

PREFET DE LA REGION POITOU-CHARENTES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement  
de Poitou-Charentes

Service connaissance des territoires  
et évaluation  
Division évaluation environnementale

Poitiers, le 4 juillet 2012

Avis de l'autorité administrative  
compétente en matière d'environnement

Décret n° 2009-496 du 30 avril 2009

Nos réf. : SCTE/DEE – EV n° 799

Vos réf. :

Affaire suivie par :

eric.villate@developpement-durable.gouv.fr

Tél. 05 49 55 63 09 – Fax : 05 49 55 65 89

Courriel : [scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr](mailto:scte.dreal-poitou-charentes@developpement-durable.gouv.fr)

S:\SCTE-DEE\dossiers\_instruits\86\ICPE\Carrieres\St\_Leger\_Montbrillais\AE\AE-VINCL\_ST-LEGER-DE-M.odt

**Contexte du projet**

Demandeur : **VINCI Construction Terrassement**

Intitulé du dossier : **Demande d'autorisation d'exploiter une carrière**

Lieu de réalisation : **Commune de Saint Léger-de-Montbrillais, lieu-dit « Le Moulin à vent »**

Nature de l'autorisation : **ICPE**

Autorité en charge de l'autorisation : **M. le Préfet de la Vienne**

Le dossier est-il soumis à enquête publique ? **OUI**

Date de saisine de l'autorité environnementale : **11 mai 2012**

Date de l'avis de l'Agence Régionale de Santé : **11 juin 2012**

Date de l'avis du Préfet de département : **11 mai 2012**

***Contexte réglementaire***

*Les éléments détaillés relatifs au contexte réglementaire du présent avis sont reportés en annexe 2.*

*Conformément au décret n°2009-496 du 30 avril 2009, le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont il est tenu compte des préoccupations environnementales dans le projet.*

*Il est porté à la connaissance du public et du maître d'ouvrage et fait partie constitutive du dossier d'enquête publique.*

*Il vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux.*

### **Analyse du contexte du projet**

Le projet porte sur la création et l'exploitation d'une carrière visant à fournir des granulats, en premier lieu pour satisfaire une partie des besoins nécessaires à la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

Le gisement est estimé à 400 000m<sup>3</sup> utiles et la production annuelle sollicitée est de 1 000 000 de tonnes sur une année. La surface exploitable est de 3,75 hectares et l'épaisseur du gisement est estimée à 16,3m en moyenne.

L'exploitation sera réalisée à ciel ouvert et à sec, avec utilisation d'explosifs pour l'abattage de roches. Deux installations mobiles de criblage/concassage, positionnées en fond de fouille, permettront de transformer la roche en granulats. Les granulats seront livrés à une cadence pouvant aller jusqu'à 280 camions de 25 tonnes par jour. Ces camions emprunteront en premier lieu la route départementale 347, qu'ils rejoindront par un accès direct depuis la carrière.

#### *Site retenu*

L'emprise du projet de carrière se situe au nord du département de la Vienne, sur la commune de Saint Léger-de-Montbrillais (à environ 1,8km au nord du bourg) au lieu-dit « Le Moulin à Vent ». La carrière exploitera un gisement de calcaires jurassiques, correspondant aux calcaires du Bathonien et du Bajocien.

Les terrains sont actuellement cultivés. Ils se situent à proximité immédiate de la RD 347. Les habitations les plus proches se situent au niveau du hameau de Bessé, à environ 380m au sud du site. Le projet se situe par ailleurs à environ 5 km du projet de village Center Parcs.

Le projet de carrière jouxte des espaces identifiés comme présentant une grande richesse écologique : la Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 1 de la « Plaine de Méron et de Douvy » ainsi que la Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000) de la « Champagne de Méron », zones identifiées en particulier pour la richesse des oiseaux de plaine qui y ont été recensés (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Busard cendré), mais également pour l'intérêt des cortèges floristiques qui y sont présents.

#### *Enjeux connus et problématiques à aborder*

Compte tenu de la nature du projet et de son contexte immédiat, un enjeu fort est pressenti quant aux trafics induits par l'activité et leurs impacts éventuels. De plus, compte tenu de l'usage d'explosifs pour l'extraction, la proximité à la RD 347 renforce l'enjeu en termes de sécurité.

Parallèlement, la richesse écologique située à proximité immédiate du site nécessite d'être particulièrement prise en compte dans la conception du projet.

### **Qualité et pertinence de l'étude d'impact**

Bien qu'étant complète, l'étude d'impact présente plusieurs manques ou lacunes. Parmi les manques les plus préjudiciables à la qualité de l'étude d'impact, l'analyse de l'incidence de l'augmentation de trafic aurait dû être davantage approfondie, mise en relief avec les problématiques de sécurité routière (accidentologie). Les risques de projections liés à l'usage d'explosif auraient également dû être davantage analysés, notamment au regard de la sécurité routière de la RD 347.

D'autres lacunes mineures nuisent également à la qualité globale de l'étude d'impact (estimation du bruit ambiant en période nocturne, analyse paysagère, origine des eaux nécessaires à l'arrosage des pistes...).

Ainsi, l'étude d'impact ne présente pas une qualité à la hauteur de certains enjeux majeurs du projet.

## **Prise en compte de l'environnement par le projet**

L'étude d'impact du projet sur son environnement présente plusieurs imprécisions ou lacunes qui ne permettent pas d'attester d'une prise en compte de l'environnement à la hauteur des principaux enjeux.

D'une part, la richesse emblématique de l'avifaune présente sur le secteur n'a pas été suffisamment prise en compte, notamment en raison de la sous-estimation de l'intérêt potentiel des parcelles du projet pour ces espèces.

D'autre part, la proximité du projet vis-à-vis de la route départementale n°347 amène un enjeu majeur s'agissant des trafics et de la sécurité sur cette voie. Les éléments apportés au travers de l'étude d'impact ne permettent pas de démontrer que le projet a suffisamment pris en compte cet enjeu.

Pour le préfet et par délégation,  
Pour la directrice régionale et par délégation  
La chef du Service Connaissance  
des Territoires et Évaluation

*Signé*

Annelise CASTRES SAINT MARTIN

Cette analyse suit les indications données dans la circulaire du 3 septembre 2009.

## **1 - CONTEXTE ET ENJEUX DU PROJET**

### Projet

Le projet porte sur la création et l'exploitation d'une carrière visant à fournir des granulats, en premier lieu pour satisfaire une partie des besoins nécessaires à la construction de la Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique.

Le gisement est estimé à 400 000m<sup>3</sup> utiles (correspondant à environ 1 000 000 de tonnes de granulats), et la production annuelle sollicitée est de 1 000 000 de tonnes sur une année, si bien que la production proprement dite (hors travaux préalables, remise en état des lieux...) s'étalerait sur une seule année. La surface exploitable est de 3,75 hectares et l'épaisseur du gisement est estimée à 16,3m en moyenne.

L'exploitation sera réalisée à ciel ouvert et à sec, avec utilisation d'explosifs pour l'abattage de roches. Deux installations mobiles de criblage/concassage, positionnées en fond de fouille, permettront de transformer la roche en granulats.

Les granulats seront livrés à une cadence pouvant aller jusqu'à 280 camions de 25 tonnes par jour. Ces camions emprunteront en premier lieu la route départementale 347, qu'ils rejoindront par un accès direct de la carrière à la route départementale.

### Site retenu

L'emprise du projet de carrière se situe au nord du département de la Vienne, sur la commune de Saint Léger-de-Montbrillais (à environ 1,8km au nord du bourg) au lieu-dit « Le Moulin à Vent ». La carrière exploitera un gisement de calcaires jurassiques, correspondant aux calcaires du Bathonien et du Bajocien.

Les terrains sont actuellement cultivés. Ils se situent à proximité immédiate de la RD 347, voie de circulation majeure présentant un trafic moyen de 5595 véhicules par jour (dont environ 1000 Poids Lourds).

Les habitations les plus proches se situent au niveau du hameau de Bessé, à environ 380m au sud du site.

Le projet se situe par ailleurs à environ 5 km du projet de village Center Parcs.

Le contexte paysager du projet correspond à un paysage de plaines vallonnées et boisées, au relief peu marqué, à l'habitat principalement rural et dispersé et à un réseau hydrographique peu dense. Plusieurs monuments historiques classés sont présents à plus de 2 km au sud du projet (Dolmen de la Fontaine, Château de Berrie).

La carrière se situe à proximité de plusieurs aquifères souterrains, dont notamment l'aquifère du Turonien dont les eaux sont exploitées pour l'alimentation en eau potable en particulier au niveau du captage de « La Fontaine du Son » situé à environ 2200 m au sud-est. Le périmètre de protection éloigné de ce captage jouxte l'emprise de la carrière.

Par ailleurs, le projet de carrière jouxte des espaces identifiés comme présentant une grande richesse écologique : la Zone Naturelle d'Intérêt Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type 1 de la « Plaine de Méron et de Douvy » ainsi que la Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000) de la « Champagne de Méron », zones identifiées en particulier pour la richesse des oiseaux de plaine qui y ont été recensés (Outarde canepetière, Oedicnème criard, Busard cendré), mais également pour l'intérêt des cortèges floristiques qui y sont présents.

Enjeux connus et problématique à aborder

Compte tenu de la nature du projet et de son contexte immédiat, un enjeu fort est pressenti quant aux trafics induits par l'activité et leurs impacts éventuels. De plus, compte tenu de l'usage d'explosifs pour l'extraction, la proximité de la RD 347 renforce l'enjeu en termes de sécurité publique.

Parallèlement, la richesse écologique située à proximité immédiate du site nécessite d'être particulièrement prise en compte dans la conception du projet. Une vigilance quant à la ressource souterraine en eau est en outre nécessaire, le projet se situant à proximité de périmètres de protection de captage d'eau potable.

## **2 -QUALITE DE L'ETUDE D'IMPACT**

### **2.1 -CARACTÈRE COMPLET DE L'ÉTUDE D'IMPACT**

État initial :

Globalement, les informations relatives à l'état initial de l'environnement sont claires et pertinentes. Toutefois, certains points auraient mérités d'être approfondis ou davantage étayés.

Analyse des effets :

Les principaux impacts éventuels du projet sont abordés. L'analyse des impacts paysagers est en revanche assez indigente. Les illustrations proposées apparaissent comme contre-productives et ne permettent pas d'apprécier l'impact paysager du projet.

Descriptions des partis envisagés et raisons des choix retenus

La description des différentes alternatives au projet, que ce soit en termes de localisation, de travaux ou de modalités de fonctionnement aurait gagnée à être élargie. A titre d'exemple, il aurait pu être opportun d'analyser comparativement le projet retenu avec un projet où l'exploitation aurait eu lieu en dehors de la période sensible à l'avifaune remarquable du secteur, ou avec un projet où l'exploitation du gisement aurait été étalée sur une plus grande période (notamment au regard des trafics induits).

Mesures de suppression réduction et compensation

Les mesures proposées sont globalement pertinentes. Toutefois, elles sont rarement caractérisées (mesure de suppression, de réduction ou de compensation), ou mal caractérisées (cf tableau proposé en page 115 à 117 - exemple : la « nappe captée du jurassique non utilisée pour l'AEP » ne constitue pas une mesure d'atténuation des impacts potentiels du projet sur la qualité de l'eau).

Résumé non technique

Le dossier comporte un résumé non technique qui reprend les principales informations de l'étude d'impact et de l'étude écologique.

### **Conclusion :**

L'étude d'impact est complète et l'ensemble des thèmes concernés par ce projet ont été abordés. Sur les aspects faune, flore et habitats naturels, l'étude d'impact aurait dû reprendre les principaux éléments de l'étude écologique proposée en annexe. Un simple renvoi à cette annexe ne semble ni

suffisant, ni pertinent pour permettre au lecteur d'apprécier simultanément l'ensemble des enjeux du projet vis-à-vis de l'environnement.

## **2.2-QUALITÉ ET PERTINENCE DES INFORMATIONS APPORTÉES PAR L'ÉTUDE D'IMPACT**

### *2.2.1 -Caractère proportionné de l'étude d'impact et pertinence des méthodes adoptées et de leur justification*

L'étude d'impact est globalement proportionnée aux enjeux. Toutefois, sur les principaux enjeux du projet (risques vis-à-vis de la route départementale 347 en termes de trafic et de sécurité publique, impacts sur la biodiversité...), l'étude d'impact aurait gagnée à être davantage approfondie.

### *2.2.2 -Etat initial et identification des enjeux environnementaux du territoire*

•En page 30, il est indiqué que « *une partie du périmètre de protection éloigné du forage de la Fontaine du Son[...] affecte la partie sud des parcelles [...]. La réglementation générale s'appliquera sur ce périmètre éloigné...* ». L'affirmation selon laquelle aucune prescription ne s'applique sur le périmètre de protection éloigné aurait dû *a minima* être étayée par un extrait de l'arrêté portant création des périmètres de protection concernés.

•S'agissant de la qualité de l'air, les chiffres proposés en pages 21 et 22 sont issues du cadastre des émissions proposé par ATMO Poitou-Charentes. Or, ces données sont des estimations et non des relevés. La façon dont sont présentées ces données ne permettent pas au lecteur de se rendre compte du caractère estimatif des chiffres indiqués. Par ailleurs, les données proposées correspondent aux estimations de 2003 alors que ATMO Poitou-Charentes met à disposition des estimations plus récentes.

Enfin, aucune estimation n'est proposée concernant les particules fines (PM10) alors que la nature du projet nécessite d'être particulièrement attentif sur ces émissions.

•Concernant les voies de communication, les trafics observés sur la RD 347 auraient gagnés à être complétés par des éléments d'accidentologie sur le secteur de cette voie que les camions nécessaires au fonctionnement de la carrière emprunteront.

•S'agissant de la biodiversité, l'état initial de l'étude d'impact ne décrit que les secteurs identifiés pour leur richesse naturelle (ZNIEFF et site Natura 2000), sans donner d'indications sur la biodiversité (espèces ou habitats) recensée sur l'emprise du projet. Le dossier renvoie à la pièce annexe « *Evaluation de la sensibilité écologique du site...* » ; toutefois, l'étude d'impact aurait dû reprendre *a minima* les principaux éléments de cette étude.

Cette dernière comporte néanmoins des éléments de l'état initial proportionnés aux enjeux.

### *2.2.3 -Analyse des effets du projet sur l'environnement*

En page 62, il est indiqué que le fond de fouille sera dans tous les cas à plus de 1,5m au-dessus du niveau des plus hautes eaux.

Paradoxalement, le dossier indique à cette même page que les eaux nécessaires à l'arrosage des pistes, « *en période sèche, sera [...] prélevée en fond de fouille* ». L'origine des eaux prélevées en fond de fouille aurait mérité des précisions, sans lesquelles ces affirmations semblent contradictoires. Par ailleurs, il semble peu probable que les eaux éventuellement présentes en fond de fouille proviennent des eaux pluviales, généralement peu abondantes en période sèche et compte tenu de l'infiltration de ces dernières vers le sous-sol.

•S'agissant de la consommation d'eau nécessaire à l'abattement des poussières, il aurait été opportun d'en estimer le volume annuel, et de le mettre en lien avec l'étendue des surfaces à arroser. Ces éléments auraient pu permettre de démontrer une gestion économe de l'eau.

- En ce qui concerne le risque de dégradation des sols (cf p.63), il aurait été utile de rappeler le volume de sol dont le remaniement (et donc le risque de dégradation) est nécessaire à l'exploitation.
- Par ailleurs, les risques liés à la stabilité des terrains semblent n'être que sommairement abordés.

- Les éléments de l'analyse de l'impact paysager sont insuffisants, bien que l'enjeu soit pressenti comme mineur. En particulier, les illustrations proposées en page 67 ne permettent pas d'apprécier les impacts du projet sur l'environnement paysager. Or, ainsi que l'indique à juste titre le dossier, « *une carrière peut avoir un impact paysager notable pendant l'exploitation* ».

- L'analyse des impacts sur la flore et la faune est renvoyée à une pièce annexe. Or, l'étude d'impact aurait dû *a minima* reprendre les principales conclusions de cette étude spécifique.

- A première vue, l'analyse des nuisances sonores bénéficie d'éléments approfondis. En revanche, alors qu'une partie de l'activité aura lieu la nuit (entre 22h et 7h), le niveau de bruit ambiant s'appuie exclusivement sur des mesures ayant été réalisées en journée (entre 9h et 12h - cf p.48). Il en résulte que l'émergence sonore estimée pour les périodes de nuit (avant 7h et après 22h) est probablement sous-estimée.

- Concernant les risques liés à l'utilisation de tirs de mines, le dossier indique que d'éventuelles « *projections induites par les tirs de mines pourront concerner [...] la route départementale mitoyenne* ». Compte tenu de la proximité de la RD 347, de l'importance du trafic de cette voie, l'impact potentiel du projet sur la sécurité publique de la RD 347 aurait dû être analysé avec plus de précisions. Bien que les tirs de mines soient envisagés avec une fréquence relativement faible (2 tirs par semaine en période de production maximale), l'impact éventuel reste non négligeable au regard de la gravité potentielle des conséquences que ces projections pourraient générer. L'affirmation selon laquelle « *en dehors (du périmètre de la carrière), les risques (pour la sécurité publique) se limitent à ceux liés à la circulation des camions* » (cf p. 86) ne prend pas en compte le risque de projections vers la RD 347.

- Le dossier indique que l'envol de poussières pourraient également provenir des « *activités de mise en remblais des matériaux inertes* » et que « *la circulation des camions apportant ces matériaux s'effectuera sur des pistes évolutives* » (cf p. 79). Or, il est indiqué dans la présentation du projet (cf p. 14) qu'il « *n'y aura aucun apport de remblai d'origine extérieure au site* ». Ainsi les activités de mise en remblai ne concerneront que des matériaux inertes issus du fonctionnement de la carrière. Il aurait été pertinent de le rappeler dans l'analyse de l'impact lié à l'émission de poussières pour éviter toute ambiguïté sur l'éventualité que la carrière puisse accueillir des déchets inertes.

- S'agissant de l'impact des fumées liées au risque d'incendie (cf p. 80), il aurait été opportun de mentionner leur incidence sur la sécurité de la RD 347.

- L'augmentation du trafic induite par l'activité de la carrière bénéficie d'une estimation claire. Toutefois, si le dossier mentionne l'augmentation du trafic global (« *au maximum de 16%* » - cf p.82), l'augmentation spécifique du trafic des Poids Lourds n'est indiquée qu'au travers de la proportion à venir des Poids Lourds sur cette voie (« *ce trafic atteindra au plus 28%* » - cf p.82). Il aurait été cohérent de préciser l'augmentation du trafic de Poids Lourds induite par la carrière, augmentation qui approche + 94% pour la RD 347. Par ailleurs, il est indiqué que « *le plan de circulation et d'accès / départ du site [...] a été déterminé en fonction (de l') accidentologie...* » (cf p.82). Or, aucune donnée relative à l'accidentologie n'est proposée dans l'état initial.

- L'estimation des rejets de CO2 est donnée au regard d'un rejet horaire. Il aurait été opportun de proposer l'estimation des rejets en tonnes équivalent CO2 sur une période plus étendue (sur une année), voire sur la durée totale de fonctionnement de la carrière.

•L'analyse des effets sur la biodiversité décrit les effets de dérangement et la dégradation des habitats. Cette analyse se concentre sur les « *espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation de la ZPS « Champagne de Méron »* » (cf p. 79).

Il résulte de cette analyse que l'impact sur la faune porte principalement sur des perturbations des populations d'espèces, notamment en période de reproduction. Ces perturbations pourront également avoir des conséquences sur des habitats favorables aux espèces et « *les rendre impropres à leur utilisation par les espèces d'intérêt communautaire* » (cf p.85 de l'annexe). Toutefois, l'ampleur de cette dégradation n'est pas précisée ; on aurait pu estimer les surfaces affectées par l'activité, même s'il est vrai que « *le rayon d'influence est difficile à définir* » (cf p.88).

S'agissant des parcelles de l'emprise du projet, il est indiqué que celles-ci ne présentent pas un habitat potentiel pour les espèces sensibles du secteur (« *le périmètre du projet de carrière était exclusivement constitué d'une parcelle de culture maraîchère [...] dont l'intérêt écologique est très limité* » - cf p.41). Or, l'intérêt écologique de ces parcelles est en lien étroit avec l'assolement. Ainsi, en page 89, le même document indique que « *Pour l'année 2012, la culture en place est un blé. Les parcelles constituent donc un site de nidification potentiellement favorable aux busards, notamment au Busard cendré* ». Le projet amène donc à la destruction d'habitat potentiellement favorable aux espèces les plus sensibles du secteur. La conclusion selon laquelle « *en termes de destruction d'habitats et de perte de territoire exploitable, le projet de carrière n'aura pas d'incidences significatives sur les populations d'oiseaux d'intérêt communautaire de la ZPS* » semble ainsi sous-estimer l'impact potentiel sur les habitats.

#### 2.2.4 -Justification du projet

Si les critères ayant présidé au choix du site retenu sont mentionnés, le dossier ne décrit pas les sites alternatifs éventuellement prospectés, hormis l'éventuelle extension de la carrière existante sur Pouançay. Compte tenu de la distance du projet de carrière vis-à-vis du chantier auquel sera majoritairement livrée la production (environ 50km à « vol d'oiseau »), on peut regretter que d'autres sites n'aient pas été envisagés.

Par ailleurs, l'intitulé du chapitre « *Justifications économiques du projet* » peut laisser penser que seul l'aspect économique a présidé au choix du site.

Enfin, il est indiqué que « *l'éloignement est encore acceptable [...] au regard des autres sites de production* » (cf p.99). On peut regretter que ces autres sites de production n'aient pas été présentés, même brièvement.

#### 2.2.5 -Mesures pour supprimer, réduire et si possible compenser

Concernant l'eau, au-delà des mesures d'évitement de pollution des eaux par les engins (ravitaillement, accident...), on souligne l'intérêt d'une surveillance du niveau d'eau de la nappe. « *En cas de constat d'une variation importante sur certains secteurs et analyse critique, des mesures compensatoires adaptées seront éventuellement mises en place (modification des secteurs exploités, profondeur...)* ». Ainsi, le pétitionnaire s'engage, le cas échéant, à réduire la profondeur d'exploitation s'il s'avérait que le niveau de la nappe atteignait la profondeur d'extraction initialement envisagée. On peut s'interroger sur la nature de « *l'analyse critique* » présidant à l'adaptation du projet, notamment quant aux acteurs contribuant à cette analyse critique.

Le projet prévoit la plantation d'espèces arbustives sur les merlons périphériques, mais ne précise pas les essences qui seront plantées ou ensemencées. Ces plantations visant à l'insertion paysagère du projet, il aurait été opportun de préciser ces essences (et leurs hauteurs), qui devraient appartenir au vocabulaire paysager local. En revanche, compte tenu de l'indigence de l'analyse de l'impact paysager, il n'est pas possible de savoir en quoi ces plantations permettront d'insérer convenablement le projet dans son environnement.

Afin de réduire le risque de projection vers la RD 347, le projet indique que l'orientation des fronts (perpendiculaire à la route) générerait des projections selon une direction préférentielle parallèle à la route. Compte tenu de l'importance de l'enjeu (route à fort trafic, classée pour le Transport de Matières Dangereuses), cette affirmation aurait dû être étayée par des éléments tangibles et approfondis.

S'agissant de l'arrosage des pistes comme mesure de réduction de l'envol de poussières, le dossier ne précise pas quelle sera l'origine de cette eau.

Les mesures relatives à la biodiversité portent essentiellement sur l'adaptation de la période de travaux et la réduction de l'incidence visuelle et sonore.

Le dossier précise effectivement que « *la période de travaux préconisée s'étend donc de septembre à février* ». Cependant, le dossier indique que « *en cas d'impossibilité d'intervenir en période automnale/hivernale, 3 mesures seront mises en place* » (cf p. 89). Or, les raisons pouvant rendre une intervention « *impossible* » ne sont pas explicitées. Aussi, il ne semble pas nécessaire d'envisager les travaux de défrichage et de décapage pendant la période de reproduction des espèces étudiées.

Par ailleurs, compte tenu du dérangement potentiellement occasionné par l'activité, le projet aurait pu étudier la faisabilité technico-économique d'une exploitation du gisement en dehors de la période la plus sensible (début avril à fin juillet) pour les espèces utilisant les espaces environnants. L'incidence visuelle constitue un autre impact potentiellement fort. Or, si le dossier propose des principes, il aurait été opportun de décrire avec plus de précision (nature, localisation...) les équipements d'éclairage envisagés.

Enfin, compte tenu du fait que le projet de carrière détruit des habitats potentiellement favorables aux espèces d'intérêt communautaire, une mesure de réduction d'impact sur ces espèces aurait pu être envisagée au travers de la mise en place d'une gestion favorable aux oiseaux de plaine sur une surface au moins équivalente au projet, *a minima* pendant la durée d'exploitation de la carrière.

#### *2.2.6 - Conditions de remise en état et usage futur du site*

On note avec intérêt la volonté de restituer cet espace au milieu naturel, notamment en prévoyant des aménagements le rendant favorable aux espèces sensibles présentes dans le secteur. La conservation des équipements visant à interdire l'accès au site (portail, clôture) contribue, d'une part, à la quiétude des espèces pouvant ultérieurement occuper ce site, et, d'autre part, à la réduction du risque de dépôts sauvages.

#### *2.2.7 - Résumé non technique*

Le résumé non technique reprend les informations essentielles à la compréhension du projet. Toutefois, les principaux enjeux du projet auraient mérité d'être davantage détaillés. En particulier, l'impact sur les trafics routiers et l'impact potentiel sur la biodiversité auraient dû être approfondis dans ce résumé non technique.

#### **En conclusion :**

**Bien qu'étant complète, l'étude d'impact présente plusieurs manques ou lacunes. Parmi les manques les plus préjudiciables à la qualité de l'étude d'impact, l'analyse de l'incidence de l'augmentation de trafic aurait dû être davantage approfondie et mise en lien avec les problématiques de sécurité routière (accidentologie). Les risques de projections liés à l'usage d'explosif auraient également dû être davantage analysés, notamment au regard de la sécurité routière de la RD 347.**

**D'autres lacunes mineures nuisent également à la qualité globale de l'étude d'impact (estimation du bruit ambiant en période nocturne, analyse paysagère, origine des eaux nécessaires à l'arrosage des pistes...).**

**Ainsi, l'étude d'impact ne présente pas une qualité à la hauteur de certains enjeux majeurs du projet.**

### **3 -ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET**

Le projet témoigne d'une volonté de prise en compte de l'environnement. Toutefois, il semble que, par certains aspects, les études n'aient pas été suffisamment approfondies (voir supra).

La prise en compte de la sécurité fait explicitement du champ de l'étude d'impact (cf article R. 122-5, 3° du Code de l'environnement), dans sa vocation à faciliter la prise en compte de l'environnement par le projet.

Or, le projet tel que présenté ne permet pas d'apprécier de manière fiable les impacts potentiels du projet en termes de sécurité. Cet enjeu de sécurité est essentiellement en lien avec la route départementale n°347, située à proximité immédiate du projet de carrière. Plusieurs points expliquent les inquiétudes quant aux impacts du projet sur la sécurité de cette voie :

- cette voie présente d'ores-et-déjà un trafic important, dont une part non négligeable de Poids Lourds. En dehors du projet lui-même, le trafic de cette voie devrait progresser dans un futur proche,
- cette voie est classée pour le risque de Transport de Matières Dangereuses,
- le projet de carrière prévoit l'insertion des camions directement sur cette voie. L'aménagement envisagé (tourne-à-gauche) n'est que sommairement décrit et ne relève pas du champ de compétence du pétitionnaire,
- le projet de carrière va notablement augmenter le trafic de cette voie, avec un quasi-doublement du trafic de Poids Lourds,
- les risques de projections liés à l'usage d'explosifs n'ont pas été analysés au regard des enjeux en termes de sécurité routière.

Par ailleurs, il semble que l'impact sur la biodiversité ait été sous-estimé, notamment quant à l'intérêt écologique des parcelles situées sur l'emprise du projet. En effet, cet intérêt écologique des parcelles agricoles pour l'avifaune de plaine étant largement dépendant de l'assolement, les conclusions déduites sur la base de l'occupation de 2010 (culture maraîchère) ne reflètent pas réellement l'intérêt écologique potentiel de ces parcelles, comme le souligne le dossier lui-même (ces parcelles sont actuellement cultivées en blé et cet assolement présente un attrait pour des populations d'espèces remarquables).

Les modalités de remise en état du site visent en revanche à accroître, voire à pérenniser, l'intérêt écologique de ces parcelles. Aussi, la destruction d'habitats pourrait être considérée comme temporaire. Toutefois, des mesures de réduction d'impact sur les populations d'oiseaux pouvant utiliser ces parcelles ou les parcelles voisines (affectées par l'effet de dérangement lié à l'activité) auraient dû être prévues pour améliorer la prise en compte de l'environnement par le projet.

Ainsi, ce projet ne semble pas avoir suffisamment pris en compte les enjeux environnementaux liés à la sécurité, notamment en lien avec la route départementale n°347, et à la biodiversité particulièrement remarquable sur ce secteur.

#### **Conclusion générale**

**L'étude d'impact du projet sur son environnement présentent plusieurs imprécisions ou lacunes qui ne permettent pas d'attester d'une prise en compte de l'environnement à la hauteur des principaux enjeux.**

**D'une part, la richesse de l'avifaune présente sur le secteur n'a pas été suffisamment prise en compte, notamment en raison de la sous-estimation de l'intérêt potentiel des parcelles du projet pour ces espèces.**

**D'autre part, la proximité du projet vis-à-vis la route départementale n°347 amène un enjeu majeur s'agissant des trafics et de la sécurité de cette voie. Les éléments apportés au travers de l'étude d'impact ne permettent pas de démontrer que le projet a suffisamment pris en compte cet enjeu.**

### **1. Cadre général :**

La réglementation sur les études d'impact existe en France depuis la première grande loi de protection de l'environnement de 1976. Ses principes anticipaient les dispositions prises au niveau européen par la directive européenne 85-337 CEE du 27 juin 1985 modifiée, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Il manquait cependant jusqu'ici à la transposition complète de cette directive, la désignation d'une "autorité environnementale" compétente pour donner un avis sur le projet et l'étude d'impact fournie par le maître d'ouvrage, cet avis devant rendre compte à l'autorité en charge de la décision d'autorisation et au public de la démarche d'évaluation et d'adaptation environnementales mise en œuvre par le porteur de projet.

Le décret n°2009-496 du 30 avril 2009 cité en référence, complétant ce dispositif réglementaire, désigne le préfet de région comme autorité administrative compétente en matière d'environnement pour les projets soumis à étude d'impact dont l'autorisation relève du niveau local.

En application de l'article L.122-1 du code de l'environnement et des articles R.122-1 et suivants modifiés par le décret sus-visé, l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation transmet, pour avis, le dossier comprenant l'étude d'impact et la demande d'autorisation à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

Cette dernière rend son avis dans un délai de deux mois maximum après avoir consulté "*au titre de leurs attributions dans le domaine de l'environnement les préfets des départements sur le territoire desquels est situé le projet...*".

L'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement est transmis à "*l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation, d'approbation ou d'exécution des travaux, de l'ouvrage, ou de l'aménagement projetés*". Cette dernière transmet l'avis au pétitionnaire et publie l'avis sur son site internet. L'avis est joint au dossier d'enquête publique, lorsqu'il y a lieu.

### **2. L'"avis de l'autorité environnementale" : objectifs et caractéristiques**

Ainsi qu'indiqué dans la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale<sup>1</sup> prise en application du décret n°2009-496 du 30 avril 2009 (extraits des pages 6 et 7) :

*"l'avis émis au titre de l'autorité environnementale porte à la fois sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet conformément à l'article 6 §1 de la directive 85/337 (avis sur "la demande d'autorisation").*

*Il comporte : une analyse du contexte du projet, une analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de sa qualité et du caractère approprié des informations qu'il contient et une analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet, notamment la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.*

*L'avis de l'autorité environnementale vise en particulier à éclairer le public sur la manière dont le pétitionnaire a pris en compte les enjeux environnementaux [... ] L'avis de l'autorité environnementale est un des éléments dont l'autorité compétente pour prendre la décision d'autoriser ou d'approuver le projet tient compte pour prendre sa décision. Elle transmet cet avis au maître d'ouvrage : le dispositif repose sur la responsabilisation du maître d'ouvrage, sur son obligation de transparence et de justification de ses choix".*

### **3. Contenu de l'étude d'impact (cas des ICPE)**

L'article R.512-8 du Code de l'environnement précise :

<sup>1</sup> Circulaire du 3 septembre 2009 du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, référencée NOR : DEVD0917293C

*I.-Le contenu de l'étude d'impact mentionnée à l'article [R. 512-6](#) doit être en relation avec l'importance de l'installation projetée et avec ses incidences prévisibles sur l'environnement, au regard des intérêts mentionnés aux articles [L. 211-1](#) (gestion de la ressource en eau) et [L. 511-1](#).*

*II.-Elle présente successivement :*

*1° Une analyse de l'état initial du site et de son environnement, portant notamment sur les richesses naturelles et les espaces naturels agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que sur les biens matériels et le patrimoine culturel susceptibles d'être affectés par le projet ;*

*2° Une analyse des effets directs et indirects, temporaires et permanents de l'installation sur l'environnement et, en particulier, sur les sites et paysages, la faune et la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques, sur la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses) ou sur l'agriculture, l'hygiène, la santé, la salubrité et la sécurité publiques, sur la protection des biens matériels et du patrimoine culturel. Cette analyse précise notamment, en tant que de besoin, l'origine, la nature et la gravité des pollutions de l'air, de l'eau et des sols, les effets sur le climat le volume et le caractère polluant des déchets, le niveau acoustique des appareils qui seront employés ainsi que les vibrations qu'ils peuvent provoquer, le mode et les conditions d'approvisionnement en eau et d'utilisation de l'eau ;*

*3° Les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet a été retenu parmi les solutions envisagées. Ces solutions font l'objet d'une description succincte ;*

*4° a) Les mesures envisagées par le demandeur pour supprimer, limiter et, si possible, compenser les inconvénients de l'installation ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. Ces mesures font l'objet de descriptifs précisant les dispositions d'aménagement et d'exploitation prévues et leurs caractéristiques détaillées. Ces documents indiquent les performances attendues, notamment en ce qui concerne la protection des eaux souterraines, l'épuration et l'évacuation des eaux résiduelles et des émanations gazeuses, ainsi que leur surveillance, l'élimination des déchets et résidus de l'exploitation, les conditions d'apport à l'installation des matières destinées à y être traitées, du transport des produits fabriqués et de l'utilisation rationnelle de l'énergie ;*

*b) [ne concerne pas le présent projet]*

*5° Les conditions de remise en état du site après exploitation ;*

*6° Pour les installations appartenant aux catégories fixées par décret, une analyse des méthodes utilisées pour évaluer les effets de l'installation sur l'environnement mentionnant les difficultés éventuelles de nature technique ou scientifique rencontrées pour établir cette évaluation [Non exigible en l'absence de décret]*

*III.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci fait l'objet d'un résumé non technique.*