

Nersac, le 22 octobre 2008

EXPLOITATION DE CARRIERE
Renouvellement et extension d'une carrière de calcaire
--
CDMR à Birac

RAPPORT DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES

Monsieur le Préfet de la Charente nous a transmis le 10 avril 2008, pour rapport de présentation à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, formation spécialisée des carrières, le dossier présenté par la société CDMR relatif à une demande de renouvellement et d'extension d'une carrière de calcaire au lieu-dit « Bois des Fouillouses » à Birac.

Présentation de l'entreprise

CDMR est une filiale du groupe GARANDEAU spécialisé dans la production et la vente de matériaux du sous-sol et matériaux de construction. Ce groupe comprend plus de 500 personnes. CDMR, avec un effectif de 160 personnes, est la filiale spécialisée dans l'exploitation de carrières en Charente, 11 au total, dont cette carrière de Birac.

Présentation du projet

Cette carrière de calcaire est située au nord est de la commune de Birac. Créée par GSM en 1998, elle a été reprise par CDMR fin 2004. La société souhaite renouveler ses réserves et accroître sa production pour suivre, voire anticiper, les évolutions des marchés des travaux publics, routiers et associés, construction, etc. C'est le cas notamment sur le site de Birac où d'importants investissements ont été réalisés. Cette carrière est associée à la plate-forme de TRANSCO (filiale transport du groupe GARANDEAU) qui touche l'entrée de la carrière. Le matériau extrait est traité sur place pour fabriquer des granulats pour les travaux publics. Une partie des granulats est destinée à alimenter une centrale de grave-ciment présente sur le site. La production est écoulee en Charente, Charente-Maritime et Gironde. D'une manière générale, la part des alluvionnaires dans la production des carrières a décliné au profit des roches massives (calcaires et éruptives). Située dans une partie calcaire du département, cette carrière participe à cette tendance au niveau national.

La pérennisation de l'activité du groupe repose en grande partie sur sa capacité à suivre, voire à anticiper les évolutions des marchés de travaux publics routiers et associés, constructions, etc... afin d'assurer l'approvisionnement de ses unités de commercialisation (matériaux bruts et produits finis). A ce titre, l'entreprise souhaite renouveler ses réserves et accroître sa production sur le site de Birac où d'importants investissements ont été réalisés notamment lors de la mise en place de l'installation de traitement. Une autre raison de l'intérêt stratégique de la carrière de Birac est la présence de la plate-forme de transport TRANSCO située à côté. Enfin, l'autre carrière CDMR située à Châteauneuf à environ 3 km est en fin d'activité et l'activité de Birac compense la diminution de celle de Châteauneuf.

Le renouvellement porte sur 18 ha 37 a 61 ca et l'extension sur 26 ha 81 a 96 ca. Le rythme d'exploitation sollicité est augmenté pour être porté à 850 000 t/an au maximum, 700 000 t/an en moyenne. Il est actuellement de 450 000 t/an en moyenne. L'horaire est modifié avec la possibilité de charger les camions à partir de 4 h et la possibilité de fonctionner 10 samedis par an. La puissance de l'installation de traitement passe de 380 à 600 kW. Une centrale à béton mobile classable en déclaration sera mise en service.

Situation administrative

Les activités sont rangées dans la nomenclature des installations classées comme suit :

Numéro nomenclature	Activité	Capacité	Classement
2510-1	Exploitation de carrière	500 000 t/an moy 850 000 t/an max	A
2515-1	Installation de traitement de matériaux, puissance installée des machines supérieure à 200 kW P1 : installation fixe P2 : centrale grave ciment mobile	P1 = 600 kW P2 = 125 kW	A

A : Autorisation

Superficie de la carrière

La surface objet de la demande est de 45 ha 19 a 57 ca.

CDMR a la maîtrise foncière des terrains en partie en propriété, en partie en contrat de forage via des filiales du groupe GARANDEAU.

Caractéristiques et origine du matériau

Le matériau date du Crétacé supérieur. Le calcaire se trouve dans la partie supérieure du Coniacien (calcaire compact), pour se terminer dans le Turonien supérieur (calcaire blanc, plus ou moins résistant, mais d'un grand intérêt pour la fabrication de granulats routiers et béton).

Méthode d'exploitation

L'exploitation se fait avec des engins tels que chargeurs, pelles hydrauliques et tombereaux. Après défrichage et décapage, les bancs de calcaire sont extraits à la pelle. Dans les parties plus dures, l'explosif est utilisé pour ébranler le massif. L'exploitant a une autorisation d'utilisation d'explosifs dès réception ; il n'y a pas de dépôt d'explosifs sur le site. La progression du chantier se fera vers l'ouest de la partie « renouvellement », sur une partie enclavée que CDMR a acquis depuis la précédente autorisation, puis dans environ 8 ans, sur la partie « extension », de l'autre côté d'un chemin de terre longeant la bordure Est de la carrière actuelle.

Les fronts ont une hauteur maximale de 15 m séparés par des banquettes de 15 à 20 m de large pendant l'exploitation. Le matériau extrait est apporté par tombereau vers l'installation de traitement. Une coupure du tout venant à 20 mm est faite à partir du scalpeur. Le stérile 0/20 ainsi obtenu représente 25 % du gisement.

Une centrale grave ciment mobile sera présente et fonctionnera environ 3 mois par an. Celle-ci est alimentée par du granulats et du ciment. Le béton est versé directement dans des camions.

Durée prévisionnelle

La demande porte sur 30 ans.

Servitudes

Le défrichage porte sur environ 6,5 ha. Une demande de défrichage a été faite. Trois lignes électriques (2 X 225 kV, 1 X 90 kV) surplombent l'emprise du projet. Le support d'une de ces 2 lignes 225 kV a déjà fait l'objet d'une convention entre CDMR et RTE. Une convention sera établie pour la seconde ligne 225 kV. La ligne 90 kV, la plus au sud, sera déplacée.

Le déplacement des chemins ruraux actuellement en limite Sud et Est sera réalisée avant l'extension en phase 2b en accord avec les communes de Birac et Châteauneuf.

Garanties financières

Le montant de référence va de 351 883 € (avant dernière phase) à 237 106 € (dernière phase).

Faune, flore, aspect paysager

L'autorisation actuelle s'étend sur le versant Nord d'une butte. La partie Ouest de l'extension est quant à elle positionnée au Sud-Ouest d'une autre butte. Le paysage correspond à la Champagne Charentaise avec des terres agricoles, principalement des vignes et des cultures céréalières. Des petits bois sont présents comme le bois de la Fouillouse dont une partie a été supprimée par l'actuelle carrière. L'extension se fera pour les 3/4 sur des terrains agricoles (vigne, pré), et pour 1/4 sur des bois, taillis clair et taillis d'une vingtaine d'années, moitié futaie avec chêne pédonculé et frêne.

Aucune mesure d'évitement n'apparaît indispensable au regard des observations faites par l'ingénieur écologue dans l'étude faune – flore. Le niveau global de sensibilité écologique et biologique peut être considéré comme assez faible ou faible.

Les coupes d'arbres (haies et boisements) se feront en dehors de la période de nidification et d'élevage des oiseaux qui s'étend de mars à août inclus.

Effet sur les eaux

Le ruisseau le plus proche est à 1,7 km à l'Est de la carrière actuelle. Les terrains ne comprennent ni cours d'eau ni fossé.

La nappe du Coniacien-Turonien au droit du site devient captives sous le Santonien à 400 m au Sud Ouest du site. Les terrains sont dans le prolongement de la crête piézométrique qui correspond à la ligne de partage des eaux souterraines : au nord vers la Charente, au sud, selon le pendage des couches orientées vers le sud ouest. Les piézomètres en place indiquent des niveaux de nappe compris entre 50 et 52,2 m NGF en basses eaux. Un forage a été réalisé en 2004 : la nappe du Turonien a été atteinte à – 50 m de profondeur par rapport au sol (47 m NGF). La cote minimale de la carrière est à 55 m. Lors des épisodes pluvieux, les eaux s'accumulent au fond puis s'infiltrent au bout de quelques jours.

Localement, la source de Pondéville, à 700 m à l'Est, induit vraisemblablement un drainage vers l'Est. De ce fait, la nappe du Turonien s'approfondirait au droit de l'extension et s'éloignerait du plancher de la carrière. La mise en place de 3 piézomètres au niveau des terrains de l'extension permettra de réaliser un suivi plus précis de la piézométrie du Turonien et de confirmer cette hypothèse.

L'eau utilisée pour les besoins de la carrière, moitié pour la lavage des roues des camions, moitié pour l'arrosage des pistes, provient d'un forage réalisé en 2004 au nord est de l'actuelle carrière. Ce forage d'une profondeur de 150 m permet de capter l'aquifère du Cénomaniens à un débit maximale de 8 m³/h. La consommation est actuellement de 28 000 m³/an. Avec l'extension, il y aura une augmentation liée au nombre de rotations des camions et à l'alimentation de la centrale de grave.

Les eaux de ruissellement issues de l'arrosage des pistes ou de l'aire de stockage des produits finis sont collectées vers 2 bassins d'infiltration qui retiennent la partie argileuse. Les eaux provenant du lavage des roues au niveau de la bascule sont canalisées vers un déboureur déshuileur puis un bassin de décantation. L'eau claire nécessaire au fonctionnement des 2 cribles laveurs de l'installation de traitement est prise en sortie du bac de décantation et y est réintroduite après utilisation pour permettre son recyclage.

La principale source de pollution est liée à l'utilisation des hydrocarbures pour le fonctionnement des engins. Leurs réservoirs sont équipés de clapets anti-retour. Les opérations de remplissage des engins ne se font pas sur la carrière, mais au niveau de l'aire présente sur le site voisin TRANSCO. Les installations sanitaires du site sont celles du site TRANSCO.

Effet sur l'air

Les opérations de décapage, le roulage sur les pistes, l'installation de traitement, sont à l'origine d'émission de poussières. Des mesures ont été prises pour limiter ces émissions : capotages des parties vibrantes de l'installation de traitement, des bandes transporteuses pour les matériaux les plus fins. Le dépoussiérage des gravillons se fait par voie humide. Il y a un arrosage automatique au niveau de la piste goudronnée entre le pont bascule et la sortie du site, et un arrosage régulier des pistes avec une tonne à eau. Les trous de mines sont réalisés avec une foreuse équipée d'un récupérateur de poussières. Les poussières retombent rapidement sur la carrière. Les merlons périphériques et les boisements en bordure limitent la dispersion dans l'environnement. Des mesures sur plaquettes en périphérie ont montré que les poussières émises (2 à 13 g/m²/mois) restaient bien inférieures à 30 g/m²/mois, valeur de référence.

Un dispositif d'arrosage systématique des chargements des bennes a été mis en place à la fin 2007.

Déchets

Les déchets liquides comme les huiles usagées des engins sont éliminées par des récupérateurs autorisés. Les déchets ménagers du bureau sont évacués par le système collectif de ramassage d'ordures ménagères. Ces opérations ont lieu sur le site TRANSCO.

D'autre part, l'entreprise accepte de recevoir des matériaux inertes extérieurs du BTP. Ces déchets inertes, 10 000 t/an environ, seront apportés par les clients de l'entreprise.

Bruit, trafic

Les horaires actuels vont de 6 h 30 à 21 h 30. Avec l'augmentation de production prévue, le nouvel horaire de début de chargement proposé dans la demande est à 4 h et il est demandé la possibilité de fonctionner 10 samedis par an pour faire face à un pic éventuel de la demande.

Les mesures de bruit en plusieurs points, notamment près des habitations les plus proches concernées côté ouest, montrent qu'il n'y a pas dépassement de l'émergence réglementaire. L'installation de traitement est en effet éloignée, à l'extrémité nord est du site. L'extension côté Est se rapprochera à environ 100 m des maisons à « Les Grands Rosiers ». A la demande des habitants de ce hameau, il est prévu l'édification d'un merlon d'une hauteur de 3 m avant le début des travaux d'extraction. Cet aménagement sera réalisé environ 10 ans avant les travaux d'extraction au plus près de cette limite.

Il convient de rappeler que le positionnement de l'installation de traitement, dont le concasseur primaire est en dessous du niveau du sol, permet de limiter le bruit dans l'environnement. Les engins sont équipés de signaux de recul par flash lumineux.

Le trafic se fait de la façon suivante afin d'éviter le croisement des camions sur la RD10 : à vide, les camions arrivent de la RN10 au niveau de Pétignac et vont vers le nord par la RD10. A plein, les camions repartent sur la RD10, d'abord en remontant vers le nord jusqu'à Châteauneuf, pour ensuite redescendre vers le sud par la RD84 vers la RN10 au niveau de Pont à Brac. Il est actuellement de 100 rotations par jour et passera entre 120 et 150 rotations par jour (hypothèse maximale).

Sécurité publique

Le site est clôturé, l'entrée fermée par une barrière. Sur le périmètre, des panneaux signalent le danger et l'interdiction de pénétrer.

Réaménagement

Le réaménagement final aboutira à une zone encaissée, en partie en pré, en partie boisée. Les fronts seront en partie transformés en pentes douces ou au contraire, maintenus pour mise en valeur des éperons rocheux. Dans ce cas, ils seront séparés par des banquettes de 5 m de largeur. Ces zones sans régavage de stériles pourront être colonisées spontanément et reconstitueront un système de prairies maigres propices à des espèces patrimoniales : plantes de pelouses, insectes inféodés à ces plantes, oiseaux de milieux ouverts. D'autres parties seront talutées et boisées. Le réaménagement se fera de façon coordonnée, mais après un délai de 2 ans, le temps que le carreau d'exploitation ait atteint une surface suffisante.

Les stériles ne combleront qu'une partie de l'exploitation. Du matériau inerte venant de l'extérieur sera aussi utilisé pour la remise en état.

Le maire de Birac, consulté préalablement à l'enquête publique le 7 juin 2007, a mentionné « qu'un grand effort avait été fait pour conserver l'aspect paysager lors de la première phase d'exploitation et que celui-ci devra être poursuivi dans le reste à réaliser. »

Enquête publique

Elle s'est déroulée du 7 janvier au 7 février 2008. 20 observations ont été formulées sur le registre et 9 courriers ont été transmis au commissaire enquêteur. Les principales remarques sont relatives à la circulation des camions sur le réseau routier existant, près de la carrière ou plus loin au sud, au niveau du hameau « Chez Chotard », à l'augmentation du trafic, à la modification de l'horaire, aux poussières, à l'hydrologie.

Le porteur du projet a produit un mémoire en réponse le 28 février 2008.

- Cadence des rotations : Le pétitionnaire rappelle que la demande d'augmentation de la production de Birac est principalement motivée par l'incertitude concernant l'avenir de la carrière voisine de Châteauneuf qui arrive à échéance en mai 2010. Globalement, la production des 2 sites est stable, aux alentours de 1 200 000 t/an et les 2 carrières empruntent le même itinéraire pour la livraison vers le sud. Le ralentissement de Châteauneuf provoquera une augmentation de Birac, mais le trafic global restera le même. Il est d'autre part prévu l'ouverture d'une nouvelle carrière au sud, à Voulgezac. La production de cette carrière destinée pour la région bordelaise devrait diminuer la cadence de rotations sur Birac-Châteauneuf.

- Déviation de Chez Chotard : En accord avec le Conseil Général, CDMR a donné son accord de principe pour fournir les granulats nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement de la RD10 entre la carrière et la RN10. CDMR propose de maintenir le circuit actuel jusqu'à ce que l'échangeur soit mis en service et les travaux d'aménagement de la RD10 soient terminés.
- Horaires : Actuellement, les horaires de la carrière, les installations de traitement, le chargement des camions, sont de 6 h 30 à 21 h 30. Il est demandé la possibilité de charger les camions à partir de 4 h pour qu'ils puissent accéder plus facilement aux chantiers bordelais. Cela permettra d'étaler la cadence de départ des camions qui est actuellement maximale de 6 h 30 à 8 h 30.
- Poussières : CDMR précise que le stock de stériles d'où pouvait provenir des poussières, inévitable en début d'exploitation, a été supprimé et le réaménagement est maintenant coordonné à l'exploitation. Un système d'arrosage systématique des chargements des bennes a été mis en place fin 2007.
- Hydrogéologie : CDMR rappelle que 2 nappes coexistent à l'aplomb du site, la nappe libre du Coniacien-Turonien et la nappe captive du Cénomaniens. Les 2 sont séparées par une couche d'argile d'une cinquantaine de mètres d'épaisseur. Le forage qui pompe dans la nappe la plus profonde est réalisé avec un tube d'acier et ne met pas en relation les 2 nappes.

Le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable sous réserve que :

- L'augmentation de la capacité de production soit différée dans l'attente :
 - de l'achèvement des travaux de l'échangeur entre la RN10 et la RD10 ;
 - de la mise en place des travaux de renforcement de chaussée et de mise en sécurité incluant la déviation de la RD10 « Chez Chotard », à moins que cette augmentation de capacité soit assortie d'un arrêté de réduction de la production de la carrière de Châteauneuf appartenant au même exploitant.
- Dans l'éventualité d'une autorisation de débiter le chargement dès 4 h, l'itinéraire en boucle devrait être conservé pendant le créneau 4 h / 6 h 30.

Avis des Services

Consultés dans le cadre de l'instruction du dossier, les services ont émis les avis suivants :

La Direction départementale de l'agriculture et de la forêt, le 16 janvier 2008, a fait plusieurs observations :

- absence de détails sur les besoins d'approvisionnement en matériaux de la région ;
 - *Le pétitionnaire avait donné quelques chiffres au sujet de la production nationale, régionale, départementale des roches massives. Les carrières CDMR livrent des granulats au sud du département de la Charente, Charente maritime, Gironde. Dans son mémoire en réponse au commissaire enquêteur au sujet des horaires, l'exploitant a précisé que près de 50 % de la production de Birac est livrée sur le marché bordelais. La Gironde est en effet géologiquement dépourvue de roches massives et elle est contrainte d'importer 40 % de sa consommation de granulats, en Charente et Dordogne.*
- pas ou peu d'éléments sur la concertation de la société civile (associations, acteurs externes, ...) ;
 - *Cet élément n'est pas explicitement visé comme élément obligatoire devant figurer dans la composition d'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter. CDMR a déjà organisé des journées portes ouvertes au grand public pour expliquer l'activité de la carrière, reçu la visite d'établissements scolaires. Une commission de suivi et d'information est en place.*
- réception de matériaux inertes : réglementations particulières (déchets industriels banals par exemple) ;
 - *Comme sur d'autres carrières de ce type en Charente et ailleurs, les déchets inertes de BTP (terre, gravats, tuiles, ..) trouvent dans ces cavités des sites propices à leur élimination. Ces déchets sont généralement apportés par des clients de la carrière.*
- Pistes d'amélioration :
 - envisager le recyclage des matériaux inertes pour l'économie de granulats naturels ;
 - *Jusqu'à présent, il y a peu d'exemples en Charente de recyclage de matériaux de démolition. Il y a par contre des exigences de qualité sur les granulats qui entraînent des rejets importants, jusqu'à 30 %. L'exploitant s'est souvent demandé si ces exigences de qualité étaient toujours justifiées.*
 - étudier le bilan énergétique de l'installation et mesures en faveur des économies d'énergie ;
 - transport routier : introduire un indicateur de développement durable : tonnes/km transportées par routes ;
- le pétitionnaire doit préciser si le débit du forage de 8 m³/h doit être augmenté au regard de l'augmentation de la consommation annuelle d'eau de 28 000 à 37 000 m³. Dans le cas où ce débit deviendrait supérieur à 8 m³/h, une étude d'incidence sur les usages et le milieu doit être exigée (voir conditions arrêté du 11 septembre 2003) ;
 - *L'exploitant a précisé que le débit restera inférieur à 8 m³/h.*

- l'installation des piézomètres et de captages doit être réalisé selon les prescriptions de l'arrêté du 11 septembre 2003 portant application du décret n°96-102 du 2 février 1996, dont entre autres l'étanchéité de la tête de forage, diagnostic décennal et rebouchage en fin d'exploitation ;
 - *Comme le forage déjà réalisé pour l'approvisionnement en eau des installations, ces piézomètres seront réalisés suivant des prescriptions de l'arrêté du 11 septembre 2003. Cette disposition est reprise dans le projet d'arrêté.*
- une demande d'autorisation de défrichement devra être établie et elle ne sera délivrée qu'après décision d'ouverture de carrière conformément à l'article L31-5 du code forestier. De plus, un boisement compensatoire au défrichement est à prévoir.
 - *La demande de défrichement a été déposée auprès de la DDAF le 19 juillet 2007. Un boisement compensatoire est actuellement en cours de réalisation par la Coopérative Agricole et Forestière du Sud Atlantique dans le nord est du département.*

La Direction départementale de l'équipement, le 18 janvier 2008, a émis un avis favorable en rappelant la servitude I4 liée aux lignes électriques qui passent au dessus de l'emprise du projet.

La Direction régionale de l'environnement, le 14 février 2008 a rappelé que comme convenu avec la DDAF, le volet eau sera étudié uniquement par le service de police de l'eau de la DDAF et pas par la DIREN. L'avis de la DIREN se base donc sur les autres aspects, notamment patrimoine naturel et paysage.

Sur ces points, la DIREN apporte les précisions suivantes : « Concernant le patrimoine naturel, l'étude de l'état initial manque un peu de précision. En effet, les dates des sorties de terrain ne sont pas fournies, ni le nombre de ces sorties. Il est mentionné la présence de 4 espèces de mammifères communes, sans préciser lesquelles. Cela ne remet toutefois pas en cause le faible intérêt écologique de cette zone. Le plan de remise en état prévoit à juste titre des zones d'intérêt écologique (pelouses, boisements, zones humides). Il serait intéressant d'ajouter l'engagement d'élaborer un plan de gestion écologique de ces zones au fur et à mesure de leur création. Concernant le paysage, l'étude montre le besoin d'un renforcement des haies autour du site afin de favoriser son intégration paysagère. J'insiste sur la nécessité de planter dès maintenant des plants forestiers autour du site d'exploitation actuel, avec des chênes pubescents et des chênes verts ainsi que des essences arbustives locales. Au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation, des plantations du même type devront être faites autour des nouvelles emprises. En conclusion, sous réserve de l'engagement de réaliser un plan de gestion des zones écologiques en parallèle de la remise en état et de la plantation de haies arborées et arbustives autour du site actuel et autour des emprises à venir, mon avis est favorable. »

- *En ce qui concerne le suivi a posteriori, il convient d'insister sur le fait qu'après l'exploitation et la remise en état, les terrains sont restitués à leurs propriétaires qui en reprennent la pleine jouissance.*

La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales, le 11 février 2008, a noté :

- que l'extension se fera dans le prolongement Est de la carrière actuelle,
- que la profondeur d'exploitation (55 m NGF) restera inchangée,
- que les mesures de bruit et simulations montrent que l'impact sonore varie peu et reste inférieur aux seuils réglementaires, à l'exception de « Les Fouillouses » et « Le Grand Rosier ».
 - *Ces exceptions concernent le dépassement de l'émergence en cas de décapage en période nocturne en limite de site.*
- Le pétitionnaire prévoit de maintenir les mesures actuelles pour limiter les effets sur l'environnement en prévoyant néanmoins d'aménager l'organisation du travail afin de supprimer, en période nocturne, l'activité de décapage au droit des 2 sites visés plus haut. De plus, un merlon végétalisé de 3 mètres de hauteur sera édifié en limite Nord de l'extension, comme souhaité par les habitants du Grand Rosier et ce, 10 ans avant le début des travaux d'extraction de cette zone.
 - *La construction d'un tel merlon est prévue dans le projet d'arrêté.*
- Il y a aura peu d'impacts significatifs au niveau des premières habitations compte tenu des équipements et procédures envisagés.
- En conclusion, la DDASS émet un avis favorable à condition que les aménagements ayant pour effet d'abaisser les niveaux sonores induits par l'activité, de jour comme de nuit, soient bien réalisés.

Le Service interministériel de défense et de protection civile, le 14 décembre 2007, n'a pas fait de remarque défavorable.

Le Service départemental d'incendie et de secours, le 19 décembre 2007, a émis un avis favorable en indiquant qu'il conviendra de s'assurer que l'atelier (avec carburants) et la base vie existante sont au moins défendus soit par un poteau normalisé de 60 m³/h à moins de 200m, soit par une réserve d'eau de 120 m³, soit par la combinaison des 2.

- *Ces dispositions ne visent pas le site de la carrière, mais le site TRANSCO où se trouvent notamment les carburants. Il existe cependant sur la carrière une réserve d'eau de 400 m³ qui pourrait être utilisée à cet effet.*

L'Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture, le 10 janvier 2008, n'a pas fait de remarque à l'égard de ce dossier.

L'Institut national de l'origine et de la qualité, le 7 décembre 2007, a émis un avis réservé : l'extension se fera sur environ 9 ha de vigne en production. Les viticulteurs concernés sont favorables au projet et ont donné leur accord. Pour certains, les vignes arrachées pourraient bénéficier du régime des replantations anticipées, leur permettant de maintenir une production sur d'autres parcelles disponibles.

Le Service départemental de l'architecture et du patrimoine, le 11 décembre 2007, n'a pas fait d'observation particulière.

Le Préfet de région, et par délégation le Service régional de l'archéologie, le 7 décembre 2007, a annoncé son intention de prescrire une opération d'archéologie préventive ; le secteur d'implantation et l'extension sont propices à la mise à jour d'éléments du patrimoine enfoui allant de la préhistoire à la période moderne. 2 solutions s'offrent au pétitionnaire : faire une demande de réalisation anticipée suivant certaines conditions, soit la réaliser dans le cadre de l'instruction du dossier d'urbanisme.

- *Ce service a depuis indiqué par courrier du 18 juin 2008 qu'il n'y aurait pas de diagnostic archéologique.*

Le Conseil général, le 15 février 2008, en complément de son avis du 3 janvier, a demandé à ses services d'étudier l'impact du trafic supplémentaire sur le réseau routier et le cas échéant de définir les aménagements nécessaires pour garantir les conditions normales de sécurité des usagers sur l'itinéraire. Le conseil général précise :

« L'intérêt de la simplification du circuit de transport par un usage à double sens de la RD10 est confirmé. Il en est de même de sa condition de mise en œuvre qui consiste en un nécessaire aménagement préalable de l'itinéraire. Au delà des ces 2 confirmations, il apparaît que l'actuel projet de renforcement de la chaussée de la RD10 prévu par le Conseil général ne sera pas suffisant pour garantir des conditions normales de sécurité tant pour les usagers que pour les riverains. Plus précisément, la fréquence de passage de poids lourds évaluée entre 2 à 3 minutes lors des périodes de production maximale contraint à des aménagements supplémentaires au droit des zones bâties. C'est le cas de la traverse de « Chez Chotard » sur la commune de Jurignac qui ne pourra pas supporter le trafic pour cause d'étroitesse entre son bâti, de défaut de visibilité des accès des riverains et de virages. Une déviation de ce village sera une obligation. Il en sera de même de quelques dévoiements de tracé pour s'écarter des habitations riveraines isolées dans les hameaux « Les Fouillouses » et « La Croix Nouveau » à Birac. Tel que je l'indiquais le 3 janvier dernier, je demande, à l'égal de qui avait été imposé au pétitionnaire lors de l'autorisation d'ouverture de la carrière, en application de l'article L131-8 du code de la voirie routière, que la société CDMR participe aux travaux en s'engageant à fournir gratuitement l'ensemble des matériaux calcaires (de la provenance de la carrière de Birac ou d'une autre carrière suivant les caractéristiques des matériaux) qui sera nécessaire pour les aménagements de la RD10. »

- *Comme indiqué dans le mémoire en réponse au commissaire enquêteur, CDMR a donné son accord de principe pour fournir les granulats pour les travaux entre la carrière et la RN10.*

Monsieur le sous-préfet de Cognac, le 3 avril 2008, a noté les observations formulées par les riverains et notamment :

- l'accroissement du trafic des camions,
- le souhait du maintien du créneau horaire 6 h 30 / 21 h 30 pour l'exploitation,
- l'inquiétude concernant le créneau horaire de 4 h – 6 h 30 retenu pour le chargement des camions sachant que lors de la mise en service du circuit dit court, le passage nocturne des camions risque de créer une gêne importante,
- le dégagement des poussières et l'absence de bâchage des camions,
- le problème de la déviation du village de « Chez Chotard » : la modification du trajet actuel ne peut être envisagée tant que les travaux de renforcement et de mise en sécurité de la RD10 entre la sortie de la carrière et le nouvel échangeur sur la RN10 ne seront pas réalisés.

Le problème lié à la circulation des camions reste à régler et conditionne l'autorisation d'augmenter la cadence de production.

« Sous réserve de la prise en compte des remarques ci-dessus, le commissaire enquêteur émet un avis favorable sur le projet et j'émet pour ma part un avis conforme à celui du commissaire enquêteur. »

Avis des Conseils Municipaux

Les Conseils municipaux des communes incluses dans le rayon d'affichage ont émis les avis suivants :

- **Birac** - Délibération 18 février 2008. La municipalité a fait plusieurs remarques :
 - Horaires : Il serait souhaitable que les horaires restent inchangés (6 h à 21 h 15) en raison de la proximité des habitations du lieu dit « Les Fouillouses » pour le respect du sommeil des habitants.
 - Jours de travail : dans le dossier d'enquête, il est formulé que 10 samedis seraient travaillés en plus des jours habituels. Est-ce pour l'entretien du matériel ou pour poursuivre l'exploitation (concassage...)?

- Poussières : Il est impératif de capter les poussières à la sortie des tapis porteurs avec des manches à air munies d'une brumisation suffisante afin de limiter le déplacement des poussières par le vent en période de sécheresse. Tel que mentionné dans le cahier des charges, les riverains, dans un rayon de 300 m, souhaiteraient une prise en charge hebdomadaire du lavage de leur véhicule.
- RD10 : En urgence, le recalibrage de la chaussée doit intervenir avant l'ouverture de l'extension demandée, en raison de l'augmentation de la circulation. De plus, il faut maintenir le sens de rotation des camions tel qu'il est mentionné dans le cahier des charges.
- Déplacement du chemin communal n°118 des Fouillouses au Rosier : Le 23 août 2007, le conseil municipal a donné un avis favorable au déplacement de ce chemin afin de créer un périmètre de garantie de sécurité aux citoyens. Au vu du plan dans le dossier d'enquête, la commune souhaiterait que la route qui sera créée soit la plus droite possible. Le conseil municipal pense qu'une concertation doit être établie entre les différents propriétaires, la mairie et la société CDMR. CDMR devra s'engager à créer une nouvelle route de manière à faciliter l'accès aux véhicules agricoles actuels (largeur 4 m minimum) ainsi que le revêtement à l'identique de celui rétrocedé (enrobé) et la signalisation nécessaire.
- Fourniture de matériaux : Lors de la création de la carrière, la société GSM, devenue depuis CDMR s'était engagée à fournir à la commune de Birac, gratuitement, la quantité de 200 t de matériaux. A ce jour, au vu de la demande d'extension, la commune de Birac souhaiterait augmenter le tonnage et le porter à 400 t gratuites.

A l'unanimité, le conseil municipal donne un avis favorable à cette demande d'autorisation d'exploiter.

- *Dans un courrier du 21 avril 2008, concernant le déplacement du chemin rural n°118 des Fouillouses au Rosier, CDMR est disposé à la concertation organisée par la mairie. CDMR s'engage également à créer cette nouvelle route de manière à faciliter l'accès aux véhicules agricoles actuels ainsi que le revêtement à l'identique de celui rétrocedé et la signalisation nécessaire pour garantir la sécurité des utilisateurs. Concernant le travail du samedi, il s'agit du travail ordinaire de la carrière. Nous proposons dans l'arrêté que l'exploitant nous déclare préalablement chaque samedi travaillé.*

- **Jurignac** - Délibération du 15 février 2008. La municipalité a émis un avis défavorable :
 - considérant que la réunion du 26 novembre 2007 avec les riverains et les services du Conseil général pour l'aménagement de la RD10 dans la traversée de Chez Chotard fait apparaître de nombreux problèmes :
 - vitesse des usagers trop importante (VL et PL),
 - distance de visibilité faible pour les sorties riveraines donc danger,
 - problème de sécurité pour les mouvements de tourne à gauche pour les entrées riveraines,
 - difficultés d'insertion dans le trafic de la RD10 due principalement à la vitesse des usagers,
 - difficulté de s'insérer sur la RD10 en venant de la VC7 (angle aigu),
 - crainte d'une augmentation très forte du trafic PL après la mise en service de l'échangeur de la RN10 à Jurignac,
 - nuisances sonores accrues dues au trafic PL,
 - risques de fissures ou d'écroulement du bâti existant (notamment le mur de propriété à l'intérieur du virage),
 - risque de dévaluation du patrimoine, dégradation de la qualité de vie des riverains, affaissement ponctuels de la chaussée existante.
 - considérant que les problèmes suscités sont valables pour tous les villages de la commune en bordure de la RD10 entre la RN10 et Châteauneuf,
 - considérant que le projet d'extension de l'activité des carrières GARANDEAU, élément nouveau, va engendrer 3 fois plus de rotations (à plein et à vide alors qu'actuellement, les camions ne circulent qu'à vide) et donc multiplier par 3 toutes les nuisances,
- décide :
 - d'émettre un avis défavorable à l'extension de la carrière de Birac car elle va entraîner un accroissement important du trafic dans les villages de Jurignac bordant la RD10 et en particulier au village de Chez Chotard, augmenter encore la dangerosité de sa traversée,
 - de réclamer impérativement l'étude d'une déviation de ce village auprès du Conseil général.
- *La déviation de « Chez Chotard » et autres travaux entre la RN10 et la carrière sont prévus par le conseil général et CDMR s'est engagé à fournir les matériaux. Les travaux sont prévus en 3 phases sur 3 ans, dont la première devrait débuter en 2010.*
- **Châteauneuf-sur-Charente** - Délibération du 30 janvier 2008 - Avis favorable sous réserve que les évacuations de matériaux soient réalisées sur les grands axes.

Avis de l'inspection

Une enquête publique est l'occasion aux personnes concernées d'exprimer leurs remarques, avis, oppositions, à l'exploitation d'une installation classée. Celle-ci en fut la démonstration.

Il convient néanmoins de signaler que cette carrière fait déjà l'objet d'une commission locale d'information tenue en mairie de Birac, et que nous n'avons pas reçu de plainte depuis longtemps.

L'enquête publique a montré avant tout que ce n'est pas l'exploitation même du site qui pose problème, mais les effets indirects liés au transport des matériaux entre la carrière et la RN10, principalement le trafic vers le sud. Environ 50 % de la production de Birac part vers le sud (région bordelaise).

Les travaux de mise à 2 X 2 voies de la RN10 au niveau de Jurignac sont en cours et suite à l'aménagement de l'échangeur RD10 – RN10, le trafic routier en direction de Châteauneuf devrait se faire principalement sur la RD10. Il sera donc plus important et ne concernera pas que le transport de granulats. Le Conseil général prévoit la déviation de « Chez Chotard » et autres travaux de dévoiement, ce qui améliorera la sécurité par rapport à la situation actuelle. En réponse à l'avis du Conseil Général, dans un courrier du 21 avril 2008, CDMR a précisé que « Après concertation avec la Direction des routes du Conseil Général, CDMR a donné un accord de principe pour fournir les granulats pour les travaux d'aménagement entre la carrière et la RN10. Ceci devrait faciliter la réalisation de la déviation du village « Chez Chotard » et des quelques dévoiements de tracé au droit des habitations riveraines isolées, qui sont maintenant prévues par le Conseil Général ». Ces travaux devraient être réalisés en 3 phases, dont la première en 2010.

Le trafic routier des camions de transport de granulats sur les RD10 et RD84 ne concerne pas seulement la carrière de Birac, mais aussi l'autre carrière CDMR de Châteauneuf située à environ 5 km. La production maximale autorisée des 2 carrières est de : 550 kt + 700 kt soit 1 250 kt. Suivant la présente demande d'augmentation de capacité de production de Birac, celle-ci passerait à : 850 kt + 700 kt soit 1 550 kt. Selon CDMR, en réponse aux observations du commissaire enquêteur dans un courrier du 21 avril 2008, « le trafic global reste stable...et sera toujours globalement identique à celui d'aujourd'hui...L'augmentation de la production du site de Birac n'aura en réalité que peu d'impact sur l'évacuation des produits finis ». Il convient cependant de signaler que la carrière de Châteauneuf arrive à échéance en mai 2010 et à ce jour, il n'y a pas eu de demande de renouvellement et extension. L'exploitant nous a précisé également qu'en cas de renouvellement - extension à Châteauneuf, la production sera bien inférieure à celle qui avait été autorisée jusqu'à présent.

Ce point relatif au nombre de camions circulant à partir de ces 2 carrières est difficilement vérifiable et il nous paraît qu'une augmentation de production entraînera une augmentation du trafic. Pour éviter celle-ci, nous proposons (comme l'indique Monsieur le commissaire enquêteur) de conditionner l'autorisation de production maximale de 850 000 t/an à :

- soit, l'arrêt de production de la carrière « Peuroty » à Châteauneuf ;
- soit la réalisation effective de tous les travaux routiers entre la carrière et la RN10 prévus par le conseil général.

La demande de chargement dès 4 h le matin est faite pour que les camions puissent accéder aux chantiers bordelais en début de matinée. Cela permet également d'étaler les départs vers les chantiers plus proches qui actuellement sont concentrés entre 6 h 30 et 8 h 30. CDMR a proposé de garder l'itinéraire (RD10-RD84 via Châteauneuf) pendant ce créneau 4h – 6h30. Dans le projet d'arrêté, il est prévu que tout départ de camion chargé se fasse en passant par Châteauneuf.

Concernant le travail du samedi (10 par an), il conviendra que l'exploitant déclare préalablement à l'inspection le fonctionnement de la carrière ce jour là.

Le dossier prévoyait qu'une partie des terrains boisés (environ 3,5 ha) soient exploités dans plus de 15 ans. En cas de défrichement, l'article L515-1 du code de l'environnement précise que l'autorisation ne peut excéder 15 ans pour les terrains dont le défrichement est autorisé en application des articles L311-1 ou L312-1 du code forestier. Il est prévu toutefois que lorsque l'exploitation des terrains est associée à une industrie transformatrice nécessitant des investissements lourds, la durée de l'autorisation d'exploiter peut être portée à 30 ans après avis conforme de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites. CDMR a fait une demande sur 30 ans en apportant des justifications économiques qui concernent le fonctionnement ordinaire de la carrière et l'installation de traitement, déjà réalisées ou futures, lesquelles à notre avis, ne peuvent être retenues pour obtenir cette dérogation. Nous avons averti CDMR sur ce point et l'entreprise a révisé son plan d'exploitation, ce qui impliquera une exploitation plus tôt sur la partie sud de l'extension, là où il y a les bois, afin de respecter ce délai de 15 ans fixé à l'article L515-1 précité. Les garanties financières sont par conséquent elles aussi modifiées. Les riverains du hameau du Rosier ont été informés par l'exploitant de cette modification et ceux-ci souhaitent que le merlon qui devait être construit initialement 10 ans avant le début des travaux ne le soit maintenant qu'au début des travaux sur la phase 2b tel que figuré sur la plan de phasage.

Conclusion

Sous réserve du respect des prescriptions reprises dans le projet d'arrêté ci-joint, nous émettons un avis favorable à cette demande. Conformément aux dispositions de l'article R512-25 du Code de l'environnement, nous proposons que le dossier soit soumis à l'avis de la Commission départementale de la nature, des paysages et des sites, formation spécialisée des carrières.