



PRÉFET DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Orléans, le 16 JUIL. 2015

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

- EURL ENTREPRISE YVES BOUDOT -

Communes de VORNAY et DUN SUR AURON (18)

VAT 2015-0222

1. CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

L'EURL ENTREPRISE YVES BOUDOT a sollicité l'autorisation d'exploiter une carrière de calcaire sur le territoire des communes de VORNAY et DUN SUR AURON, ainsi que les diverses installations connexes associées à l'activité d'extraction (installation de traitement des matériaux, aire de stockage). Ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 18 décembre 2013 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 15 janvier au 15 février 2014, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sans réserve. Quatre conseils municipaux sur les sept inclus dans le rayon d'affichage ont émis un avis favorable sous réserve de la modification du tracé de l'itinéraire d'évacuation des matériaux. Ce tracé prévoyait que les véhicules empruntent, par le nord est du site, le CR 15, puis la RD 36 avant de rejoindre la RD 2076. Dans le cadre de l'enquête publique, les riverains de la RD 36 ont exprimé des craintes dues à l'accroissement de la circulation des poids lourds et des conséquences sur la sécurité.

Dans un esprit de conciliation, et afin d'apaiser les craintes des riverains de la RD 36, le projet initial a été modifié. La modification porte sur un nouvel itinéraire de desserte partant de l'entrée du site située au sud ouest de l'emprise projetée. L'exploitant envisage de créer une voie privée d'une longueur de l'ordre de 1300 mètres réalisée en enrobés, implantée sur les parcelles appartenant aux propriétaires du périmètre sollicité et traversant la rivière « L'Airain » puis rejoignant le chemin communal de « Chanterenne » sur 70 mètres avant de déboucher sur la RD 2076. Un dossier complémentaire a été déposé à cet effet le 11 mai 2015.

Ce nouveau tracé engendre la modification du plan de phasage. Initialement prévu du nord est vers le sud ouest, il évoluera désormais dans le sens inverse. Par voie de conséquence, et dans un souci de logique d'exploitation, les installations de traitement des matériaux seront implantées à l'entrée du site.

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 étudiés et le niveau de prise en compte de l'environnement. Il se présente comme un complément à l'avis du 18 décembre 2013.

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 18 décembre 2013 n'est pas modifiée par cette proposition de modification. Seuls les enjeux impactés par la modification de l'itinéraire de desserte et par l'implantation des installations de traitement des matériaux projetés font l'objet d'un développement dans la suite du présent avis.

Les enjeux environnementaux impactés par la modification du projet sont :

- les émissions sonores,
- 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 du calcaire du projet de carrière s'effectuera par voies routières uniquement.

Le nouveau tracé emprunté pour la desserte du site est lisiblement présenté dans le dossier ainsi que la proportion du trafic poids-lourds sur le trafic global de cette voie privée et sur celui de la RD 2076, estimé respectivement à 100 % et 41,3 % sur la base des comptages routiers récemment réalisés sur la RD 2076.

Émissions sonores.

Le trafic routier sur la voie privée et sur la RD 2076 et la nouvelle implantation des installations de traitement des matériaux sont les principaux contributeurs au fond sonore local. L'impact est plus ou moins atténué selon la distance et les masques présents entre cette voie privée et les points de mesures. Les niveaux sonores mesurés montrent, pour la maison la plus proche appartenant aux propriétaires des terrains d'assiette, un niveau d'émergence qui atteint la valeur maximale réglementairement autorisée.

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'étude examine lisiblement l'aptitude du réseau routier emprunté à absorber ce trafic et les aménagements de voiries rendus nécessaires (franchissement de « L'Airain »). 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.

L'ancien et le nouveau tracé débouchent sur la RD 2076 dont le trafic représente environ 5 000 véhicules par jour. Le dossier indique que le trafic routier lié au projet représentera 45 rotations de véhicules poids-lourds par jour soit 90 passages par jour. L'augmentation générale du trafic global généré par l'activité du site projeté est jugée négligeable dans le dossier.

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

Émissions sonores.

Le déplacement de la zone de traitement des matériaux du nord est vers le sud-ouest la rapproche des lieux dits « Chanterenne, Gouron et La Roulette ». L'étude considère le tiers le plus proche à 700 m du projet alors que l'habitation la plus proche (habitation du propriétaire du terrain d'assiette) est à 445 m.

Les effets potentiels en terme de nuisances sonores induites par le nouvel itinéraire et le déplacement de l'installation de traitement des matériaux 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 l'habitation du propriétaire du terrain d'assiette.

L'émergence, due au déplacement du trafic sur cette voie privée et le fonctionnement des installations de traitement des matériaux en production maximale de la carrière, calculée selon une méthodologie reconnue, est inférieure ou égale au seuil réglementaire. La modification engendrée par le trafic des poids lourds et le fonctionnement des installations n'est pas significative selon l'étude.

L'émergence est principalement due à l'activité de la carrière et n'est que peu impactée par la modification du projet. L'émergence maximale, au plus égale à l'émergence maximale réglementairement applicable, ne

serait atteinte qu'au lieudit « Chanterenne », lieu d'habitation des propriétaires des terrains d'assiette de cette carrière. A noter que cette émergence calculée ne prend pas en compte les merlons périphériques de la carrière qui seront implantés avant le début de l'exploitation.

Ainsi, le dossier conclut que la contribution sonore supplémentaire apportée par le changement d'itinéraire et le déplacement des installations de traitement 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 Départemental du Cher, gestionnaire des infrastructures concernées, afin d'améliorer les conditions de sécurité routière actuelles et futures. Le changement d'itinéraire implique la sécurisation du carrefour Voie communale de Chanterenne / RD 2076. À ce titre les 70 mètres de cette voie communale seront élargis par une emprise sur les terrains appartenant aux seuls propriétaires de la zone sollicitée en ouverture de carrière. Une surlargeur d'évitement sur l'accotement de la RD 2076, opposée à l'intersection, sera établie sur le domaine public en accord avec le Conseil Départemental du Cher. Ces aménagements permettront la libre circulation des véhicules sur la Voie communale de Chanterenne et d'éviter d'éventuels ralentissements de la circulation sur la RD 2076.

Par ailleurs, la circulation des poids lourds sur plus d'un kilomètre sur la voie privée bitumée permettra d'éviter tout entraînement de boue et de poussière sur la RD 2076.

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

Émissions sonores.

Le dossier indique à raison que les impacts sonores, engendrés par la nouvelle implantation au sud ouest des installations de traitement des matériaux à une altitude inférieure à celle initialement prévue, seront moindres par le fait que ces installations seront implantées à une profondeur de 8 à 14 mètres en dessous de la cote du terrain naturel. Le merlon périphérique, d'une hauteur de 2 mètres, apportera une protection supplémentaire visant à rabaisser les niveaux sonores dans l'environnement.

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, l'analyse des effets sur la santé a été réalisée selon une méthodologie reconnue. Il est toutefois regrettable que l'étude d'impact affirme que la protection des travailleurs face au risque d'inhalation de poussières implique la protection de la population voisine du site. En effet, ce raisonnement ne peut être appliqué puisque les valeurs limites d'exposition professionnelles qui concernent les travailleurs sont différentes des valeurs toxicologiques de référence qui concernent la population. Le projet semble néanmoins présenter un risque acceptable pour la santé de la population compte tenu des connaissances scientifiques et techniques actuelles.

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 sont 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 les incidences directes, indirectes, permanentes ou temporaires modifiées par le 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 pas de nuisances supplémentaires tout en améliorant les conditions de sécurité routières sur la RD 36 qui était à l'origine des craintes de riverains de cette voie de communication.

---=---

Le Préfet de Région


Michel AY

ANNEXE

Les enjeux environnementaux du territoire susceptibles d'être impactés par la modification projetée et l'importance des enjeux potentiels vis-à-vis du projet sont hiérarchisés ci-dessous par l'autorité environnementale :

	Cotation de l'enjeu*	Commentaire et/ou bilan
Risques naturels	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Faune, flore	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Milieux naturels	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Connectivité biologique	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Consommation des espaces naturels et agricoles	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Eaux superficielles et souterraines : Captages d'eau potable	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Sols	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Air	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Odeurs	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Déchets	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Energies et changement climatique	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Risques technologiques	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Santé	+	Ce point est développé dans le corps de cet avis.
Trafic routier	+	Ce point est développé dans le corps de cet avis.
Bruit	+	Ce point est développé dans le corps de cet avis.
Émissions lumineuses	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Patrimoine architectural, historique	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.
Paysages	0	La modification projetée n'impacte pas ce point. Se reporter à l'avis de l'autorité environnementale du 18 décembre 2013.

*Hiérarchisation des enjeux potentiels : +++ : très fort ++ : fort + : faible ~ : présent mais très faible 0 : pas concerné

Cette hiérarchisation est établie de manière relative à l'établissement et ne saurait constituer une cotation absolue.