

 <p>Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE</p>	<p>Schéma régional des carrières Centre-Val de Loire</p> <p>Compte-rendu de la consultation du public</p>	<p>Orléans le 15/04/2020</p>
<p>Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Centre-Val de Loire</p>		

Document joint : recueil des avis issus de la consultation du public

1. Objet, dates et modalités de la consultation :

En application de l'article L123-19 du code de l'environnement, le projet de Schéma régional des carrières (SRC) Centre-Val de Loire est soumis à une procédure de participation du public.

En conséquence, un dossier comprenant le projet de SRC Centre-Val de Loire, un résumé non technique, le rapport environnemental, les avis recueillis dans le cadre des consultations administratives, ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale, a été mis à disposition du public par voie électronique, du lundi 3 février 2020 au vendredi 6 mars 2020 inclus.

Un avis annonçant les dates et les modalités de la consultation a été publié sur les sites Internet de la préfecture et des services de l'État en région Centre-Val de Loire (<https://www.prefectures-regions.gouv.fr/centre-val-de-loire>) et de la DREAL Centre-Val de Loire (<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/>), 15 jours avant le début de la consultation. Cet avis a également été affiché en préfecture de région, et diffusé par voie de presse locale.

2. Avis recueillis :

2-1 Par voie postale :

Aucun avis n'a été recueilli par voie postale.

2-2 Par courriel :

Une boîte mail a été mise à disposition du public dans le cadre de cette consultation (consultation-src.centre-vdl@developpement-durable.gouv.fr). Deux avis ont ainsi été transmis par voie électronique :

- avis de l'association pour la protection du confluent de la Loire, de l'Allier et de ses environs ;
- avis de M. Hubert LELIEVRE.

Ces deux avis sont joints au présent compte-rendu.

3. Suites données aux avis recueillis :

3-1 Avis de l'association pour la protection du confluent de la Loire, de l'Allier et de ses environs

Remarque concernant le remblaiement des carrières : il est reproché au projet de SRC de ne pas imposer aux carriers une caractérisation systématique des déchets réputés inertes accueillis en remblaiement de carrière.

Réponse apportée : sur ce point, le projet de SRC s'appuie strictement sur la réglementation en vigueur : l'arrêté du 12 décembre 2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes en ISDI¹ liste les catégories de déchets « réputés inertes » (Annexe 1), dispensés de caractérisation systématique pour pouvoir être stockés en ISDI. L'arrêté du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières, modifié le 22 octobre 2018, étend ce principe aux remblaiements de carrières.

Par ailleurs, en région Centre-Val de Loire, les sites de carrière dont le remblaiement mobilise des déchets inertes extérieurs font généralement l'objet d'un suivi de la qualité des eaux souterraines (via des piézomètres implantés au droit ou à proximité du site). Les données issues de ces suivis ont été analysées dans le cadre de l'état des lieux du SRC (bilan des non conformités). Cette analyse n'a pas mis en évidence de problématique particulière liée à la qualité des remblais jusqu'alors utilisés.

Ainsi, aucun élément propre au contexte régional ne justifie un renforcement des dispositions réglementaires nationales concernant l'accueil de remblais inertes extérieurs en carrière, qui constituent déjà un cadre strict et à même de garantir l'innocuité des matériaux admis en remblaiement. À noter toutefois que, par mesure de précaution, le SRC demande d'exclure la catégorie de déchet 17 03 02 « *Mélanges bitumineux ne contenant pas de goudron* » lorsque le contexte hydrogéologique est sensible (remblaiement en nappe, dans un périmètre AEP, ...).

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

Remarque concernant les modes de transport (objectifs de report modal) : il est reproché au projet de SRC d'être moins ambitieux que le Schéma départemental des carrières (SDC) en vigueur dans le département du Cher.

Réponse apportée : le SRC doit fixer des règles homogènes, à l'échelle de la région. Il est vrai que l'actuel SDC du Cher préconise une évacuation des matériaux par voie d'eau ou voie ferrée pour les projets de carrière dont la production est supérieure à 100 000 tonnes par an. Toutefois, les autres SDC de la région ont retenu des seuils plus élevés, ou n'en ont pas fixé.

Ainsi, dans le cadre de l'état des lieux du SRC, une réflexion animée par le CEREMA² a été conduite avec l'ensemble des acteurs concernés par la logistique des matériaux (carriers, SNCF Réseau, Fret SNCF, VNF, FNTR, Conseils départementaux), ceci afin :

- de mieux connaître les capacités actuelles des réseaux ferrés et fluviaux de la région, et leurs contraintes d'exploitation ;
- de mieux comprendre dans quelles conditions les modes ferroviaires et fluviaux peuvent constituer des solutions logistiques viables, pour les matériaux de carrières.

La mesure n°9 du projet de SRC et les seuils retenus résultent de cette analyse. Par ailleurs, il ne s'agit pas de décourager le transport non-routier en dessous du seuil de 400 000 tonnes par an, mais plutôt :

- d'imposer la réalisation d'une étude de faisabilité du transport alternatif à partir du seuil de 400 000 tonnes par an ;
- d'imposer le recours aux modes alternatifs à partir du seuil de 1 Mt/an.

Dans tous les cas, les solutions alternatives au tout-routier sont à rechercher, même en dessous du seuil de 400 000 t/an.

► **Pour lever toute ambiguïté, la 1ère phrase de la mesure n°9 est précisée ainsi : « Favoriser autant que possible l'usage du rail et de la voie d'eau pour les flux longue distance. [...] »**

1 Installation de stockage de déchets inertes

2 Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, organisme public de référence en matière d'infrastructures de transport et de logistique.

Remarque concernant le recyclage du béton : il est reproché au projet de SRC de favoriser l'extraction de granulats neufs en carrière, en limitant drastiquement le recyclage du béton. Dans ces conditions, le projet de SRC est incompatible avec le PRPGD Centre-Val de Loire, et s'oppose à la logique d'économie circulaire.

Réponse apportée : l'objectif poursuivi par le projet de SRC est ici mal interprété : en aucun cas le SRC ne limite le recyclage du béton à 10 % du gisement brut (ce qui serait effectivement totalement contraire à l'esprit du PRPGD, et à la logique d'économie circulaire). L'objectif n°3 du SRC demande d'initier progressivement le recyclage du béton dans la production de bétons neufs en région Centre-Val de Loire. Plus précisément, il est demandé d'introduire, en moyenne, 10% de gravillons recyclés dans la formulation des bétons à horizon 2030.

Très schématiquement, le béton de démolition peut être :

- soit recyclé en tant que matériau pour VRD - terrassement et structure de chaussée (cas 1, pratique usuelle en région Centre-Val de Loire) ;
- soit recyclé en tant que granulats pouvant être réinjectés dans la production de béton (cas 2, non pratiqué actuellement en région Centre-Val de Loire, mais déjà mis en œuvre en Île-de-France et dans d'autres pays d'Europe).

Dans le premier cas, le béton recyclé se substitue aux productions des carrières de calcaires. Or ces carrières ne posent pas de problèmes particuliers en région Centre-Val de Loire, en termes d'environnement et de gisement. Plus précisément, les bétons recyclés en VRD concurrencent les sous-produits de ces carrières de calcaires³, qui ne trouvent plus de débouchés économiques.

Dans le deuxième cas, le béton recyclé se substitue aux sables et graviers alluvionnaires (matériaux employés très majoritairement dans la production des bétons en région). Or, la ressource alluvionnaire régionale est sous tension. En effet, la poursuite de la politique de réduction des extractions en lit majeur prévue par le SDAGE Loire-Bretagne dépend de notre capacité à trouver des gisements de substitution, en quantité et en qualité suffisantes. Dans ce contexte, les bétons de démolition peuvent constituer une réponse partielle, et à ce titre, le recyclage du béton dans le béton apparaît particulièrement intéressant.

Considérons maintenant le taux de recyclage, dans le cas 1 et dans le cas 2 :

- dans le cas 1, le processus de traitement étant assez basique, on peut atteindre un taux de recyclage proche de 100 %.
- dans le cas 2, le processus de traitement est beaucoup plus complexe. Dans l'état actuel des techniques, une tonne de béton de démolition donne lieu, au terme du processus :
 - à 0,5 t de granulats aptes à entrer dans la composition des bétons (matériau recherché) ;
 - à 0,5 t de sables très fins, pour lesquels il n'existe à l'heure actuelle aucun débouché économiquement viable en région. Ces sables ne sont donc pas « recyclables », mais sont néanmoins « valorisables » en tant que déchet inerte ultime (comblement de carrières par exemple).

On aboutit ainsi au bilan coût-avantages suivant :

3 Matériaux « bas de gamme » produits de manière inévitable sur les carrières de roches massives, lors des opérations de criblage/concassage.

	Avantages	Inconvénients
Cas 1 – recyclage en VRD	Très bon taux de recyclage	Très peu d'intérêt en termes de substitution, voire problématique.
Cas 2 – recyclage dans le béton	Très gros intérêt en termes de substitution	Taux de recyclage médiocre, dans l'état actuel des techniques. Production d'un déchet inerte ultime (sables très fins)

Au regard de ce bilan contrasté, les acteurs en charge de l'élaboration du SRC ont convenu d'initier progressivement le recyclage du béton de démolition dans le béton à horizon 2030 (10 % des granulats utilisés dans les bétons neufs devront provenir du recyclage en 2030). Cette progressivité permettra aux industriels d'une part de développer des technologies optimisant le taux de recyclage, et d'autre part de trouver des débouchés économiques aux sables très fins.

Bien entendu, **le reste du gisement de béton de démolition est à recycler dans les conditions prévues par le PRPGD** (VRD notamment). Ainsi, en tenant compte des objectifs du projet de SRC et du PRPGD, le recyclage du gisement de béton issu de la démolition peut être schématisé comme suit, à horizon 2030 :

Gisement régional de béton de démolition 2030 : env. 750 000 t		
Recyclage en VRD, terrassements, ... 550 000 t	Recyclage dans la filière béton	
	Granulats pour béton : 10 % des besoins en granulats pour béton de 2030, soit env. 100 000 t	Sables inertes (déchet ultime lié au process) env. 100 000 t
Recyclage au sens de la directive n°2006/12/CE : 650 000 t, soit 87 % du gisement initial		« Valorisation » au sens de la directive n°2006/12/CE : 100 000 t, soit 13 % du gisement initial

Les objectifs du SRC concernant le recyclage du béton de démolition sont donc bien étayés au regard des enjeux d'économie circulaire (réduction des extractions d'alluvions en lit majeur, ressource non renouvelable et particulièrement contingentée), et sont en phase avec les orientations communautaires, nationales et locales concernant le recyclage des déchets.

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

Remarque concernant la remise en état des carrières alluvionnaires : le principe de remblaiement et d'un retour à l'agriculture (Mesure n°22) est contesté en contexte alluvionnaire, considérant qu'il s'oppose à la création de zones humides. D'autre part, la méthode de quantification de l'impact des carrières sur les ressources en eau est également contestée.

Réponse apportée : il est rappelé :

- que le principe de restitution à l'agriculture est légitimé par la Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010, qui demande de réduire autant que possible la consommation d'espaces agricoles. Ce principe a par ailleurs été renforcé en 2016, par la mise en place des compensations agricoles (loi d'avenir pour l'agriculture du 13 octobre 2014) ;
- qu'en l'absence de remblaiement, les carrières exploitées en lit majeur donnent lieu à des plans d'eau profonds, dont l'intérêt écologique est généralement faible (il ne s'agit pas de

zones humides). A l'inverse, les remblaiements partiels (entre le niveau de la nappe alluviale et le niveau du terrain naturel) permettent d'aménager des zones humides au droit des anciennes carrières exploitées en lit majeur. Il n'est donc pas pertinent d'opposer le remblaiement des carrières en lit majeur et la création de zones humides. Ainsi, en lit majeur et en contexte agricole, l'application de la mesure n°22 du SRC encourage les carriers à prévoir des réaménagements dits « multifonctionnels », c'est-à-dire :

- présentant une vocation principale agricole (principe de restitution à l'agriculture) ;
- présentant également des aménagements à vocation écologique, dont des mares et des zones humides.

Enfin, s'agissant des bilans hydriques relatifs aux plans d'eau de carrière (impact de l'évaporation sur la nappe alluviale), il est rappelé que ces bilans ont été fait au regard du bilan hydrique d'une surface végétalisée non irriguée (ce point étant clairement précisé dans la note méthodologique). En effet, il s'agit bien d'évaluer l'impact des carrières, et non l'impact de potentielles activités agricoles ultérieures, dont la régulation fait l'objet de procédures et de politiques spécifiques.

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

Remarque concernant l'étude des impacts environnementaux : les impacts potentiels du SRC sur l'environnement sont considérés comme mal évalués et minimisés, notamment l'étude des incidences au titre de Natura 2000.

Réponse apportée : aucune indication précise n'étant donnée quant aux potentielles lacunes des analyses environnementales du SRC, celles-ci ne peuvent être revues. Pour mémoire, l'Autorité environnementale a pointé des insuffisances dans son avis du 23 octobre 2019. Cet avis a fait l'objet d'une réponse argumentée du Préfet de région, et le cas échéant, des compléments et des modifications ont été apportés au projet de SRC.

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

En conclusion, il est demandé de remettre en chantier le document.

Réponse apportée : au regard du long travail de concertation réalisé depuis 2016, des remarques formulées par l'association pour la protection du confluent de la Loire, de l'Allier et de ses environs, et des réponses apportées par les services de l'État, une remise en chantier du document n'apparaît pas justifiée.

► **La demande est rejetée.**

3-2 Avis de M. Hubert LELIEVRE

Cet avis apporte des compléments d'information sur divers sujets en lien avec les paysages et le patrimoine, et attire plus particulièrement l'attention de M. le Préfet de région sur 3 points :

- la prise en compte des Secteurs sauvegardés ;
- la préservation des vues lointaines sur la cathédrale de Bourges ;
- l'identification des zones de vallée ayant subi de très fortes extractions.

S'agissant des secteurs sauvegardés : pris en application du code de l'urbanisme, ce classement protège une zone urbaine en raison de son « *caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non* ». En région Centre-Val de Loire, il s'agit des centres anciens d'Amboise, de Blois, de Bourges, de Chartres, de Chinon, de Loches, de Richelieu et de Tours. **De fait, les zones concernées ne peuvent faire l'objet d'un projet de carrière.**

► **Par souci d'exhaustivité, les 8 secteurs sauvegardés de la région Centre-Val de Loire seront ajoutés à la liste des enjeux environnementaux de niveau 2** (ce qui est sans conséquence sur les possibilités d'implantation des carrières).

S'agissant de la préservation des vues lointaines sur la cathédrale de Bourges : il n'existe pas de zonage applicable aux carrières définissant les vues à protéger, à l'instar du projet de directive paysagère concernant les vues lointaines sur la cathédrale de Chartres. Seul l'ex Schéma régional éolien (SRE, annexe du SRCAE, puis du SRADDET) avait défini une zone de protection des vues sur la cathédrale de Bourges. Celle-ci n'étant pas adaptée à la problématique « carrières », elle s'avère inexploitable dans le cadre du SRC.

Toutefois, la prise en compte des vues lointaines sur la cathédrale de Bourges demeure un enjeu paysager majeur, dans le cadre des projets de carrières. En l'absence de zonage adapté, cet enjeu devra être traité au cas par cas, dans le cadre des études d'impacts.

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

S'agissant des zones de vallées ayant subi de très fortes extractions : pour la rivière le Cher, M. LELIEVRE signale que tout le tronçon Saint-Amand – Vierzon est concerné par de nombreuses extractions historiques et actuelles. Ce constat est tout à fait exact. Néanmoins, pour établir une cartographie opposable, il a fallu définir les « zones de vallée ayant subi de très fortes extractions » au moyen de critères objectifs et quantifiables. Le Comité de pilotage du SRC a retenu la définition suivante : « tronçons de vallée au niveau desquels la surface occupée par les plans d'eau de carrière représente plus de 5 % de la surface du lit majeur (assimilé à la zone inondable) ». Ainsi, la stricte application de ce critère, pour la vallée du Cher, conduit à ne retenir qu'une partie du tronçon Saint-Amand – Vierzon.

► **Le projet de SRC n'est pas modifié.**

4. Mise à disposition du SRC modifié :

Pour mémoire, le projet de SRC mis à disposition du public (version du 20 mai 2019) intègre les modifications découlant des consultations suivantes :

- concertation préalable ;
- consultation des EPCI ;
- consultations administratives (phase 1).

Le projet de SRC modifié suite :

- **aux consultations administratives (phase 2) ;**
- **à la consultation de l'Autorité environnementale ;**
- **à la présente consultation du public,**

sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL Centre-Val de Loire, à l'adresse suivante :

<http://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-regional-des-carrieres-src-r971.html>



ASSOCIATION POUR LA PROTECTION DU CONFLUENT DE LA LOIRE ET DE L'ALLIER ET DE SES ENVIRONS

Cuffy, le 6 mars 2020

Avis sur le projet de schéma des carrières de la région Centre Val de Loire

- **Remblaiement de carrières :**

Une attention particulière aurait du être développée spécifiquement pour le remblaiement des carrières alluvionnaires. Le respect de la Directive Cadre Eau implique une non régression de la qualité des eaux de la nappe des cours d'eau. Il est alors impératif que la qualité des matériaux de remblais soit irréprochable.

Il serait bon de rappeler la disposition 1F-1 du SDAGE Loire Bretagne et de signaler que l'étude d'impact doit comporter une analyse qualitative de l'impact du projet de remblai et une caractérisation des déchets apportés.

L'annexe 1 du projet de SRC donne en page 51 une liste de déchets qui peuvent entrer en remblai sans caractérisation, sous réserve :

"Sous réserve du respect strict des critères ci-dessous :

- *qu'ils respectent le fond géochimique local ;*
- *qu'ils respectent l'annexe « liste des déchets inertes dispensés de caractérisation » de la circulaire du 22 août 2011 pour les natures de déchets décrites et pour le secteur d'activité concerné ;*
- *qu'ils ne proviennent pas de sites contaminés ou ne contiennent pas d'amiante."*

Qu'est ce que cela impose à un carrier, ces réserves sont enfouies dans une annexe qu'il ne lira jamais ?

La formulation en faisant référence à une liste de déchets considérés d'office comme inertes de la circulaire du 22 août 2011 reste ambiguë. Il est clair, qu'aujourd'hui, rares sont les déchets homogènes du BTP, ceux ci sont souvent en mélange, d'autant plus que la profession a refusé la REP, donc le tri préalable. Dans ce contexte, dire que les déchets doivent être préalablement triés relève de la gageure. Une fois arrivés sur la carrière, des déchets non triés ne seront jamais renvoyés mais poussés au fond de la carrière dans l'eau.

Pour être plus clair et pour ne pas laisser libre cours à l'interprétation du carrier, le SRC doit imposer une caractérisation systématique des déchets. C'est le sens de l'article 12.3 de l'AM du 22 septembre 1994, du BPGD 16-135 du 17 avril 2017. L'article 10, paragraphe 1, et l'article 13 de la directive 2008/98 qui imposent aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour que les opérations de valorisation se déroulent dans le respect de l'environnement et de la santé humaine. Le guide d'orientation d'acceptation des déblais et terres excavées de la DRIEE d'Ile de France exige pour le remblayage de carrières en eau, une caractérisation systématique des déblais.

La mesure 16 doit explicitement obliger, pour les carrières alluvionnaires, une caractérisation systématique des déchets extérieurs admis.

Le risque de pollution de la nappe alluviale par le remblai de carrières alluvionnaires est sous estimé par le projet de SRC. Parce qu'elle a connu de nombreux problèmes, La Seine et Marne, département qui produit certainement le plus de déchets du BTP en France, a refusé dans son SRC les remblais par des déchets inertes pour n'accepter que des pierres et des terres naturelles.

Vous trouverez ci joint la page 171 du PREDEC d'île de France. Il signale le peu d'engouement pour le remblai des carrières alluvionnaires.

Avec ce SRC, la région Centre-val de Loire s'apprête à devenir l'exutoire de déchets de BTP, dont le caractère inerte n'est pas démontré, en particulier dans ses nappes alluviales.

- **Mode de transport :**

Le précédent schéma des carrières du Cher préconisait une évacuation des matériaux par voie d'eau ou voie ferrée au delà de 100 000 tonnes par an pour une carrière. Dans le projet de SRC, ce sera 400 000 tonnes. C'est une régression inacceptable en regard des objectifs de limitation des émissions de GES et des engagements de la France pour limiter le changement climatique.

- **Non respect du PRPGD de la région Centre-Val de Loire :**

Ce PRPGD dit :

"Orienter 100 % du gisement de béton de démolition vers le réemploi ou vers une filière de recyclage à horizon 2025 et tendre vers le recyclage de 100% de ce béton en 2031."

Dans le projet de SRC, on assiste à un tour de prestidigitation intellectuelle pour faire croire qu'en recyclant moins le béton de démolition, ce sera plus vertueux. La situation est exposée comme suit dans le rapport 3 du projet de SRC, page 27 :

Actuellement, zéro recyclage alors il part en remblai.

Avec un recyclage maximum, 50 % donne des granulats, 50 % donne du sable

Le SRC qualifie le sable d'inerte ultime, pour ne pas le valoriser, alors que le site Recybéton donne des quotas plus favorables au recyclage.

Le projet de SRC cible alors seulement 10% de recyclage et dans ce cas met le sable obtenu en réemploi sous forme de remblai.

Avec ce tour de passe-passe le projet de SRC arrive à montrer que le scénario D+ est plus vertueux pour l'environnement que le D++.

Ici, il s'agit de faire plaisir à la profession qui voit mal la diminution du besoin en matériaux alluvionnaires. D'ailleurs, elle pousse à réduire les tonnages autorisés pour permettre l'ouverture de nouvelles carrières, alors que le scénario D++ envisage à terme de ne plus ouvrir de carrières en nappes alluvionnaires.

- **Remise en état des carrières alluvionnaires :**

Le remblaiement est préconisé pour un retour à l'agriculture en alternative à la création de zones humides. Mais de quelle agriculture parle t-on ? Celle qui se moque de la vie du sol et du sous sol, qui va pouvoir se remettre à cultiver le maïs à coups d'engrais et de pesticides.

L'argument d'une moindre évaporation par un retour à l'agriculture est souvent fausse : 3200m³/ha par an de plan d'eau contre 5 à 7000 m³/ha d'eau pour une culture de maïs sur les seuls mois de juillet et d'aout.

- **Impacts sur l'environnement :**

Les impacts sur l'environnement sont mal évalués et souvent minimisés, notamment dans le cas des zones Natura 2000. Il conviendrait de revoir ce travail.

Globalement, malgré les perspectives de consommation de matières minérales en baisse, ce projet de SRC reste dans un courant de pensée "extractiviste" alors qu'il faut pousser à fond le recyclage, le réemploi pour diminuer les impacts. Avec ce SRC, la région n'est pas encore entrée dans l'ère de l'économie circulaire. A la lecture de ce projet de SRC, il est clair que les industriels se sont encore imposés à l'administration et ont souvent tenu la main des rédacteurs.

Nous regrettons l'absence de suivi de l'avis de la MRAE. Ce projet n'est pas acceptable, il faut se fixer en objectif, le scénario D++. Nous demandons une remise en chantier de ce document.

Pierre Kaluzny
Président de l'association

Ingénieur École Centrale de Nantes

Docteur en mathématiques pures

Membre de la Société d'Archéologie et d'Histoire du Berry SAHB

Membre de l'Association pour la Réouverture du canal de Berry ARECABE

Famille membre de la Société pour la Protection des Paysages et de l'Esthétique de la France SPPEF.

36, rue des arènes 18000 BOURGES

Tel: 02.48.70.30.43

Objet: Schéma Régional des Carrières (SRC) Centre-Val de Loire/Avis de consultation du public.

Les documents présentés abordent le problème de la protection des sites classés, notamment ceux par la loi de 1913, Monuments Historiques, Monuments Inscrits à l'Inventaire Supplémentaire, ceux par la loi de 1930, sites naturels. Il ne faut pas oublier les Secteurs Sauvegardés comme à Bourges dont une partie du Secteur Sauvagé approuvé en 1994 s'étend sur les marais de l'Auron comme l'indique la toponymie celtique ("gen", "cor(n)"...). Les documents abordent les vues classées sur la cathédrale de Chartres, à l'UNESCO depuis 1979, avec cône de visibilité à plusieurs kilomètres à l'entour, en particulier en venant d'Arteray par la RN154 ancienne voie romaine étudiée en 1966, préservée par la construction de l'autoroute A154 distincte; le paysage ainsi ne sera pas bouleversé par des bretelles et des ponts en tout genre le défigurant, en préservant le parcellaire gallo-romain, respectant ainsi le classement UNESCO (préfet de région rappelé à l'ordre). Depuis 1994, règlement INTERRREG, les voies romaines sont patrimoine européen commun (traité de Maastricht, article 128: Culture: "conservation et sauvegarde du patrimoine culturel d'importance européenne"). La protection de la cathédrale de Bourges à l'UNESCO depuis 1992 ne se limite pas au périmètre dans un rayon de 500 mètres; il y a une zone tampon UNESCO mais aussi depuis son classement Monument Historique en 1862 les vues classées sur cette cathédrale avec cône de visibilité à plusieurs kilomètres. Ainsi, la rocade Nord-Ouest de Bourges RNOB a dû respecter cette obligation. Le PLUI de la Septaine à 30 kilomètres de Bourges, au sud-est a dû préserver les vues sur la cathédrale de Bourges. Les restes de la voie romaine de Bourges à Sancoins sont préservés par ce PLUI. Les vues sur la cathédrale de Bourges sont classées en arrivant par la D23 (Reuilly) avant le chemin de fer, en arrivant de Chateaufort-sur-Cher par la D73, de Levet par la D2144. (documents erronés: n°2: "État des lieux" pages 49 à 53).

Le document n°2 page 15 donne la photographie de l'effondrement du pont Wilson de Tours dans LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE DU CENTRE OUEST, publiée le lendemain 10 avril 1978, résultant du creusement du lit mineur de la Loire par les extractions de sable dans les années 1970 dénoncées par la SPPEF. Les ponts anciens de Blois, Orléans, Angers, Gien ont été ébranlés par de tels agissements. L'extraction de sable en lit mineur est désormais interdite depuis 1994. Il est donc interdit de creuser le lit mineur d'une rivière. Eh bien à Bourges, est au programme le creusement de l'Auron de 1,15m en amont du moulin de la Chappe (1241), avec abaissement de niveau d'eau de 2,10m, en périmètre de 3 bâtiments classés (Halle au Blé 1984, Église Saint-Pierre-le-Guillard 1926, Tour Poudrière 1980), jouant le Secteur Sauvegardé construit sur un marais (Mar Gwen en celtique). De plus, le pont de pierre de 1832 en amont du moulin a failli s'effondrer en 1973 par abaissement du niveau d'eau (pose de palplanches ordonnées par le préfet Rudler). En amont de ce pont se trouvent le Palais des Congrès sur les bases du moulin Messire Jacques antérieur au XV^e siècle (sagne dissimulée en "Gué aux Asnes"), et les marais Saint-Paul (Sin Pol) signifiant "Marais de boue d'une vallée humide" en langue celtique sur lesquels passe l'emprise du Canal de Berry (unité paysagère remarquable dit le document n°2 page 53) comblé, mais conservant ses alignements de platanes du XIX^e siècle, comme d'ailleurs ceux du tronçon mis à sec en aval du moulin de la Chappe, protégés par le code de l'environnement. La ministre de l'environnement Dominique Voynet s'est opposée à leur abattage en 1997: ils sont parfaitement sains. De plus, le projet de creusement prolonge celui réalisé en 1956 en aval du moulin de plus de 70cm aujourd'hui compte tenu de l'érosion du lit mineur, en toute illégalité (travaux non déclarés); dossier à la Drac d'Orléans, aux bureaux de l'ABF à Bourges, à l'UNESCO.

Le lit de l'Yèvre en aval est lui aussi détérioré en aval au pont du boulevard de l'Avvenir par des creusements non déclarés en 1961 (source: commission locale de l'eau) menaçant le moulin Saint Sulpice partie de l'enclos des Bénédictins (ISMH 1933, 2006) (Yèvre morte l'été).

Le document n°2 mentionne la rivière du Cher fortement contrainte par les extractions de sable dans les années 1970 et 1980: le lit mineur très instable (surtout à Bruère-Alliamps) ne peut se déplacer. Pire, on assiste à un enfoncement du lit mineur de 3m mettant en péril le site classé de la Petite Forge à Bigny (1991), le déversoir d'alimentation du bief devenant un obstacle très important ne pouvant plus être recouvert par les

crues du Cher. Il en est de même à Châteauneuf-sur-Cher: le soi-disant canal selon IGN, bras du Cher d'après l'historien du XIX^e siècle Alphonse Buhot de Kersers (cartulaires) et le cadastre de 1969, ne peut plus être alimenté sans une digue à Boissereau, contrairement à ce que j'avais vu en septembre 1976 en pleine sécheresse (le Triant qui se jette à proximité dans le Cher étant à sec). En coupant l'alimentation du canal, on met à sec les piles des ponts du XVIII^e siècle sur pilotis en plein périmètre de protection du château classé ISMH 1926. Boissereau, en patois "Boecereau" signifie "pierraille défrichée avec de l'eau vive". Le canal alimente le stade des Baux Vives. Les extractions de sable ont eu lieu dans le secteur de Bigny et en aval de Châteauneuf après 1979. On préfère sacrifier les sites classés au nom de la continuité écologique qui valide ces creusements très importants de lit sanctionnés par la loi depuis 2001.

Dans le document n°4 "Orientations, objectif et mesures" il y a une carte page 8 sur les zones de vallée ayant subi de très fortes extractions en région Centre-Val de Loire, il y a une carte concernant la rivière du Cher, faisant suite aux considérations sur l'espace de mobilité des cours d'eau du document n°2 "État des lieux". La carte est inexacte pour le Cher mentionnant une zone rouge de Sainte Thorette (D23) où les extractions ont cessé en lit majeur, lit non mineur, laissant dans les années 1970 des plans d'eau résiduels de part et d'autre de la D23 entre le lit mineur et la D27 (route de Preuilly), à Vierzon. Des extractions importantes ont eu lieu en réalité de l'amont de Saint Amand Montrond à Vierzon. Un enfoncement du lit est très important au radier (aval) du pont de la Tranchasse ISMH 2009 où passe le canal de Berry asséché. Le radier du fait de l'enfoncement du lit est devenu un passage infranchissable pour les poissons mais aussi pour le transport naturel des sédiments. Il est incompréhensible de ne pas avoir envisagé comme au pont Wilson de Tours un passage surbaissé entaillant le radier, libre pour le passage des sédiments et autres. Une passe à poisson va s'ensabler: c'est la nature même de la rivière "Caris" en latin venant du celtique "car" signifiant "grave, sable". La Loire, autrefois "Le Loire", en latin "Liger" (écriture celtique), "Riger" (écriture latine, carte de Peutinger) signifie en langue celtique "Qui coule sur du sable" ("ger" de forme mutée "câr", "cher" signifiant "sablé" et "Li"/"Ri" pour "Hli"/"Hri", "peri" en grec, signifiant "sur"). Nom complet en langue celtique du Cher et de la Loire "Angerem" où "em" signifie "rivière", "amnis" en latin archaïque. Les sables de rivière se disent en toponymie celtique "Varenne", "Garenne", en breton "gwaremm" où "Var/Gar/gwar" signifie "sable" et "enne"/"emm" signifie "rivière" (variantes celtiques). En latin archaïque, c'est "harena", en latin classique "arena" qui donnera "arène" en français (rue des arènes à Bourges sur une levée ("ru(n)" en celtique donnant "rus" en français). L'enfoncement du lit du Cher à Bruère-Allichamps détruit les vestiges archéologiques ce dont se plaint le CNRS. Il y a un prieuré, Saint Étienne, classé Monument Historique en 2007 datant du XII^e siècle (pilotis), à proximité du Cher.

Dernier point: le transport des granulats: le rapport précise d'utiliser les voies navigables (un retour en grâce) et le chemin de fer, en particulier de la ligne de chemin de fer à voie unique (malheureusement après la Chapelle-Saint-Ursin vers le sud) de Bourges à Montluçon menacée de fermeture depuis 1994. Rappelons que la D2144 ex RN144 de Bourges à Montluçon puis Riom, comme l'A71 qui la double sont difficilement praticables en hiver (neige sur le Massif Central). Il est regrettable d'avoir condamné la branche du canal de Berry lors de son déclassement en 1955 entre Montluçon et Saint Amand Montrond à gabarit normal (écluses de 5,20m de largeur à mettre au gabarit Freyssinet 5,70m). Il est regrettable au niveau français que le canal Seine-Nord prévu depuis 1971 ne soit toujours pas réalisé déchargeant l'A1 de ses poids-lourds. Le canal Rhin-Rhône aurait mieux fait de se servir des méandres du Doubs au lieu de les sectionner* ce qui a conduit à son abandon par Dominique Voynet ministre de l'environnement en 1997 pour une mise au gabarit Freyssinet de l'ancien. N'oublions pas le canal de Briare mentionné dans le rapport et toujours en service. Document n°4 "Orientations, objectifs et mesures" pages 19 à 22. Rapport du CEREMA "Étude transport pour la réalisation du schéma régional des carrières de la région Centre-Val de Loire" carte page 43 "Le mode fluvial".

En conclusion, ce dossier est très complet et bien illustré; mes remarques sont là pour le compléter et le rectifier.

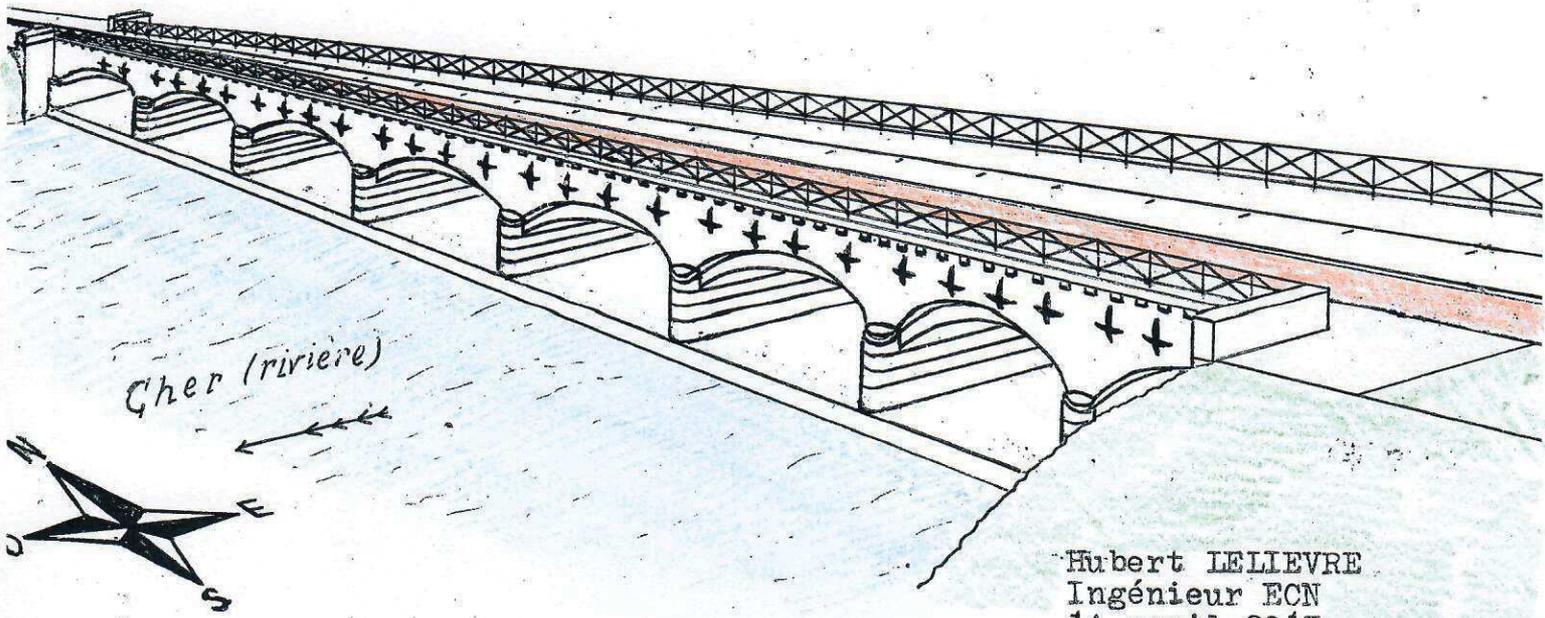
* pour gravir les montées.

Déposition SRADDET 27 juin 2019: moulin de la Chappe à Bourges et langue celtique.

Le pont-canal de la Tranchasse permettant au canal de Berry de franchir le Cher sur les communes de Colombiers et d'Ainay-le-vieil au sud de Saint Amand-Montrond.

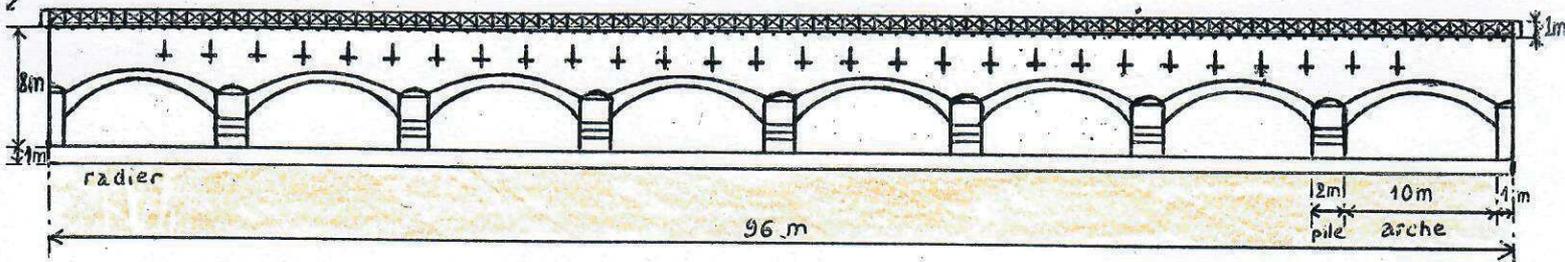
Vue aval avec le radier sous les arches. Etat actuel.

écluse

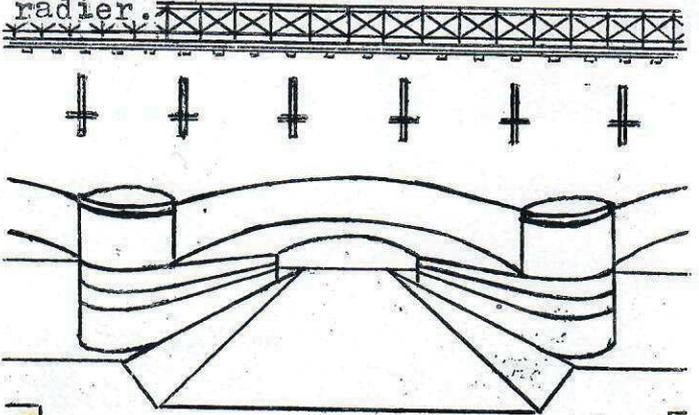
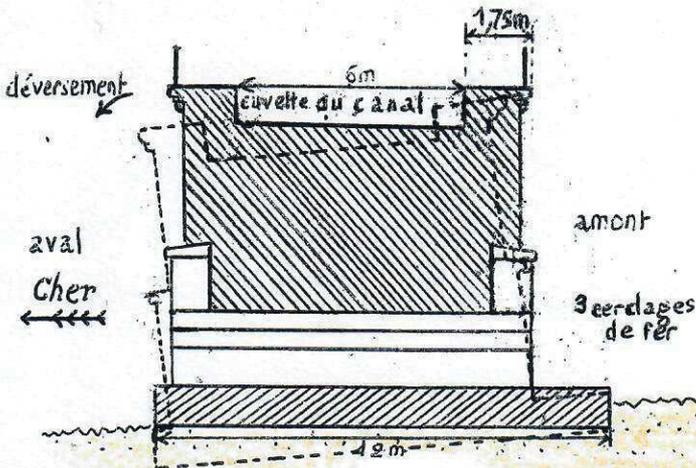


Hubert LELIEVRE
Ingénieur ECN
14 avril 2017

écluse

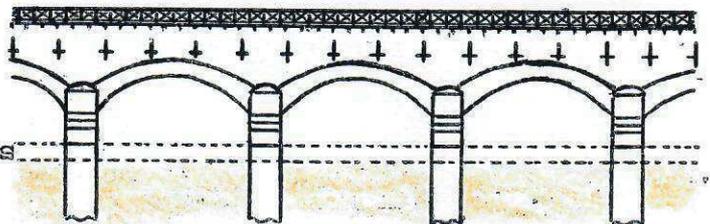


Vue aval du pont de la Tranchasse à l'échelle 1/500. Pont reposant sur un radier posé à même le lit du Cher. Fortes excavations en aval du radier, avec affouillements sous le radier.



Solution du passage surbaissé dans le radier avec fondation sous les piles de chaque côté du passage. Vue aval.

Coupe du pont de la Tranchasse de profil avec déversement par affouillement sous le radier (pointillé), déjà arrivé en partie en décembre 1878: la tête aval du pont-canal s'est détachée du corps des voutes sur une longueur de 80 mètres. Des tirants terminés par des ancrés en fonte durent être posés pour consolider les murs de la cuvette ainsi que des cercles de fer pour maintenir la maçonnerie des piles. Échelle 1/200.



Solution supprimant le radier en créant des fondations sous les piles pour une ou plusieurs arches. Échelle 1/500.