



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Orléans, le 30 AVR. 2015

AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
Demande d'autorisation d'exploiter – Installations classées pour la protection de l'environnement
Dossier d'enquête publique complémentaire

- Société SABCO -

Commune de LA BUSSIÈRE (45)

VAT 2015-0100

1. CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

La société SABCO (Sablières du Cotentin) a sollicité l'autorisation d'exploiter une carrière de sables sur le territoire de la commune de LA BUSSIÈRE, ainsi que les diverses installations connexes associées à l'activité d'extraction (installation de traitement et de lavage des matériaux, aire de stockage, etc.). Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 04 mars 2014 dans le cadre de l'instruction de la demande d'autorisation d'exploiter.

A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée du 22 avril au 28 mai 2014, le commissaire enquêteur a émis une réserve au sujet du trajet routier de desserte retenu par la société SABCO en indiquant que la seconde variante proposée dans le dossier, mais non retenue, semblait être plus adaptée au trafic poids lourds et plus sécurisante. Depuis lors et afin de prendre en compte la réserve du commissaire enquêteur, le projet initial a été modifié en proposant de retenir comme itinéraire de desserte l'option n°2 du projet initial et un dossier complémentaire a été déposé le 03 février 2015.

La modification porte sur le trajet de la desserte routière du site ; plus particulièrement le trajet préférentiel permettant de rallier le site d'exploitation à l'échangeur le plus proche de l'autoroute A77 (distant d'environ 6,5 km) en empruntant sur 750 m vers l'est la RD 43 pour rejoindre la RD 2007 sur 4 km puis la RD 940 vers Gien sur environ 1,75 km jusqu'à l'échangeur de l'A77. Rejoindre la RD 2007 par l'itinéraire le plus court permet de diminuer les aménagements et les risques pour les usagers des voies, lesquelles ne sont initialement pas prévues (structure et géométrie) pour le trafic régulier des poids lourds. L'ensemble des autres composantes du projet de sablière demeure, quant à elles, inchangées.

Le présent avis de l'autorité environnementale ne traite que des changements apportés par rapport à la situation initiale qui a déjà fait l'objet d'un avis précédent. Il s'attache prioritairement à analyser la manière dont les incidences de la modification apportée au projet ont été étudiées et le niveau de prise en compte de l'environnement qu'elles dénotent. Il se présente comme un complément à l'avis du 04 mars 2014.

2. IDENTIFICATION ET HIÉRARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX IMPACTÉS PAR LA MODIFICATION DU PROJET

La hiérarchisation des enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par le projet et leur importance vis-à-vis de celui-ci indiquée en annexe de l'avis de l'autorité environnementale du 04 mars 2014 n'est pas modifiée par cette proposition de modification. Seuls les enjeux impactés par la modification de l'itinéraire de desserte projeté font l'objet d'un développement dans la suite du présent avis.

Les enjeux environnementaux impactés par la modification du projet, sont :

- les émissions de bruit autour de nouvel itinéraire de desserte proposé,
- le trafic routier.

3. ANALYSE DE LA QUALITÉ DES ÉTUDES ET DES MESURES PRISES PAR LE PÉTITIONNAIRE POUR PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT DU SITE

Les études présentées dans le dossier complémentaire comportent les éléments prévus par le Code de l'Environnement et couvrent l'ensemble des thèmes impactés par la modification du projet.

3.1. Étude d'impact

Les compléments apportés à l'étude d'impact initiale comportent l'analyse des impacts potentiels induits par la modification du projet afin d'en appréhender les avantages et inconvénients.

3.1.1. Analyse de l'état initial des composantes environnementales concernées par les modifications

Trafic routier

Le transport pour la commercialisation des sables du projet de carrière s'effectuera par voies routières en l'absence de possibilité d'embranchement ferroviaire ou fluvial directement depuis le site.

Le dossier indique que ce trafic routier, non négligeable représentera de 65 à 80 rotations de véhicules poids-lourds par jour (soit 130 à 160 passages par jour) selon le niveau de production atteint.

Les nouveaux tronçons des RD 43 et RD 2007 empruntés pour la desserte du site sont lisiblement présentés dans le dossier ainsi que la proportion du trafic poids lourds sur le trafic global de la RD 43 et de la RD 2007 estimée respectivement à 6,2 % et 20,1 % sur la base de comptages routiers récents réalisés au plus près du projet de sablière et notamment au droit du carrefour RD 43 / RD 2007.

Emission de bruit autour du nouvel itinéraire proposé

Le trafic routier de la RD 2007 est le principal contributeur au fond sonore local selon le dossier. Son impact est plus ou moins atténué selon la distance et les masques présents entre cette infrastructure routière et les points de mesures. Les niveaux sonores s'établissent entre 45 et 60 dB(A) selon leur localisation. Le lieu dit « Maison-rouge » est le plus exposé en raison de sa proximité avec la RD 2007 (< 100 m).

3.1.2. Analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents apportés par le nouvel itinéraire de desserte proposé par rapport au projet initial

Trafic routier

L'impact principal est la densification du trafic routier actuel.

L'étude examine lisiblement l'aptitude du réseau routier emprunté à absorber cette augmentation du trafic, les aménagements de voiries rendus nécessaires ainsi que les nuisances environnementales (bruit notamment) vis-à-vis du bourg de La Bussière. L'incidence de la desserte du projet est correctement déterminée dans le dossier qui présente de façon justifiée et précise l'ensemble de ces éléments.

Au final, compte-tenu du nouvel itinéraire de desserte projeté, la part du trafic poids lourds sur le trafic global de la RD 43 sera portée à environ 16 à 21 % et celle sur celui de la RD 2007 à 22-23 % environ. L'augmentation du trafic global générée par l'activité du site projeté impactera plus la RD 43 (augmentation estimée à environ 11,2 à 17,7 % dans le dossier) que la RD 2007 (augmentation estimée de 2,5 à 3,9 % environ).

Par ailleurs, il ressort du dossier que le trafic supplémentaire induit est absorbable par les infrastructures routières existantes après réalisation des quelques travaux d'aménagements prévus dans le dossier.

Emissions sonores autour du nouvel itinéraire projeté

Les effets potentiels des nuisances sonores induites par le nouvel itinéraire sont correctement évalués dans l'étude complémentaire qui compare l'émergence calculée aux seuils d'émergence admissibles définis par la réglementation au niveau des zones potentiellement les plus exposées à savoir : « La Ménagerie », « Maison-Rouge », « Village des pêcheurs » et « Parc du Château ».

L'émergence due à l'augmentation de trafic en production maximale de la carrière, calculée selon une méthodologie reconnue, est inférieure au seuil réglementaire. La modification engendrée par l'augmentation du trafic de poids lourds n'est pas réglementairement significative selon l'étude.

Hormis pour le site « La Ménagerie », les émergences globales (trafic routier, installation et carrière) calculées sont nettement inférieures au seuil admissible défini dans la réglementation. Pour le site « La Ménagerie », qui est très proche des installations et de la zone d'extraction, l'émergence calculée est plus importante mais reste inférieure au seuil réglementaire ce qui était déjà le cas dans l'étude initiale. L'émergence est principalement due à l'activité de la carrière et n'est que peu impactée par la modification du projet.

En résumé, la modification du trajet de desserte reporte le trafic d'exploitation sur des axes routiers plus proches de zones urbanisées mais déjà relativement fréquentés. Ainsi le dossier montre que la contribution sonore supplémentaire apportée par le changement d'itinéraire n'a qu'une incidence relative et reste inférieure aux seuils réglementaires.

3.1.3. Mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site

Trafic routier

Le dossier précise assez justement que la réflexion sur le nouvel itinéraire a été menée en relation avec le Conseil général, gestionnaire des infrastructures concernées, afin d'améliorer les conditions de sécurité routière actuelles et futures. Le changement d'itinéraire implique la sécurisation du carrefour RD 43 / RD 2007 (reconfiguration des voies, mise en place d'îlots centraux bordurés, rabattement à 2 fois 1 voie au niveau du carrefour) et la requalification du virage de la RD 43 compris entre la sortie de la carrière et le carrefour RD 43 / RD 2007. La voie sera élargie sur le tronçon de la RD 43 emprunté pour rejoindre la RD 2007. Les aménagements proposés par cette nouvelle version du projet ne modifient pas l'altimétrie du tronçon de la RD 43 et du carrefour RD 43/RD 2007.

Selon les prescriptions du Conseil général, l'aménagement du carrefour entre la sortie de la carrière et la RD 43 se fera sans la création d'un rond point, ce qui réduit l'impact et permet de répondre à une des prescriptions de l'Architecte des Bâtiments de France émise lors de la consultation sur la version initiale du dossier du fait de la proximité du château de la Bussière (monument classé) à proximité du projet.

Ces aménagements contribueront à maintenir les conditions de sécurité actuelles et même à les améliorer notamment pour le carrefour RD 43/RD 2007 puisque ce croisement est déjà reconnu à l'heure actuelle comme insuffisamment adapté et sécurisé par le Conseil général.

Par ailleurs, la mise en place d'un dispositif de nettoyage des roues afin d'éviter l'entraînement de poussières ou de boues sur la voie publique en sortie d'exploitation indiqué dans le dossier initial reste d'actualité.

Ces mesures sont de nature à limiter l'impact du projet sur le trafic et la sécurité routière.

Emissions sonores autour du nouvel itinéraire projeté

Le dossier indique à raison que les niveaux sonores nécessitant des mesures de réduction de bruit ne sont pas atteints.

3.2. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

La modification du projet présentée dans le dossier complémentaire est sans incidence sur la compatibilité avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes concernés.

3.3. Étude des dangers

L'analyse des dangers produite dans le dossier initial n'est pas modifiée par les adaptations proposées et reste donc en relation avec l'importance des risques engendrés par l'installation, compte tenu de son environnement et de la vulnérabilité des intérêts. Ses conclusions et les mesures de prévention qu'elle préconise restent donc d'actualité.

3.4. Étude des risques sanitaires

Dans le cadre des modifications du projet, le seul traceur de risque sanitaire susceptible d'être modifié concerne les émissions sonores. L'étude d'impact complémentaire propose une approche qualitative et une évaluation du risque sanitaire relatives aux émissions sonores.

Cette évaluation complémentaire des risques sanitaires, menée selon une méthodologie prenant en compte les valeurs « guide » proposées par l'OMS, est proportionnée à l'enjeu et cohérente avec les modifications portées au projet initial.

Elle conclut que la modification proposée sur le projet de sablière n'est pas de nature à constituer un danger en matière de santé publique.

3.5. Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude des dangers

Le résumé non technique de l'étude d'impact aborde l'ensemble des enjeux identifiés comme pouvant être impactés par la modification du projet et les expose de manière claire et lisible pour le grand public.

4. PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT PAR LE PROJET

L'ensemble des mesures prévues par le pétitionnaire et évoquées dans le corps de cet avis est de nature à limiter et à maîtriser l'impact généré par la mise en place de ce nouveau trajet de desserte sur les tiers et le milieu naturel.

5. CONCLUSION

Le contenu de cette étude d'impact complémentaire est en relation avec l'importance des effets et des risques engendrés par la modification du projet proposée, compte tenu de son environnement.

Le dossier adapte bien son analyse des incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires du fait du changement d'itinéraire de desserte sur l'ensemble des enjeux environnementaux identifiés.

L'étude permet bien de mettre en balance les avantages et inconvénients des deux options possibles pour la desserte du projet.

Elle conclut également sur l'intérêt plus important que présente la seconde variante de l'itinéraire : l'incidence environnementale de celle-ci est minime et n'engendre que peu de nuisances supplémentaires tout en améliorant les conditions de sécurité routières au droit du carrefour RD 43 / RD 2007.

--=--
**Pour le préfet de région
et par délégation
le secrétaire général pour les affaires régionales**
Le Préfet de Région



Claude FLEUTIAUX