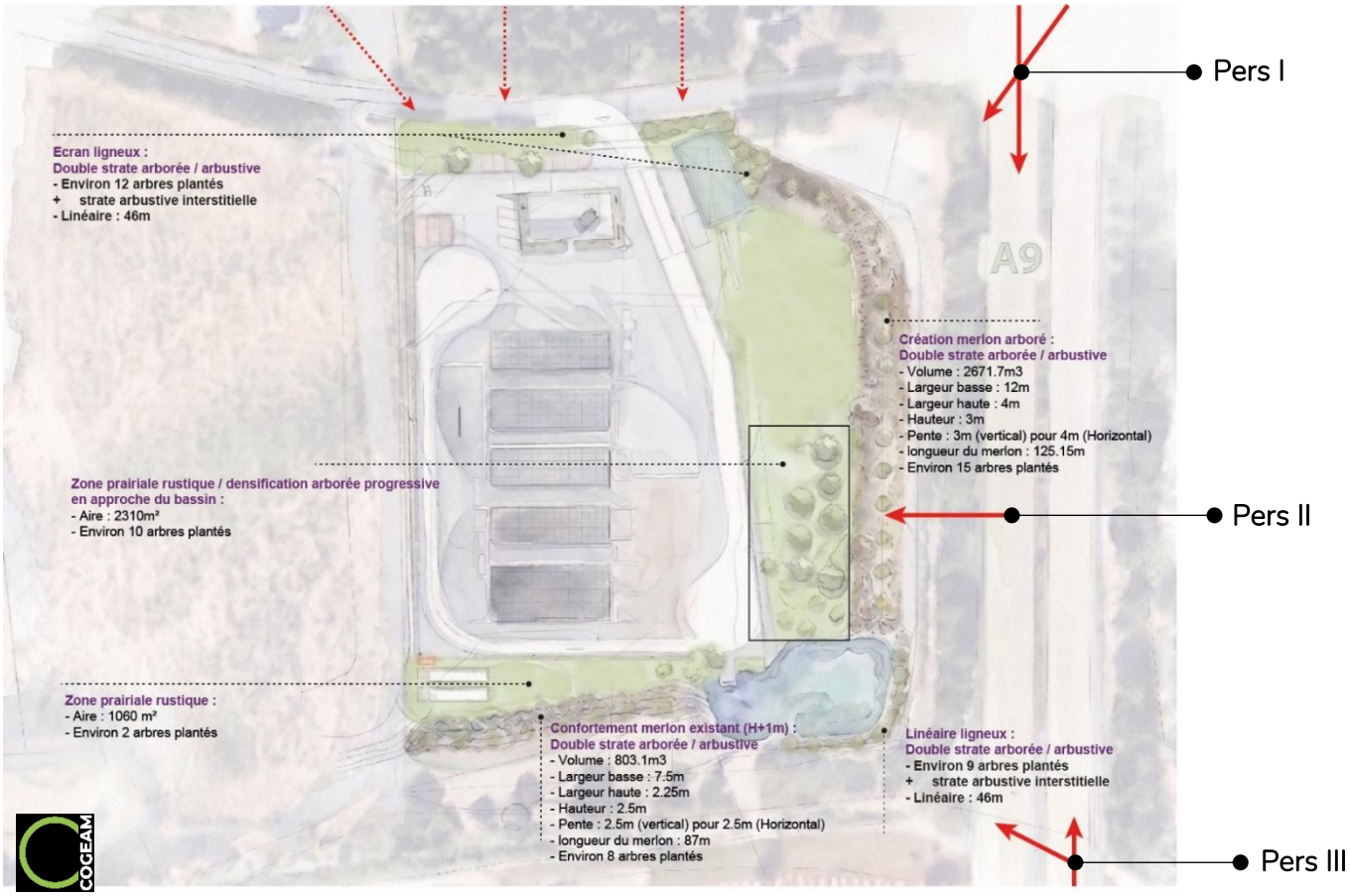
L'ensemble des points de vue met en exergue une unique perception du projet dans le paysage au plus près du site (*cf. photographies ci-dessous non colorées*). Une relation directe avec l'autoroute s'installe et oblige la formation d'un écran végétal en bordure directe de l'infrastructure autoroutière dans l'optique de :

- Rompre la perspective directe sur site depuis l'autoroute dans les deux sens ;
- Casser l'effet de masse bâtimentaire depuis des points hauts et notamment depuis la route du Mas Sabole (RD612) dans le sens Est / Ouest (direction Trouillas).



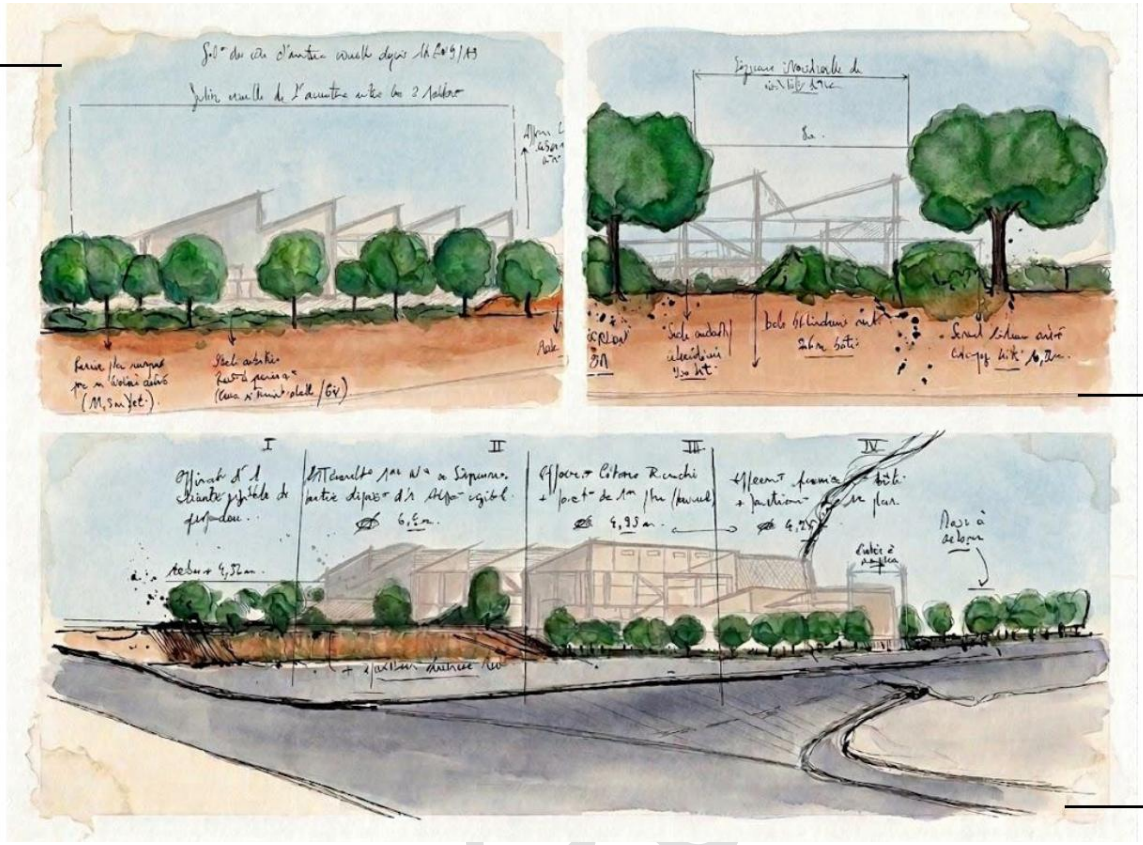
Ainsi, bien que les principales constructions soient relativement éloignées de l'A9 (implantation à plus de 100m de l'axe de l'autoroute) et que le bâti principal tend à abriter la majeure partie des installations, rendant le site plus organisé et lisible, une attention particulière est à porter au traitement de ce premier rideau visuel, dans les deux sens.

Au-delà, la qualité urbanistique et le travail paysager émergent des éléments détaillés ci-après s'appuyant sur les différents points de vue sur le projet (*illustrations indicatives*) :






Pers III

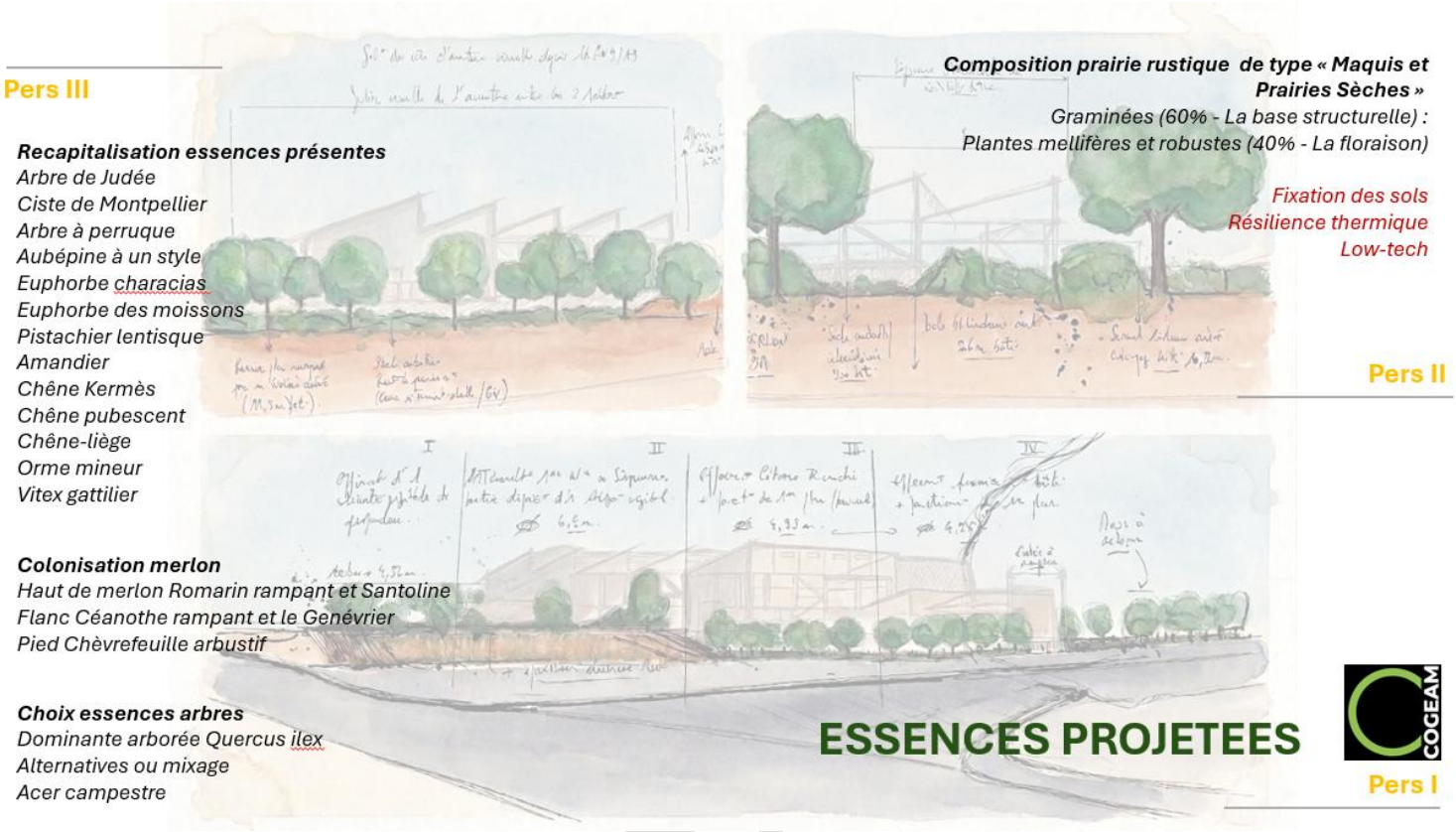


Pers II

Pers I



Pers I




Ce travail fin d'organisation de l'espace (création de merlons), de valorisation de l'existant (reprise des bassins existants) et d'intégration végétale (mise en place de différentes strates arborées, choix des essences,...) concourt à générer une transition qualitative entre le secteur industriel et l'autoroute.

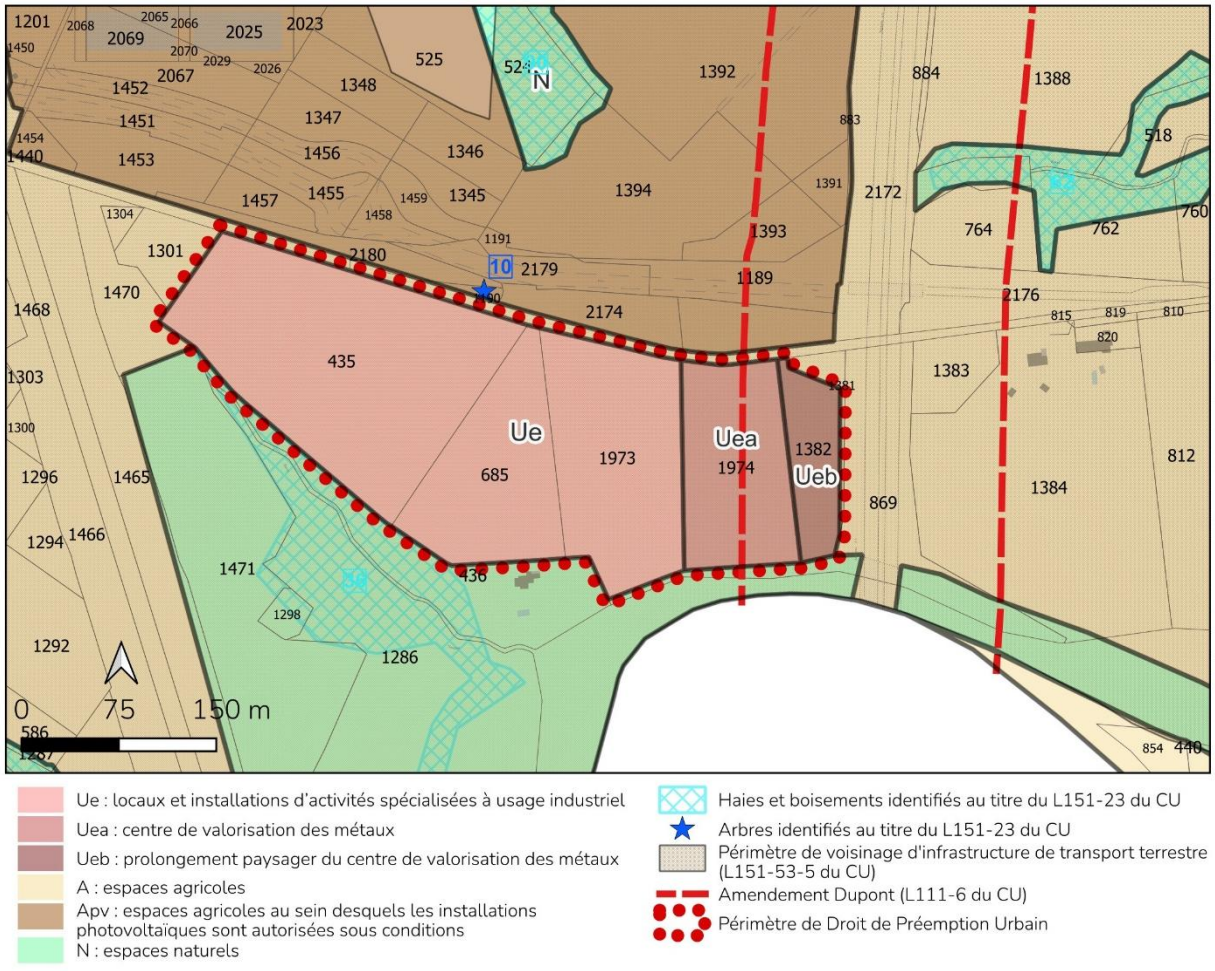
Ainsi, la prise en compte de la qualité de l'urbanisme et des paysages fait partie intégrante du projet de centre de valorisation des métaux. Notons toutefois qu'en relation directe avec l'autoroute, la mobilisation et l'aménagement via le merlon principal de la parcelle 1382 sont essentiels (zone Ueb nouvellement créée).

## D. CONCLUSION DE L'ETUDE / SYNTHESE DU DOCUMENT

Eu égard aux particularités du site et aux caractéristiques du projet, la présente étude reconnait le secteur comme une zone urbanisée particulière sur la commune de Trouillas dans le cadre de la DP MEC n°2 du PLU.

Elle **fixe des règles**, différentes de celles prévues à l'article L111-6 du Code de l'urbanisme, **compatibles, conformément aux spécificités locales, avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'urbanisme et des paysages**, à savoir :

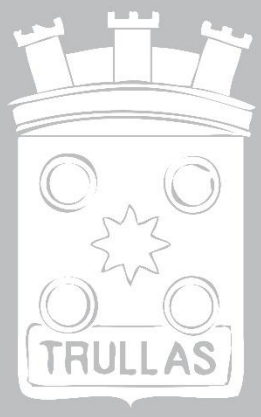
- Identifier l'emprise du projet par un zonage spécifique propre permettant de distinguer :
  - Une partie Ouest (zone Uea) dédiée à l'implantation de l'activité industrielle projetée (constructions, installations / équipements, circulation / déplacements,...) ;
  - Une partie Est (Zone Ueb) consacrée à la gestion hydraulique, sécuritaire et au traitement paysager du projet.



- Encadrer l'aménagement du secteur via :
  - Des destinations de constructions circonscrites à la vocation du site :
    - La zone Uea a vocation à accueillir les locaux et installations d'activités spécialisées à usage industriel correspondant au centre de valorisation des métaux ;
    - La zone Ueb a vocation à constituer le prolongement paysager du centre de valorisation des métaux (aménagements relatifs à la gestion hydraulique, sécuritaire et/ou au traitement paysager en lien avec le centre de valorisation des métaux).
  - Une organisation de l'espace impliquant un recul des constructions / installations par rapport à l'autoroute :
    - Les deux constructions principales (bâtiment d'accueil / bureaux et bâti industriel) sont implantées en zone Uea, au-delà de la limite des 100m ;
    - Les installations techniques accessoires et les annexes aux constructions principales (bascules de pesée, abris matériaux, box de stockage,...), peuvent s'implanter dans l'ensemble de la zone Uea ;
    - Aucune construction n'est autorisée aux abords immédiats de l'autoroute : seuls les aménagements relatifs à la gestion hydraulique, sécuritaire et/ou au traitement paysager sont autorisés dans la zone Ueb, en lien avec les constructions / installations implantées en zone Uea.
  - Une approche architecturale croisant impératifs industriels (dont confinement de la majorité des équipements), insertion paysagère et durabilité, avec notamment : un important volume bâtimentaire atténué par l'emploi de teintes neutres / naturelles, une toiture rythmée accueillant du photovoltaïque et un accompagnement paysager multifonctionnel.
  - Une sécurisation du site et une anticipation des éventuelles difficultés : accès dédié, clôture sécurisée, dispositif de défense incendie adapté, gestion des eaux,...
  - Un traitement paysager ambitieux s'appuyant sur l'existant (géographie, bassin,...) et assurant notamment une interface marquée et qualitative entre l'autoroute et le projet.

Ce cadre, permettant de déroger au principe d'inconstructibilité le long de l'Autoroute A9 en dehors des espaces urbanisés, garantit la compatibilité, en fonction des spécificités locales, avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et des paysages.
Ces éléments seront traduits dans les pièces réglementaires du PLU (règlement graphique et règlement écrit).

PPA et AE


TRULLAS


Asplres
Communauté de Communes