



PRÉFET DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

*Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
Nouvelle-Aquitaine*

Mission évaluation environnementale

Bordeaux, le **27 FEV. 2017**

Ouverture d'une carrière à ciel ouvert de matériaux alluvionnaires sur la commune de Saint-Antoine-de-Breuilh (24)

Avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement (article L. 122-1 et suivants du Code de l'environnement)

Avis 2016 – 4274

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple qui porte sur la qualité de l'étude d'impact produite et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Porté à la connaissance du public, il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation.

Localisation du projet :

SAINT-ANTOINE-DE-BREUILH(24)

société Carrières de Thiviers

Demandeur :

Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)

Procédure principale :

Préfète de la Dordogne

Autorité décisionnelle :

27 décembre 2016

Date de saisine de l'Autorité environnementale :

27 avril 2016

Date de réception de l'avis de l'Agence régionale de santé :

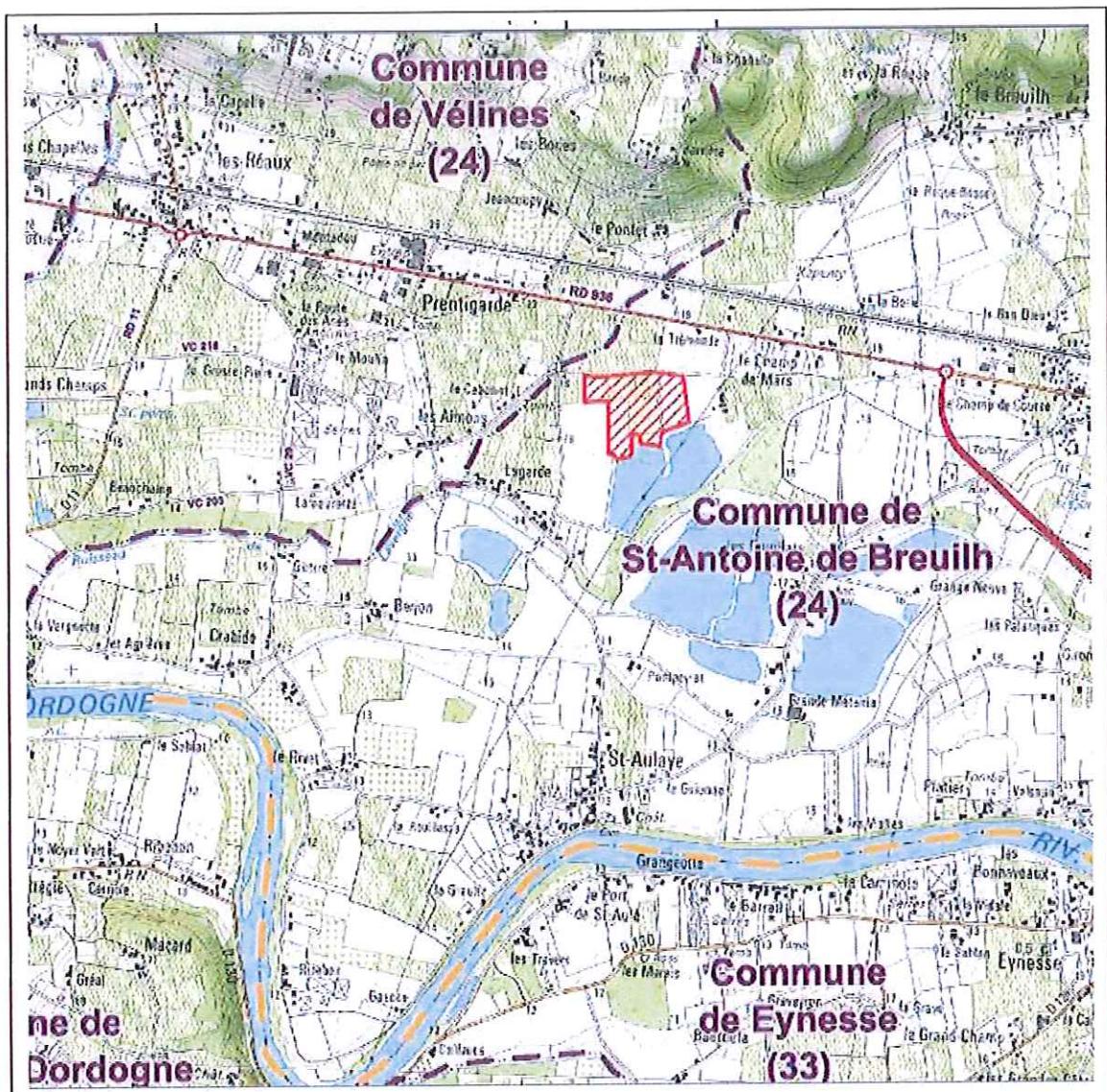
Principales caractéristiques du projet

La société Carrières de Thiviers a déposé une demande d'autorisation d'exploiter une carrière à ciel ouvert de matériaux alluvionnaires sur la commune de Saint-Antoine-de-Breuilh.

L'emprise du projet, aux lieux-dits « Lagarde » et « Le Champ de Mars », porte sur une surface de 10,26 ha, dont 8,4 ha réellement exploitables. La production maximale prévisionnelle de site est de 988 360 tonnes avec une production maximale annuelle de 180 000 tonnes.

Le gisement est constitué par des dépôts alluviaux en rive droite de la Dordogne. Ces formations fluviatiles sont constituées, à la base, de sables, graviers et galets.

La durée sollicitée pour l'exploitation de la carrière est de 12 ans.



Localisation du projet (source : résumé non technique)

Principaux enjeux

Le projet de carrière se situe en bordure, à 2 km à l'ouest, du bourg de la commune de Saint-Antoine-de-Breuilh dans la plaine alluviale de la Dordogne. Les terrains concernés sont actuellement des terrains agricoles. Toutefois, ils jouxtent une ancienne gravière réaménagée en plan d'eau présentant des enjeux en termes d'espèces floristiques protégées.

Le site est accessible depuis la RD 936 par une voie privée. Cet accès, adapté aux conditions d'exploitation, sera conservé après la remise en état.

Les matériaux extraits sur le site seront acheminés vers les installations de traitement situées sur la commune de Lamothe-Montravel.

Les enjeux principaux sont de trois ordres :

- biodiversité, en lien à la sensibilité du site retenu et du projet de réaménagement prévu par mise en connexion des plans d'eau ;
- nuisances sonores du projet en lien avec la proximité d'habitations ;
- gestion du trafic, compte tenu du nombre de poids-lourds généré par l'exploitation.

I – Analyse de la qualité de l'étude d'impact – état initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les incidences du projet

L'exploitation de la carrière et son réaménagement futur s'effectuent dans le cadre d'un programme de travaux correspondant à la création d'un plan d'eau adapté à la course en ligne pour le canoë-kayak. Ce projet a déjà été identifié, dans le cadre de la révision du plan local d'urbanisme de Saint-Antoine-de-Breuilh, par un secteur Ngt « zone destinée à un bassin de courses en ligne, nécessitant préalablement une exploitation sous forme de gravière ».

En application de l'article L.122-1¹ du Code de l'environnement applicable au moment du dépôt de la demande d'autorisation, le projet de carrière étant identifié comme participant à la réalisation du bassin de course (p. 291), l'étude d'impact aurait mérité d'intégrer une appréciation des impacts de l'ensemble du programme de travaux.

Toutefois, il est à noter que l'exploitation de la carrière n'est pas conditionnée par la réalisation du bassin de course.

I.1 – Analyse du résumé non technique

Le résumé non technique aborde clairement tous les éléments du dossier (contexte, caractéristiques techniques, enjeux de territoire, impacts du projet, remise en état du site). Le résumé non technique aurait mérité d'être complété par des éléments cartographiques (localisation des habitations proches, situation des espèces protégées, trajet des camions...) permettant de faciliter la compréhension des enjeux liés au projet.

I.2 – État initial, analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les incidences du projet

I.2.1 – Milieux physiques

Hydrologie et hydrogéologie :

Le projet se situe dans la plaine alluviale de la Dordogne à proximité des ruisseaux de Lavergne et de l'Estrop. Plusieurs plans d'eau issus d'anciennes gravières se trouvent à proximité du projet, notamment celui du Champ de Mars qui, à terme, sera raccordé au futur plan d'eau créé par le projet de carrière.

Aucun périmètre de protection de captage destiné à la production d'eau potable n'interfère avec les limites du projet. Quelques puits domestiques situés autour du périmètre sollicité ont été recensés. Les mesures réalisées à l'aide de cinq ouvrages (trois piézomètres et deux puits) permettent de qualifier la nappe comme peu profonde (en moyenne à 3 mètres en basse eau et 2,30 mètres sous le terrain naturel en période de hautes eaux), soit à une côte moyenne de 13,50 NGF².

La mise à nu de la nappe, augmentera sa vulnérabilité aux pollutions chroniques et, par ailleurs, les écoulements ainsi que le niveau piézométrique aux abords immédiats du site pourront être modifiés. Ces éléments sont pris en compte dans le projet de la façon suivante :

- concernant les risques de pollution, des mesures adaptées seront mises en place pendant la période d'exploitation.
- concernant l'impact sur les écoulements, l'impact identifié viendra se cumuler à celui du plan d'eau existant. Aucun effet n'est attendu concernant les risques de débordement du plan d'eau. Le réaménagement sera réalisé de manière à permettre la circulation de la nappe, notamment par l'absence de talutage de certaines berges avec des terres argileuses.

1 II. — Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme. Lorsque la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact de chacun des projets doit comporter une appréciation des impacts de l'ensemble du programme. Lorsque les travaux sont réalisés par des maîtres d'ouvrage différents, ceux-ci peuvent demander à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement de préciser les autres projets du programme, dans le cadre des dispositions de l'article L122-1-2.

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle.

2 Nivellement général de la France

I.2.2 – Milieux naturels

L'emprise du projet n'est connectée à aucun zonage de protection ou d'inventaire. Le zonage le plus proche, le site Natura 2000 « la Dordogne », est situé à environ 1,5 km de la zone d'exploitation, sans connexion hydrographique avec le projet.

Un pré-diagnostic réalisé en 2011 sur un périmètre étendu a permis d'identifier les enjeux naturels et une expertise environnementale a été réalisée en 2013 sur un cycle complet (sept visites dont une nocturne – p. 178 du tome 1).

Les sensibilités mises en évidence lors des prospections sont les suivantes :

- une sensibilité floristique du fait de la présence de trois espèces végétales protégées (le Lotier grêle, le Lotier hispide et la Grande naïade) autour du plan d'eau existant ;
- une sensibilité faunistique du fait de la présence de la Fauvette grisette.

Différentes cartes permettent de localiser les principaux enjeux et de hiérarchiser les sensibilités environnementales.

En amont de toute autre demande d'autorisation, une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (annexe 9 du tome 2) a été déposée. Un arrêté préfectoral du 26 mars 2015 (annexe 4 du tome 2) autorise la destruction sous des conditions limitatives. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, sont imposées par cet arrêté. Elles seront complétées par des mesures d'accompagnement, dont un suivi environnemental et des plans de gestion. Enfin, le raccordement entre les deux plans d'eau ne se fera qu'en toute fin d'exploitation, entre début octobre et fin janvier, afin de limiter au maximum les impacts.

I.2.3 – Milieu Humain

Concernant le bruit

Dans un rayon de 300 m autour du site, cinq habitations ont été recensées. Les principales sources de bruit identifiées à ce jour sont : la route départementale 936, la ligne de chemin de fer et des activités agricoles.

L'activité de la carrière engendrera des nuisances sonores. La modélisation de l'impact acoustique identifie des risques d'émergence³ supérieures aux valeurs limites réglementaires au niveau de certaines habitations. L'exploitant propose la mise en place de merlons, dont les caractéristiques et situations évolueront en fonction des phases d'exploitation, afin de limiter l'impact sonore du projet. Les calculs réalisés prennent en compte ces merlons et démontrent un respect de la réglementation en vigueur. Les mesures de suivi de l'impact sonore auraient mérité d'être précisées et adaptées aux conditions d'exploitation. En effet, l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994⁴ modifié impose un contrôle des niveaux sonores « *périodiquement, notamment lorsque les fronts de taille se rapprochent des zones habitées* ». *L'Autorité environnementale recommande que soient imposées des mesures des niveaux sonores aux périodes d'impact maximal identifiées par l'exploitant.*

Concernant l'usage du sol

Le terrain objet de la demande d'autorisation, est occupé par des terrains agricoles et par des vignes.

Lors de la remise en état, seuls 1,25 ha sur les 10,26 ha du projet retrouveront leur destination agricole. L'impact sur la surface agricole utile est caractérisé de sensible, mais minime au regard des autres projets impactant les surfaces agricoles.

Le projet, se situe dans le périmètre des appellations d'origine contrôlée (AOC) viticoles de Bergerac et de Montravel. La perte d'emprise des AOC est estimée à 2 % au niveau de la commune et à 0,07 % au niveau de la superficie des appellations. L'Institut national de l'origine et de la qualité (INAO) sera consulté par l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation, en application de l'article L. 512-6 du Code de l'environnement.

Concernant l'air et l'impact sur le voisinage

Les émissions atmosphériques identifiées sont constituées par les gaz d'échappement et les poussières. Au regard du nombre réduit de véhicules en activité sur ce site et de la nature humide des matériaux extraits, l'impact a été caractérisé comme faible.

3 la différence entre le bruit "ambiant – établissement en fonctionnement" et le bruit "résiduel – en l'absence du bruit généré par l'établissement"

4 Arrêté du 22/09/94 relative aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières

Par ailleurs, les opérations de décapage seront réalisées en dehors des périodes sèches et venteuses.

L'abattage des poussières en période sèche est assurée par un dispositif d'arrosage des pistes.

Transport et circulation routière

L'accès de la carrière se fera par la route départementale 936. La jonction entre la piste et la RD936 sera aménagée conformément aux prescriptions établies par la DIT⁵ du Conseil Départemental de la Dordogne (annexe7 du tome 2). La circulation des camions se fera entre le projet du site et les installations de traitement situées à Lamothe-Montravel (p. 279).

Le trafic poids-lourds représentera 9 % maximum du trafic entre Vélines et Saint-Antoine-de-Breuilh et 20 % maximum entre Vélines et Lamothe-Montravel. Afin de limiter les risques au niveau de la RD936, les camions quittant le site auront l'obligation de prendre la direction de Saint-Antoine-de-Breuilh pour faire demi-tour au giratoire du « Champ de course » en direction de Lamothe-Montravel.

Bien que cet effet puisse être qualifié de significatif, l'aménagement de la voirie existante ainsi que l'absence d'établissement sensible sur ces tronçons permettent d'en minimiser les impacts.

I.2.4 – Paysage et patrimoine culturel

La future exploitation se situe dans la plaine alluviale de la Dordogne, entourée au nord de coteaux dont une part des versants est recouverte de vignes et l'autre de boisements. Au sud, la ripisylve du ruisseau de Lavergne et la végétation des berges masquent naturellement le site.

Le site est visible essentiellement des proches abords, et seulement ponctuellement de manière lointaine.

Il se situe en dehors de tout périmètre protégé au titre de la réglementation sur les monuments historiques et sur les sites (cf figure 13 p.145), et sans possibilité de relation visuelle (cf chapitre 1.4.6). Le projet n'aura donc pas d'effet sur le patrimoine bâti remarquable.

I.2.5 – Articulation et compatibilité du projet avec les plans et les programme

La commune est dotée d'un plan local d'urbanisme approuvé en juin 2015. Le secteur de la carrière y est classé en zone Ngt permettant cette activité. Le projet ne montre donc pas d'incompatibilité avec le document d'urbanisme.

Le SDAGE Adour-Garonne, 2016-2021, a été approuvé le 1^{er} décembre 2015. Dans le cadre du projet, l'exploitant doit veiller à ne pas détériorer l'état des masses d'eau et prévenir et limiter l'introduction de polluants dans les eaux souterraines. Le projet apparaît à ce titre compatible avec les enjeux environnementaux et les dispositions du SDAGE 2016-2021.

I.2.6 – Analyse des impacts cumulés des autres projets connus

Lors du dépôt du dossier, le pétitionnaire a recensé les autres projets connus autour du site, au sens de l'article R. 122-5 du Code de l'environnement (cf. chapitre 2.20 de l'étude d'impact).

Cette analyse conclut que la seule activité susceptible d'engendrer des effets cumulés significatifs avec le projet examiné est la carrière de Vélines, exploitée également par la société des Carrières de Thiviers, et dont les impacts cumulés ont été pris en compte tout au long de l'étude d'impact (le trafic, les eaux souterraines, l'impact paysager et les nuisances bruits et poussières).

Les impacts environnementaux cumulés sont estimés comme faibles par le pétitionnaire.

I.3 – Estimation du coût des mesures en faveur de l'environnement

La synthèse des dépenses en faveur de l'environnement identifiées par la société est reprise en page 318 de l'étude d'impact.

Concernant les autres mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues, le pétitionnaire a intégré leur coût dans les travaux d'exploitation directement, sans estimer les dépenses correspondantes.

I.4 – Esquisse des principales solutions de substitution envisagées et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement et la santé humaine, le projet a été retenu

L'élaboration de ce projet s'est effectuée en partenariat avec la commune de Saint-Antoine-de-Breuilh, le souhait de la municipalité étant de créer une base de loisirs sportifs avec un bassin de course en ligne pour la pratique du canoë-kayak.

Le porteur de projet a choisi d'allonger le plan d'eau vers le nord plutôt que d'étendre le plan d'eau vers l'est dans une zone boisée.

Les principaux axes de la démarche appliquée ont notamment conduit à identifier le secteur le plus favorable à une extension à proximité des infrastructures existantes et à ajuster ce périmètre en fonction des contraintes liées au milieu naturel avec le recul de la limite réellement exploitable par rapport aux habitats naturels sensibles et aux espèces végétales protégées ainsi qu'aux structures existantes compte tenu de la proximité d'habitations.

1.5 – Conditions de remise en état et usage futur du site

Le principe de remise en état des terrains a été établi ainsi qu'indiqué plus haut, dans un objectif d'aménagement d'un plan d'eau répondant à l'usage prévu par la municipalité de Saint-Antoine-de-Breuilh.

Les terrains, non concernés par une remise en état en eau, retrouveront leur usage d'origine, à savoir un usage agricole.

La remise en état des terrains du projet d'extension sera basée sur un remblaiement maximum d'emprise pour un retour à un usage agricole des terres situées au nord-est, une berge vive (berge nord) restera pour le transit de la nappe, les berges seront remblayées en pente douce et la création de zone à l'écart où les eaux calmes permettront la colonisation par la Grande naïade.

1.6 – Prise en compte des risques

Les potentiels de dangers et risques associés sont identifiés et caractérisés par l'étude de dangers jointe au dossier. Elle permet une bonne appréhension de la vulnérabilité du territoire concerné par le projet dans la mesure où les enjeux sont correctement décrits et les risques internes et externes sont bien analysés. Elle s'articule avec l'étude d'impact.

II – Prise en compte de l'environnement dans le projet

D'une manière générale, l'étude d'impact présente un caractère complet et aborde de façon claire les enjeux environnementaux et sanitaires de cette carrière à ciel ouvert, dans un contexte de sensibilité environnementale, et particulièrement écologique, importante.

Concernant les enjeux de biodiversité, les inventaires floristiques et faunistiques ont mis en avant les enjeux principaux au droit du plan d'eau avec la présence d'espèces protégées. L'exploitant en a tenu compte au travers d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées réalisée en amont de la demande d'autorisation d'exploiter.

Sur la base d'une analyse des enjeux de territoire et des impacts correctement étayée, les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts sont proportionnées aux enjeux et au contexte territorial.

