



DIRECTION RÉGIONALE DE L'INDUSTRIE,  
DE LA RECHERCHE ET DE L'ENVIRONNEMENT  
POITOU-CHARENTES  
Subdivision Environnement industriel et  
Ressources minérales  
Z.I. de Nersac – Rue Ampère  
16440 NERSAC  
Tél. : 05.45.38.64.64 - Fax : 05.45.38.64.69  
Mél. : [sub16.drire-poitou-charentes@industrie.gouv.fr](mailto:sub16.drire-poitou-charentes@industrie.gouv.fr)  
<http://www.poitou-charentes.drire.gouv.fr/>

A Nersac, le 11 février 2008

## **EXPLOITATION DE CARRIÈRE**

**Projet de création d'une carrière de calcaire**

----  
**Société DESCHIRON  
à VERVANT**

### **RAPPORT DE L'INSPECTEUR DES INSTALLATIONS CLASSEES**

Monsieur le Préfet de la Charente nous a transmis le 8 décembre 2007 pour établir un rapport de présentation à la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, formation spécialisée des carrières, les pièces des enquêtes publique et administrative réalisées dans le cadre de l'instruction du dossier présenté par la société DESCHIRON et relatif à une demande d'ouverture d'une carrière de calcaire à VERVANT.

### **PRESENTATION DE L'ENTREPRISE PORTEUSE DU PROJET**

#### **1 LE DEMANDEUR**

##### **1.1 - Identité**

Raison sociale : ENTREPRISE DESCHIRON  
Forme juridique : Société par actions simplifiées  
N° de Siret : 542 011 275 00030  
Code d'activité économique : 451 B  
Siège social : 1. rue du Docteur Charcot – BP 10 – 91421 MORANGIS Cedex  
Représenté par : Monsieur BOISSON, Président.  
La Société DESCHIRON est une filiale du Groupe VINCI.

##### **1.2 - Capacité technique**

La Société DESCHIRON a été créée en 1885. Elle emploie environ 550 personnes dont 80 cadres et 130 employés, techniciens et agents de maîtrise.

La Société DESCHIRON dispose de personnels spécialisés tels qu'ingénieurs méthodes et travaux, conducteurs de travaux, géomètres, laborantins, ingénieurs environnement, mineurs....

Dans le cadre du projet, il est prévu d'affecter 25 personnes au fonctionnement de la carrière. Il s'agira notamment de cadres, de techniciens et de conducteurs d'engins.

Cette entreprise possède un parc de 300 machines de grosses puissances (scrapeurs, tombereaux, tracteurs, chargeuses, pelles hydrauliques (niveleuses...).



Elle justifie de 4 qualifications dans les domaines de la qualité, de l'environnement et de la sécurité :

- AFAQ ISO 9001 Version 2000 - Qualité
- AFAQ ISO 14001 - Environnement
- AFAQ OHSAS 18001 - Sécurité
- AIB-VINCOTTE LSC<sup>xx</sup> Version 2004/04 - Sécurité

90 % de son activité concernent les travaux de terrassements liés aux autoroutes, LGV et carrières.

Depuis 1993, date d'entrée des carrières dans la nomenclature des installations classées, la société DESCHIRON a bénéficié de 13 autorisations d'exploiter des carrières pour des productions de 260 000 à 1 000 000 tonnes/an.

Ses références dans ce domaine portent sur près de 240 millions de tonnes. Les références dans le domaine des travaux à l'explosifs réalisés par le pétitionnaire depuis une trentaine d'années portent sur un volume de 87 millions de m<sup>3</sup>, soit plus de 175 millions de tonnes, ayant nécessité la mise en œuvre de plus de 18 000 tonnes d'explosifs.

### 1.3 - Capacité financière

Les chiffres d'affaires de la société, ces trois dernières années, varient entre 135 et 191 millions d'euros. Le montant du capital social s'élève à plus de 10 millions d'euros.

Hormis les coûts de fonctionnement classiques de la carrière (matériel, charges, salaires...) les coûts globalisés des mesures compensatoires (analyses, protection de l'environnement, sécurité, santé) et les coûts de remise en état de la carrière sont évalués par le porteur du projet à environ 216 000 € par an soit 0,14 % du chiffre d'affaires moyen des trois dernières années.

## 2 LE SITE DE L'IMPLANTATION

### 2.1 – Localisation

Le site objet de la demande d'ouverture de carrière se situe sur la commune de Vervant aux lieux-dits « Le Coin du Mur », « La Motte du part », « La Demoiselle » et « La Pointe de Bois Fumé ».

Le projet porte sur les parcelles suivantes :

Commune	Section cadastrale	N° de parcelle	Superficie parcelle			Superficie sollicitée		
			ha	a	ca	ha	a	ca
VERVANT	A	25	5	1	10	5	1	10
		26	0	20	20	0	20	20
		27	0	21	40	0	21	40
		28	0	30	0	0	30	0
		29	1	70	50	1	70	50
		30	1	46	70	1	46	70
		31	0	86	0	0	86	0
		32	0	15	80	0	15	80
		33	0	14	50	0	14	50
		34	0	15	90	0	15	90
		43	1	42	23	1	42	23
	ZB	26	13	60	50	13	60	50
		27	0	10	90	0	10	90
		32	4	7	80	4	7	80
		33	0	54	50	0	54	50
		34	0	17	10	0	17	10
		35	0	27	60	0	27	60
		36	0	91	70	0	91	70

		<b>37</b>	1	79	20	1	79	20
		<b>38</b>	1	61	90	1	61	90
		<b>39</b>	0	15	0	0	15	0
		<b>40</b>	0	17	50	0	17	50
		<b>41</b>	0	25	50	0	25	50
		<b>42</b>	0	10	80	0	10	80
		<b>44</b>	0	21	80	0	21	80
		<b>45</b>	1	89	0	1	89	0
		<b>47</b>	0	13	90	0	13	90
		<b>48</b>	0	17	90	0	17	90
		<b>49</b>	0	39	10	0	39	10
		<b>50</b>	1	75	0	1	75	0
		<b>51</b>	2	30	10	2	30	10
		<b>54</b>	2	46	0	2	46	0
		<b>55</b>	0	9	10	0	9	10
		<b>60</b>	1	30	10	1	30	10
		<b>Chemin Rural de Vervant à Mansle</b>			<i>superficie non déterminée</i>		<b>24</b>	<b>44</b>
<b>TOTAUX</b>					<b>46Ha 16a 33ca</b>		<b>46Ha 40a 77ca</b>	

La superficie totale sollicitée est supérieure à la superficie totale des parcelles, puisqu'elle intègre la partie du chemin rural de Vervant à Mansle qui sera détourné lors de la première phase d'exploitation.

La superficie totale de l'emprise sollicitée par cette demande représente 46 ha 40 a et 70 ca dont une superficie exploitable de 33 ha 91 a 40 ca.

A noter que les parcelles ZB 60 (station de transit) et ZB 54 et 55 (installation de traitement et station de transit) ne feront pas l'objet d'extraction de matériaux.

## **2.2 - Milieu physique**

Le projet de carrière se situe au sein du bassin versant de la Charente, à 4,5 km de la Charente via une combe et le ruisseau temporaire de la Brangerie.

La partie Ouest de la carrière se situe sur la ligne de partage des eaux limitant les aquifères, référencée n° 118 b dit « Angoumois/Est Charente » et n° 113 Aunis/Charente Nord.

Le site du projet est occupé à l'affleurement par les formations carbonatées (calcaire à grain fin) du Kimméridgien inférieur et de l'Oxfordien terminal. Le site se trouvant proche de la limite stratigraphique sur laquelle se superposent les formations de calcaires blancs à lamellibranches du Kimméridgien inférieur, la puissance de la formation peut alors être estimée au droit du projet à une centaine de mètres.

Le projet est en dehors des périmètres de protection des captages AEP les plus proches. Il se situe néanmoins dans le périmètre de protection des prises d'eau de Coulonges sur Charente à St Savinien. Ce captage se situe à 55 km à l'Ouest de Vervant.

65 % des parcelles sont occupées par des cultures. Le reste des parcelles est occupé par des boisements et taillis.

La carrière se situe à l'extérieur des rayons de protection des monuments historiques inscrits ou classés des communes riveraines.

En revanche, le site de la carrière projetée est à forte susceptibilité de présence d'indices archéologiques.

## **2.3 - Milieu humain**

L'habitation la plus proche est au lieu-dit « Château Margot » à 500 m de l'emprise de la carrière et 540 mètres de la zone exploitable.

Les premières habitations du bourg de Vervant se trouvent à 540 m des limites d'emprises et 640 m de la zone exploitable. Toutes les autres habitations sur le secteur Est se trouvent à plus de 1 km.

## **2.4 - Milieu naturel**

Une partie de la carrière se situe au sein de la ZNIEFF de type I n° 24 dite « Forêt de Boixe » soit 39,6 % du projet. La zone recoupée par la carrière représente environ 1 % de la surface de la ZNIEFF.

## **3 LE PROJET**

### **3.1 – Justification**

La Société DESCHIRON justifie son choix d'implantation sur la commune de VERVANT par la qualité des matériaux présents dans cette zone et la position géographique du site vis-à-vis de différents projets d'infrastructure :

- Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique dont les travaux sont prévus entre 2009 et 2015.
- La mise à deux fois deux voies des RN 147 et 149.
- La création de l'autoroute A 831 Rochefort/Fontenay le Comte.
- L'élargissement des tronçons des RN 141 et RN 10.
- Le contournement Autoroutier de Bordeaux.
- La mise à deux fois trois voies de la rocade de Bordeaux.

L'ouverture de cette carrière devrait permettre de palier le déficit de matériaux pour ces projets.

### **3.2 - Nature du projet**

L'autorisation a été demandée pour une durée de 18 ans et une production maximale de 1 250 000 tonnes par an les trois premières années puis 700 000 tonnes/an.

Le projet regroupe trois activités relevant des rubriques suivantes de la nomenclature des installations classées :

- 1) Exploitation de carrière – rubrique 2510.1
- 2) Installation de traitement des matériaux – rubrique 2515.1 - puissance 2800 KW
- 3) Station de transit de produits minéraux – rubrique 2517-1 - volume de 90 000 m<sup>3</sup>.

Le projet s'étend sur une superficie exploitable de l'ordre de 34 hectares et est programmé sur 4 phases réparties sur 18 ans.

L'exploitation se déroulera à ciel ouvert par abattage à l'explosifs et reprise du tout venant brut d'abattage au moyen d'engins.

Le gisement sera exploité en deux ou trois gradins d'une hauteur d'une dizaine de mètres jusqu'à une cote de 90 m NGF pour la zone Ouest et 83 m NGF pour la zone Est.

Les tirs d'abattage auront lieu au rythme moyen de deux tirs par semaine. Il pourra y avoir 3 à 4 tirs par semaine lors de la première phase d'exploitation.

Les produits fabriqués sont essentiellement des granulats de diverses classes granulaires  $d/D$  ( $d$  : dimension minimale –  $D$  : dimension maximale).

En se basant sur les statistiques d'exploitation, la Société DESCHIRON estime que pour fabriquer 1 tonne de produit, il convient d'extraire  $\frac{1}{2}$  m<sup>3</sup> de roche calcaire en place.

Pour fabriquer ces produits, la société disposera d'une installation qui assurera le concassage, le broyage et le criblage des matériaux que l'on désigne sous le vocable « installation de premier traitement ».

Cette installation sera composée de trois parties (primaire, secondaire et tertiaire), de transporteurs à bande et sauterelles et d'équipements annexes.

La fabrication des produits sera effectuée sans aucun apport d'eau.

Toutefois, afin de réduire voire supprimer les poussières, les convoyeurs seront capotés et des systèmes de rampes de pulvérisation seront mis en place aux endroits critiques, trémies recettes et points de jetée des transporteurs.

Pour stocker les produits fabriqués en attendant leur expédition, deux zones de transit seront aménagées :

- pour une capacité d'environ 50 000 m<sup>3</sup> au sud de la carrière en parcelle ZB 55 et 54.
- pour une capacité d'environ 40 000 m<sup>3</sup> en parcelle ZB 60.

La station en parcelle ZB 60 permettra le stockage temporaire de matériaux destinés à charger les trains desservant la carrière. Une trémie sera mise en place sur cette parcelle afin d'alimenter un convoyeur qui mènera les matériaux jusqu'à l'embranchement de la voie ferrée.

Ce convoyeur traversera les chemins ruraux interceptés via des buses enterrées sans modification du tracé du CR.

Le porteur du projet prévoit un aménagement pour la sortie de la carrière sur la RD 18 dans le but d'assurer la sécurité vis-à-vis de la circulation publique sur cette voie.

Le projet consiste à créer un tourne à gauche au niveau de l'intersection avec le CR de Vervant à Mansle (VC 101 bis). Cet aménagement devra être réalisé en concertation avec le Conseil Général.

La section de la VC 101 bis reliant la carrière à la RD 18 sera élargie renforcée et recouverte d'un nouvel enrobé.

## **4 LES INCONVENIENTS ET MOYENS DE PREVENTION**

### **4.1 - Sur le patrimoine culturel**

Concernant le patrimoine archéologique, l'entreprise prendra contact avec le Service Régional d'Archéologie afin qu'il examine si le projet est susceptible de donner lieu à des prescriptions archéologiques et que toutes mesures préventives nécessaires puissent être mises en œuvre.

### **4.2 - Sur le paysage**

L'impact paysager de la carrière sera sensible lors de l'exploitation de la découverte et du 1<sup>er</sup> palier du secteur Ouest. Ensuite, lors de l'exploitation en fouille, les mouvements des engins ne seront plus visibles.

Côté Est, l'ensemble de la carrière et des installations est masqué du fait de la topographie et de la présence de la forêt ceinturant le site et coupant les axes de vision. Une bande boisée de 40 mètres sera conservée le long de la RD 18 et une haie sera plantée coté Vervant.

Les merlons seront enherbés afin de les intégrer dans l'environnement local.

### **4.3 - Sur le Transport**

L'accès à la carrière est prévu à partir de la RD 18 via la VC 101 bis.

- Deux itinéraires principaux sont prévus pour évacuer les matériaux – l'un vers Mansle afin de rattraper la RN 10 et fournir les chantiers locaux ou régionaux et le chantier de la LGV – l'autre en direction de St Amant de Boixe avec bifurcation sur la D 32 vers l'Ouest pour alimenter le chantier de la LGV.

L'itinéraire proposé pour alimenter le chantier de la LGV permet de ne traverser aucun village. Néanmoins, celui-ci devra être validé par l'entreprise qui sera retenue pour réaliser le chantier de la LGV.

En phase de production maximale 1 250 000 t/an, le trafic de camions pourrait être de 230 rotations journalières. Pour la production annuelle des années suivantes, 128 rotations journalières sont prévues.

L'entreprise DESCHIRON a pris contact avec RFF (Réseau Ferré de France) afin d'établir un embranchement sur la ligne ferroviaire actuelle (Poitiers – Bordeaux).

Après réalisation de la nouvelle voie ferrée, à raison de l'expédition d'un train par jour, le nombre moyen de camions sera diminué de 37,5 %. Le trafic serait alors de 80 rotations par jour.

Le chemin rural de « Vervant à Mansle par la Forêt » traverse l'emprise du projet. Il sera dévié en phase 1 du projet.

#### **4.4 - Sur le bruit et les vibrations**

L'environnement sonore actuel est essentiellement rural. De façon générale, les phases extraction - transport sont prévues de 7 h à 19 h avec interruption les week-ends et jours fériés. La plage horaire maximale de travail est sollicitée entre 7 h 00 et 21 h 00.

Les simulations faites dans le cadre du dossier, montrent que les bruits induits par cette nouvelle activité seront audibles des riverains mais que les dispositions réglementaires en matières de bruit (émergences) devraient être respectées. Le concasseur primaire qui émet des niveaux sonores importants, en basse fréquence, sera encaissé sous le niveau naturel du sol, permettant une atténuation forte du bruit généré par cet équipement.

De manière générale, les tirs auront lieu vers 12 h 00. La charge unitaire maximale sera déterminée de manière à ne pas engendrer des niveaux de vibrations susceptibles de causer des dommages aux habitations et constructions.

L'entreprise surveillera les vibrations de chaque tir d'explosif effectué à l'aide de sismographes enregistreurs directement chez les riverains les plus proches.

Elle s'engage également à contrôler la surpression acoustique aérienne.

#### **4.5 - Sur les eaux**

La carrière est en dehors des périmètres de protection des captages AEP les plus proches.

Un réseau de 4 piézomètres a été mis en place dans le cadre des études faites sur ce projet de carrière. Ce réseau sera conservé et permettra de suivre le niveau et la qualité de la nappe tout au long de l'exploitation de la carrière.

Le projet prévoit une exploitation à la côte NGF 90 m à l'Ouest et NGF 83 m à l'Est en totalité hors d'eau, sans atteinte de la nappe souterraine.

Les engins et les camions seront entretenus dans un atelier et sur une aire étanche. Les stockages de carburant et de produits susceptibles de générer une pollution seront associés à des cuvettes de rétention.

Il est prévu d'isoler hydrauliquement l'excavation pour ne pas augmenter les volumes d'eaux à traiter, par la création d'un fossé périphérique.

Les eaux collectées par l'excavation ou les zones techniques, seront clarifiées dans des bassins de décantation et infiltrées en aval de ceux-ci.

Les eaux de ruissellement de l'aire de ravitaillement en carburant et de l'atelier transiteront par un séparateur à hydrocarbures avant rejet vers un bassin de décantation.

#### **4.6 - Sur les poussières**

Des mesures sont prévues pour limiter les émissions de poussières et protéger les habitations voisines : pas de décapage en période sèche, arrosage des pistes et mise en place d'un merlon végétalisé. L'installation de traitement des matériaux sera pourvue de système de pulvérisation fine favorisant l'abattement des poussières à la source.

De même, un arrosage systématique des pistes et des stocks au sol sera fait pour éviter de possibles émissions et envols de poussières.

Des mesures de retombées de poussières dans l'environnement seront réalisées afin de qualifier l'état de pollution du secteur.

#### **4.7 - Sur le milieu biologique**

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation, l'entreprise DESCHIRON a missionné le bureau d'étude Ouest Aménagement afin de réaliser une expertise écologique du secteur.

L'étude a mis en évidence que les intérêts patrimoniaux, notamment floristiques, se situaient dans le quart Sud-Est de l'emprise initialement projetée. Ce secteur a été exclu du projet de carrière.

Le projet de carrière va entraîner la disparition de 13,3 hectares de forêt. Dans le cadre de ce défrichement, l'entreprise DESCHIRON a pris les engagements suivants :

- Reboisement partiel des parcelles exploitées dans le cadre de la remise en état, représentant une surface de 8 hectares.
- Mise en place d'un boisement compensateur pour une superficie double à celle défrichée.
- Mise en place, en accord avec la commune de Mansle d'un dispositif de gestion de 54 ha de forêt actuellement laissée à l'abandon.

L'étude de Ouest aménagement a permis également de constater la présence du triton marbré dans un petit bassin réalisé pour l'abreuvement du gibier et régulièrement alimenté artificiellement en eau.

Il est prévu de reconstituer une mare à l'Est du projet, parcelle A 29. Compte tenu du phasage proposé, la création de cette mare, dès le début de l'exploitation, permettra de disposer d'un délai de 10 ans pour sa colonisation avant la destruction de l'abreuvoir actuel.

Quelques chiffres à rappeler :

- 39,6 % de la surface du projet se situe au sein de la ZNIEFF de type I n° 24 soit 18,4 ha.
- 8,3 ha ont été exclus du projet initial
- 12,8 ha de parcelles du projet sont boisés soit 0,58 % de la superficie boisée de la ZNIEFF.
- Le projet représente 1,07 % de la superficie totale de la ZNIEFF.

#### **4.8 - Sur la santé des riverains**

Compte tenu des dispositions prévues pour réduire les émissions de poussières et de bruit, ce type de carrière ainsi que les matériaux extraits n'ont pas de répercussion sur la santé des riverains et la santé publique en général.

#### **4.9 - Remise en état**

Le projet de remise en état de la carrière a été étudié en collaboration avec Bernard LASSUS, architecte paysagiste de renom ayant reçu le Grand Prix du Paysage en 1996.

Ce projet prévoit des plantations sur environ 8 ha, la mise en place d'un jardin expérimental et la création d'un belvédère.

Les anciens fronts de taille seront réaménagés par des talus géométriques et des pentes qui permettront d'accéder au carreau de la carrière.

\*\*\*\*\*

Le montant des dépenses pour limiter les effets de l'installation est estimé par l'entreprise à 3 324 600 €.

Comme pour toute carrière, l'entreprise DESCHIRON devra mettre en œuvre des garanties financières en cas financières en cas d'obtention de l'autorisation d'exploiter.

Ces garanties varient entre 282 847 € et 250 223 € selon la phase d'exploitation.



## 1 - Avis des Services et réponse de la société DESCHIRON

**Le Service départemental de l'architecture et du patrimoine de la Charente**, le 2 août 2007. **Pas d'observation** sur le dossier.

**Le Service interministériel de défense et de protection Civile**, 14 août 2007. **Aucune remarque défavorable** sous réserve du respect des dispositions contenues dans le dossier afin d'éviter tout risque d'accident et de pollution.

➤ *Le pétitionnaire s'engage à respecter l'ensemble des mesures de prévention décrite dans le dossier.*

**Le Service départemental d'incendie et de secours de la Charente**, le 4 septembre 2007. **Avis favorable** à la réalisation de ce projet, avec les observations suivantes.

### ➤ **Objet des observations :**

1. Se conformer aux règles de sécurité édictées dans les arrêtés types relatifs aux rubriques des activités exercées.

2. Assurer la défense extérieure contre l'incendie :

- soit par un poteau d'incendie de 100 mm normalisés, susceptible d'assurer simultanément un débit de 60 m<sup>3</sup>/ heure pendant 2 heures,
- soit par une réserve d'eau, naturelle ou artificielle de 120 m<sup>3</sup>,

Ce ou ces points d'eau devront être situés à moins de 200 m du bâtiment pour le plus proche (distance mesurée par les accès praticables).

Ils devront être implantés en bordure de voirie carrossable ou tout au plus à moins de 5 m de celle-ci.

L'implantation des ouvrages à installer s'effectuera en collaboration avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Charente.

Par ailleurs, sans préjudice de l'avis des services habilités à veiller à l'application du Code du Travail (et plus particulièrement de son Livre II, titre III relatif à l'hygiène et la sécurité), je préconise au pétitionnaire de respecter les dispositions de ces textes et notamment :

**A** - Des extincteurs en nombre et en capacité appropriés aux risques devront être visibles, accessibles en toute circonstance et répartis de la manière suivante :

- 1 appareil à eau pulvérisée de 6 litres pour 200 m<sup>2</sup> ou fraction de 200 m<sup>2</sup> avec un minimum d'un appareil par niveau,
- Des appareils spéciaux pour les locaux présentant des risques particuliers d'incendie.

Ces appareils devront faire l'objet de contrôles annuels.

Le personnel devra être initié à la manœuvre des moyens de secours.

**B** - Des consignes devront être affichées comportant notamment :

- Le numéro d'alerte des services de secours,
- Les mesures à prendre en vue d'assurer la sauvegarde du personnel en cas de sinistre,
- L'accueil et le guidage des secours.

**C** - Les installations électriques devront être réalisées conformément aux textes réglementaires et normes françaises correspondants, notamment la norme NF C 15-100 et le décret n° 88-1056 du 14 novembre 1988. Les canalisations devront être du type « non propagateur de feu ».

➤ **Réponses du Pétitionnaire aux observations :**

1. *Le pétitionnaire respectera l'ensemble des dispositions du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Charente relatif aux règles édictées dans les arrêtés types relatifs aux rubriques des activités exercées.*

2. *Concernant la défense incendie, le pétitionnaire possèdera dans la carrière des bassins de décantation qui seront étanchés pour la conservation du volume requis. Les bassins auront une contenance minimale de 270 m<sup>3</sup>.*

*Ils seront au minimum au nombre de trois (1 sur la zone technique + 2 en séries sur la zone en cours d'excavation). La distance entre le bassin de la zone technique et les ateliers sera de l'ordre de 30 m et les accès seront carrossables. En outre, le pétitionnaire respectera l'ensemble des dispositions du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Charente édictées dans l'avis concernant la mise en place des extincteurs (nombre et positionnement), des consignes de sécurité et vis-à-vis des installations électriques.*

**La Direction départementale de l'agriculture et de la forêt de la Charente**, le 11 septembre 2007. **Avis favorable.**

➤ *Le pétitionnaire précise qu'il modifie la durée indiquée dans la demande d'autorisation d'exploiter la carrière de Vervant de 18 à 15 ans sans modification de l'emprise sollicitée.*

**La Direction départementale de l'équipement de la Charente**, le 4 octobre 2007. **Avis favorable.**

La DDE précise que la société a fait réaliser une étude portant sur les intérêts floristiques, faunistiques et écologiques du site et prévoit des aménagements spécifiques ainsi que des mesures de reboisement conformément aux préconisations du schéma départemental des carrières.

Par ailleurs la zone concernée par la carrière représente seulement 1 % de la superficie de la ZNIEFF.

**La Direction régionale de l'environnement**, le 5 octobre 2007. **Avis favorable** au projet sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

➤ **Objet des remarques :**

« Le projet de carrière est concerné en grande partie par la ZNIEFF de type I n°24 (39,6%) caractérisée par son intérêt botanique et faunistique, mais qui ne concerne qu'une faible partie de la surface de cette dernière.

L'étude du milieu naturel est particulièrement bien menée et elle met bien en évidence des enjeux écologiques « faibles » (par rapport à l'ensemble de la ZNIEFF) sur le secteur et propose des mesures compensatoires adaptées et satisfaisantes.

Cependant certains points du dossier restent à améliorer :

1. Sur le milieu naturel :

Compte tenu de la situation en ZNIEFF, un suivi du milieu écologique, sur et aux abords du site, pendant les premières années d'exploitation (sur 5 ans), serait à mener afin de permettre d'évaluer les évolutions (positives ou négatives) du milieu naturel en présence de ce genre d'activité d'exploitation. En ce qui concerne les souches (issues du défrichage), il serait intéressant d'en disposer certaines dans la partie boisée de 40 ha proposée en compensation, afin de favoriser la pérennité d'insectes xylophages sur le secteur (modalités à préciser avec l'écologue chargé de l'étude d'expertise).

2. Protection des eaux :

Il est vivement conseillé d'imperméabiliser et de raccorder le parking au déshuileur/débourbeur, afin d'éviter toute pollution des sols aux hydrocarbures.

3. Au niveau de l'insertion paysagère :

**a) Le choix des parcelles d'acquisition : fondre le projet dans le grand paysage**

La maîtrise par un périmètre légèrement plus large que l'emprise stricte des parcelles de la carrière est à préconiser afin d'avoir des marges de manœuvre pour composer avec le site et pas seulement avec l'excavation.

L'intérêt serait que la géométrie artificielle du creusement soit amoindrie par rapport aux lignes de force du paysage (ligne de relief, étendues de boisements, lisières).  
Un complément de projet serait alors à apporter au dossier (boisement périphérique par exemple).

**b) Les merlons : un aspect artificiel à éviter :**

L'implantation d'un boisement sur les périphéries les plus sensibles pourraient constituer une alternative au merlon proposé. En effet, ce dernier même planté a toujours un aspect artificiel. Si le merlon est maintenu, sa forme pourrait être adaptée pour créer un mouvement de relief peu accentué (pente douce, tracé non rectiligne... se rapprochant d'un mouvement naturel à l'échelle du paysage présent).

**c) Les équipements connexes et le stockage : des points de vigilance négligés :**

Une telle activité génère une adaptation des accès et des stationnements qui doit être prise en compte tant durant la phase d'exploitation, que du projet de réhabilitation. Ce point n'apparaît pas dans la proposition d'aménagement lors de la phase d'exploitation de la carrière.

Le stockage d'une hauteur de 10 mètres reste par ailleurs, à adapter la hauteur proposée laissant pressentir une forte visibilité de loin.

**d) Le projet de remise en état : une démarche peu aboutie à détailler :**

- Le projet reste succinct et peu détaillé,
- Les abords et les accès du site ne sont pas explicitement traités,
- Il manque des documents didactiques (coupes...) pour comprendre le projet,
- Les mouvements de terre finaux sont peu explicites,
- La notion de jardin ou prairie expérimentale reste flou et mériterait d'être précisée. L'idée d'un jardin expérimental pourrait s'exprimer plus largement sur le site, en tenant compte de la particularité des lieux, des différentes expositions ou altitudes, des sols variables. Il s'agirait de créer une véritable mise en scène du site, et non pas uniquement un carré d'un hectare planté. Nous ne sommes pas, en effet, ici dans une thématique de jardin mais de **site**, avec une mise en valeur qui doit être plus ambitieuse et générale.

**4. Dans un autre registre la question se posera à terme des impacts cumulés avec le projet éolien d'Aussac-Vadalle.**

En conclusion, l'étude d'impact est plutôt bien traitée et il en ressort des impacts a priori, bien maîtrisés et peu dommageables pour l'environnement du secteur concerné. Toutefois, l'aspect paysager demanderait à être explicité et amélioré afin d'atteindre un niveau de haute qualité environnementale. »

➤ **Réponses du Pétitionnaire aux remarques :**

**1. Sur le milieu naturel :**

En complément du dispositif de gestion que le pétitionnaire va mettre en place, en accord avec la commune de Mansle et détaillé ci-dessous, le pétitionnaire s'engage à mettre en place un suivi environnemental annuel de l'évolution du secteur Ouest après réaménagement et ce, sur cinq ans.

**Note sur la gestion de 40 Ha de forêt en Boixe**

La gestion de la forêt pour lequel un partenariat va être mis en place, consistera à développer les potentialités écologiques du secteur qui sera assigné. Selon les résultats de l'étude biologique qui devra être réalisée, la gestion devrait notamment se baser sur la mesure F27001 établie pour le réseau *Natura 2000* : *Création ou rétablissement de clairières ou de landes*. Cette gestion devrait permettre *la création ou le rétablissement de clairières ou de landes dans les peuplements forestiers au profit des espèces ou habitats d'intérêt ainsi que les travaux permettant le maintien de leur fonctionnalité écologique*. Cette gestion devrait être notamment favorable à l'engoulement, pour lequel une zone de nidification sera détruite dans le cadre de l'exploitation de la carrière.

L'entreprise DESCHIRON réalisera les travaux d'aménagement et d'entretien. En coordination, un suivi floristique et faunistique annuel sera réalisé par des experts en la matière."

**Le pétitionnaire précise qu'une erreur est présente dans le dossier : la gestion de bois en forêt de Boixe concerne 54 hectares dont 6,8 ha à boiser et non 40 ha comme indiqué dans le dossier.**

Le pétitionnaire précise qu'un certain nombre de souches, résultant du défrichement, sera disposé en divers endroits de la commune de Mansle afin de favoriser la pérennité d'insectes xylophages sur le secteur. Ce dispositif fera partie intégrante de la convention qui sera établie entre la mairie de Mansle et le pétitionnaire.

2. Protection des eaux :

Le pétitionnaire s'engage à imperméabiliser et raccorder le parking au déshuileur /déboureur afin d'éviter toute pollution des sols aux hydrocarbures.

3. Au niveau de l'insertion paysagère :

**a) Fondre le projet dans le grand paysage :**

Le pétitionnaire précise que la remarque faite par la DIREN a été prise en compte dès la genèse du projet d'une part, par la conservation d'une bande non exploitée de 40m le long de la départementale RD18 dans la partie Est du projet, et de l'exclusion après expertise écologique menée en 2006 de 8,3ha ; d'autre part, la conservation d'une bande de 50m en bordure de la forêt de Boixe dans la partie Nord du projet.

**b) Les merlons :**

Le pétitionnaire rappelle, tel que mentionné dans son dossier de demande, qu'il a prévu l'implantation d'un boisement sur les périphéries les plus sensibles (dossier II pièces jointes à la demande, pièce n° 3C).

Les merlons ont été positionnés pour limiter les impacts vis-à-vis du bruit, des poussières...

**c) Les équipements connexes et le stockage :**

Les installations et stations de transit ne seront pas visibles depuis le village et la RD18. Le projet est ceinturé d'arbres.

Dans l'étude d'impact, les impacts visuels et paysagers sont traités, le pétitionnaire rappelle que : *(Pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.6.2. – Importance des impacts visuels et paysagers, page 70 sur 133)*

"4 - L'installation de traitement et les stocks de matériaux auront une hauteur de 10 m au maximum soit inférieure à la cime des arbres alentours. "

Des haies d'arbres entourent les parcelles ZB 54 et ZB 60 où se situeront les bungalows, le garage et l'installation de traitement et les stations de transit.

Ces haies seront conservées afin de masquer les installations.

Néanmoins, les installations seront visibles pour les usagers arrivant au droit des accès au site.

▪ *Pour les usagers de la VC n°101 bis arrivant depuis la RD18* : la haie d'arbres, qui sera conservée, masquera les bungalows (hauteur de 2,73 m) et le garage (hauteur de 6,18 m) dont les hauteurs sont nettement inférieures à celle des arbres.

La haie d'arbres masquera en partie l'installation de traitement dont la hauteur (10 m) est sensiblement supérieure à celles des arbres de cette haie.

▪ *Pour les usagers de la VC n°101 bis arrivant de Vervant* : la haie d'arbres et le merlon séparatif de terre végétale masqueront la visibilité des bungalows et du garage.

La haie d'arbres existants et la station de transit (d'une hauteur de 8 m) estomperont la visibilité de l'installation de traitement.

**d) Le projet de remise en état :**

Le processus du projet de la carrière a démarré depuis plus de 2 ans lors des négociations foncières avec les propriétaires des parcelles où le gisement a été reconnu.

Parallèlement, le type de remise en état en fin d'exploitation avant rétrocession des parcelles aux propriétaires a été défini avec les propriétaires. La remise en état proposée est l'aboutissement de

cette négociation avec les propriétaires. L'Entreprise DESCHIRON a reçu l'accord de ceux-ci sur le projet proposé. Elle a également reçu l'avis favorable du maire de Vervant. Ces pièces sont des éléments constitutifs du dossier de demande d'autorisation ICPE tel qu'il a été présenté en enquête publique.

La remise en état proposée est divisée en deux zones, le secteur Ouest et le secteur Est.

Il est prévu de faire peu d'intervention sur l'ensemble du fond de fouille du secteur Ouest, l'objectif étant de favoriser l'établissement naturel d'espèces pionnières. Une simple scarification du fond de fouille sera opérée. Ce secteur sera remis en état au terme de cinq ans d'exploitation.

Sur le secteur Est, des aménagements plus importants ont été prévus, sous l'impulsion de Bernard Lassus, architecte paysagiste, avec notamment la constitution d'un jardin expérimental (en relation avec la nature du substratum) et divers boisements et cheminements.

Suite aux observations de la DIREN, l'entreprise DESCHIRON s'engage :

- à mettre en place un suivi environnemental annuel de l'évolution du secteur Ouest, le premier à être exploité, après réaménagement et ce, sur cinq ans,
- à étudier les améliorations des conditions de remise en état pouvant être mises en place sur le secteur Est. Ces améliorations se baseront sur les observations du suivi environnemental effectuées sur le secteur Ouest.
- à engager, si nécessaire, et en fonction des résultats obtenus sur le secteur Ouest, une modification des conditions de remise en état du secteur Est, en accord avec les propriétaires concernés. Cette modification éventuelle visera à permettre la meilleure intégration possible de la carrière dans le site de la forêt de la Boixe en valorisant les potentialités biologiques liées à la mise à nu du substratum.

#### 4. Impacts cumulés avec le projet éolien d'Aussac-Vadalle :

Dans l'étude d'impact, l'effet sur les activités économiques est abordé, le pétitionnaire rappelle que : *(Pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.2. – Effet sur les activités économiques et le tourisme, page 66 sur 133).*

"A noter qu'un projet d'éolienne est en cours sur les communes de Xambes et de Vervant (cf. carte ci-contre) à 1,9 km de la carrière projetée. La carrière n'aura aucun impact d'aucune sorte sur ce type d'aménagement. »

Concernant le projet de 4 éoliennes sur le territoire de la commune d'Aussac-Vadalle, il se situe à plus de 3 km à l'Est du projet de la carrière. La forêt de la Boixe est l'écran végétal qui masquera visuellement la carrière.

La carrière n'aura aucun impact d'aucune sorte sur ce type d'aménagement.

**La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales**, le 8 octobre 2007. **Avis favorable** à condition d'apporter les informations nécessaires à la mise en place de l'assainissement autonome et de vérifier l'efficacité des mesures envisagées concernant la réduction des niveaux sonores.

#### **Objet des remarques :**

1. Ce projet de carrière entre dans le cadre du futur projet d'infrastructure ferroviaire (LGV SEA). L'exploitation demandée porte sur une superficie de 33 ha 91a 40 ca. La profondeur d'extraction sera de 33 mètres. L'implantation de cette carrière n'est pas située dans les périmètres de protection des captages d'alimentation en eau potable les plus proches, à part le périmètre de protection rapproché de COULONGES (Charente Maritime).
2. Les sanitaires et les douches seront alimentés par le réseau public d'adduction d'eau potable, en effectuant un raccordement AEP à partir du réseau situé aux abords du Château Margot. Aucune information n'est apportée quant à la mise en place d'une filière d'assainissement autonome reposant sur une étude à la parcelle.
3. Les simulations de l'impact sonore de la carrière et du trafic routier engendré, effectuées au niveau des habitations les plus proches, montrent que les bruits induits par cette nouvelle activité seront audibles

des riverains mais que les émergences diurnes et nocturnes seront conformes aux seuils réglementaires admissibles. Le pétitionnaire prévoit de mettre en place certaines mesures : implantation du concasseur

dans une excavation, mise en place de merlons périphériques, mise en place d'un convoyeur alimentant une plateforme de chargement des trains limitant les rotations de camions.

De plus, l'exploitant s'engage à réaliser une campagne de mesure de bruit une fois le site en exploitation, et à mettre en œuvre les éventuelles mesures compensatoires qui s'imposeront sur les sites les plus sensibles (l'habitation « Château Margot », les premières habitations à l'Est du bourg de VERVANT, le hameau de La Bernarde).

4. Suite à l'évaluation des risques sanitaires liés aux rejets et aux différents impacts de cette activité, il s'avère que les effets du bruit sont à considérer en priorité, les vibrations et les poussières ne présentant pas d'impact significatif au niveau des premières habitations compte tenu des équipements et des procédures envisagés à condition que ceux-ci soient respectés. Des mesures adaptées ont été prévues par le pétitionnaire afin de diminuer l'impact sonore sur la population exposée, en particulier vis-à-vis des sites sensibles cités ci avant.

#### Réponses du Pétitionnaire aux remarques :

1. Périmètre de protection du captage de Coulonge :

Le Pétitionnaire rappelle que : (*Pièce 4 – étude d'impact, chapitre A.10-2. – Servitudes relatives à la conservation du patrimoine naturel, page 19 sur 133*)

**" Eaux (servitudes attachées à la protection des eaux potables)**

La carrière se situe dans le périmètre de protection des prises d'eau de Coulonge sur Charente à St Savinien (17).

Ce captage se situe à 55 km de Vervant.

*Selon l'arrêté inter préfectoral du 31 décembre 1976, article 2-a-2, relatif au captage de St Savinien, les établissements classés sont soumis à réglementation. Il s'agit de la "préservation de la qualité physico-chimique ou bactériologique de la Charente dans les conditions d'étiage les plus sévères".*

Le périmètre mentionné et les autres captages sont indiqués sur la carte en page suivante. "

La carrière se situe dans le périmètre de protection rapproché du secteur général des prises d'eau de Coulonge sur Charente à St Savinien (17). Ce périmètre de protection concerne l'ensemble du bassin hydrologique de la Charente en amont du captage.

**Le projet respecte les servitudes du secteur général du périmètre de protection rapproché de la prise d'eau en Charente de Coulonge S/Charente, comme définies dans l'arrêté du 31/12/1976 relatif au captage de Coulonge.**

Pour mémoire, l'exploitation aura lieu au-dessus de la nappe et il n'y aura pas d'eau de procédé. Il n'y aura pas de rejet d'eau direct vers le milieu superficiel. Toutes les eaux seront gérées par infiltration après décantation.

Dans ce cadre, il a été retenu que la qualité des eaux en sortie des bassins de décantation, avant infiltration, serait de "bonne qualité" (selon le Système d'Evaluation de la Qualité des eaux superficielles).

(*Pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.1.4-Contrôle du volume et de la qualité des eaux, page 115 sur 133*).

**" Les eaux de surverse du bassin de décantation s'écoulant dans le bassin d'infiltration, feront l'objet épisodiquement d'analyses pour vérifier l'innocuité du procédé sur la qualité des eaux souterraines.**

- ◆ Conformément à l'Arrêté Ministériel du 22 septembre 1994, l'entreprise Deschiron fera réaliser des analyses du pH, de la teneur en Matières En Suspension Totales (MEST), de la Demande Chimique en Oxygène (DCO) et des hydrocarbures totaux des eaux rejetées. Des mesures trimestrielles seront réalisées.

Les seuils en polluants des rejets aqueux en sortie de bassin seront inférieurs aux seuils suivants :

	Seuil AM du 22.09.94	Seuil classe « bonne qualité »	Valeur limite retenue en sortie de bassin
Température (°C)	< 30	< 23,5	T < 23,5° C
pH	5,5 < pH < 8,5	6 < pH < 8,5	6 < pH < 8,5
MEST (mg/l)	< 35	< 25	MES < 25 mg/l

DCO (mg/l)	< 125	< 30	DCO < 30 mg/l
Hydrocarbures (mg/l)	< 10	-	HDC < 10 mg/l

- ◆ L'Entreprise DESCHIRON effectuera un relevé mensuel des volumes. Les objectifs de qualité définis au point nodal pour la Charente (cf. A.15-4-1) ont été retenus comme limites en sortie des bassins de décantation. Cependant il n'y aura pas de rejets d'eaux dans le milieu superficiel.

L'exploitation sera donc ainsi compatible avec le SDAGE Adour-Garonne.

- ◆ De plus il sera effectué un suivi et une analyse semestrielle (période de hautes eaux et période de basses eaux) de la qualité des eaux souterraines via le réseau de piézomètres d'ores et déjà mis en place autour de la carrière. "

Cette classe de qualité correspond à l'objectif de qualité pour la Charente au point nodal fixé par le SDAGE en amont du captage de Coulogne.

**Le mode d'exploitation et les mesures prises permettent d'affirmer que les eaux décantées puis infiltrées ne seront pas en mesure de dégrader la qualité physico-chimique ou bactériologique de la Charente dans toutes conditions du régime de celle-ci.**

## 2. Assainissement autonome :

Le pétitionnaire rappelle que l'assainissement autonome est abordé dans l'étude d'impact, pièce 4, chapitre D.1.6.- Dispositifs concernant les eaux usées domestiques, page 116 sur 133.

Le dispositif d'assainissement autonome présenté est un filtre à sable vertical non drainé de 40 m<sup>2</sup> comme indiqué dans le plan « Organisation de la zone technique » au 1/500 en vis-à-vis de la page 113 sur 133 de l'étude d'impact.

De plus, le pétitionnaire précise que l'assainissement autonome a été étudié et détaillé dans la notice descriptive de la demande de permis de construire [chapitre 2-2. a-Bungalows (bureaux-réfectoire-sanitaire-vestiaire)].

"L'assainissement autonome de la plate-forme a été dimensionné pour 24 personnes : il sera constitué d'une fosse toutes eaux d'environ 6 m<sup>3</sup> et le système d'assainissement non collectif sera un filtre à sable vertical non drainé d'une surface d'environ 40m<sup>2</sup>.

Cet assainissement a été dimensionné en tenant compte des caractéristiques du sol (roches calcaires : 1,80 m de calcaires en plaquettes avant de rencontrer des bancs massifs fracturés) identifié d'après des sondages réalisés à la pelle mécanique et des sondages destructifs.

Le calcul s'est basé sur le guide de l'assainissement non collectif du Conseil Général de la Charente, et d'après le tableau 2 de l'annexe 3 de la circulaire du 22 mai 1997 relative à l'assainissement non collectif. "

Le pétitionnaire précise que la demande de permis de construire a fait l'objet d'un contrôle de conception par la Communauté de Communes de la Boixe.

Le permis de construire a été délivré par la mairie de Vervant le 07 décembre 2007.

## 3 & 4 Bruit-vibrations-poussières :

### Bruit

Le pétitionnaire rappelle que le bruit a été abordé et développé dans les études du dossier de la demande :

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre A.8 – Les bruits, page 18 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.8 – Nuisances dues aux bruits d'exploitation, pages 75 à 80 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.9 – Lutte contre le bruit, page 122 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.10 – Estimation des dépenses relatives à la protection de l'environnement et de la santé publique, page 123 sur 133 ;

"- Clôtures et pancartes	:	30 000 €
- Barrières	:	3 000 €
- Signalisation de sécurité travaux	:	3 000 €
- Bornage	:	6 000 €
- Réalisation de merlons de protection	:	35 000 €
- Protection des eaux (fossés, buse, bassins de décantation)	:	30 000 €

- Aménagement de bacs de rétention étanches (FOD)	:	10 000 €
- Aménagement d'une aire étanche pour ravitaillement des engins	:	15 000 €
- Création mare	:	10 000 €
- Rétablissement des chemins	:	20 000 €
- Campagne de mesures des niveaux sonores (une tous les 3 ans soit 6 x 1 500 €)	:	9 000 €
- Arrosage des pistes	:	384 000 €
- Mesures des retombées de poussières (2 campagnes de 4 capteurs par an de soit 2 x 18 x 1 500€)	:	54 000 €
- Kit absorbants sélectifs d'hydrocarbures et dérivés	:	2 000 €
- Analyse des eaux en sortie de bassin (4campagnes/an soit 4 x 18 x 550€)	:	39 600 €
- Analyse des eaux souterraines (2 campagnes /an soit 2 x 18 x 1500€)	:	54 000 €
- Réduction du bruit par mise en place de capotage	:	40 000 €
- Reconnaissance vidéo sur la RD 18 (2 interventions)	:	10 000 €
- Aménagement des accotements RD 18	:	50 000 €
- Aménagement du tourne à gauche RD 18	:	35 000 €
- Réalisation enrobés sur chemin rural + élargissement	:	60 000 €
- Construction d'un embranchement ferré	:	1 500 000 €
- Convoyeurs pour embranchement	:	870 000 €
- Frais pour intervention d'huissier	:	5 000 €
- Mise en sécurité carrière	:	50 000 €
Ainsi, le montant des dépenses pour limiter les effets de l'installation s'élève à	:	<u>3 324 600 €"</u>

✓ pièce 5 – évaluation des risques sanitaires, chapitre 4.2 – Les bruits, pages 10 à 13 sur 17.

### Vibrations

Le pétitionnaire rappelle que l'analyse des vibrations dues aux tirs de mines est présentée en *pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.9 – Vibrations, pages 81 à 82 sur 133.*

Le pétitionnaire rappelle que les mesures envisagées pour réduire les vibrations dues aux tirs sont présentées en *pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.3 – Réduction des nuisances dues aux tirs d'explosifs, pages 118 à 119 sur 133.*

Le pétitionnaire rappelle ainsi que :

#### " D.3-2 CONTROLE DES VIBRATIONS

L'entreprise surveillera les vibrations de chaque tir d'explosifs effectué, à l'aide de sismographes enregistreurs.

Elle contrôlera la surpression aérienne également à chaque tir.

Les mesures permettront de vérifier le respect des seuils.

L'emplacement des mesures sera décidé pour chaque tir en fonction de l'avancement de l'exploitation, du front de tir et de la distance aux constructions les plus proches. Les plots de mesure de vibration se situeront : devant le gîte de chasse, à l'entrée Est du bourg de Vervant, à proximité de Château Margot.

Le plan de tir sera adapté en fonction des résultats de façon à éviter les préjudices aux riverains. "

Le pétitionnaire précise que les habitations qui feront l'objet d'un constat d'huissier seront les constructions les plus proches : le gîte de chasse, les premières habitations à l'entrée Est du bourg et le Château Margot.

### Poussières

Le Pétitionnaire rappelle que le sujet des poussières est abordé et a été développé dans plusieurs chapitres de l'étude d'impact et dans l'évaluation des risques sanitaires :

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre A.12-3 – Emissions de poussières, page 24 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.1-2-2 – Description de la centrale de traitement, page 56 sur 133 :  
le pétitionnaire rappelle que au droit de la centrale de concassage, il est prévu de capoter les convoyeurs et de mettre en place des systèmes de rampes de pulvérisation :

**"Toutefois, afin de réduire voire supprimer les émissions de poussières, l'ensemble des convoyeurs seront capotés et des systèmes de rampes de pulvérisations seront mis en place aux endroits critiques, soit, au niveau des trémies recettes et aux points de jetée de chaque transporteur. Ce système sera alimenté par une centrale de pulvérisation composée d'un groupe de mélange et de mise sous pression, d'une citerne d'eau filtrée et d'une réserve d'agent mouillant. "**

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.1-3 – Stations de transit, page 57 sur 133 :



"La mise en place du convoyeur entre la carrière et l'embranchement ferroviaire permet de diminuer le nombre de rotations de camions, et, en conséquence, les émissions de bruit et de poussières associés. "

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.4-3 – Les effets indirects, page 68 sur 133 ;
  
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.7-3 – Trafic induit, page 74 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.11 – Pollution des sols, page 84 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.15-2 – Causes de dégradation de la clarté des eaux, page 85 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.19 – Pollution de l'air : nature et gravité, pages 93 à 95 sur 133 :  
"Des mesures seront prises. Il s'agit notamment :
  - Mise en place d'un enrobé sur la VC 101 bis entre la sortie de carrière et la RD18.
  - Arrosage des pistes en période sèche.
  - Mise en place d'asperseurs automatiques sur les stations de transit.
  - Confinement des installations et liaison de celles-ci avec l'embranchement ferroviaire futur par un **convoyeur à bande capoté**. Cette mesure limitera les allers retours de camions et donc les émissions de poussières lors du roulage.
  - Un arrosage régulier des pistes est effectué"
  
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.20-1 – Inventaire des impacts potentiels, page 96 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre C.3 – Raisons du choix du projet vis-à-vis de l'environnement, page 105 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.2 – Protection atmosphérique, pages 116 à 117 sur 133 :

" L'entreprise Deschiron procédera à une autosurveillance de la quantité des retombées de poussières, par la mise en place, d'un dispositif de mesures en quatre points en regard de Vervant, Château Margot, La Bernarde et le gîte de chasse.

La fréquence de mesures sera de 2 campagnes annuelles (15 jours chacune) lors de l'exploitation de la phase 1 puis une campagne annuelle. "

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.4 – Protection de la végétation, de la flore et de la faune, page 119 sur 133 ;
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre D.10 – estimation des dépenses relatives à la protection de l'environnement et de la santé publique, page 123 sur 133 ;
- ✓ pièce 5 – évaluation des risques sanitaires, chapitre 3 – Identification des risques d'atteinte à la santé humaine, page 5 sur 17 ;
- ✓ pièce 5 – évaluation des risques sanitaires, chapitre 4.1 – Les poussières et matières en suspension, page 5 sur 17 ;
- ✓ pièce 5 – évaluation des risques sanitaires, chapitre 4.1.6 – Mesures prises pour la réduction des poussières et des matières en suspension, page 8 sur 17.

Le pétitionnaire rappelle que "les vents dominants sont de secteur Ouest et de secteur Nord Est dans une moindre mesure. "

(Pièce 4 – étude d'impact, chapitre A.11– Climatologie, page 21 sur 133)

"Les vents dominants sont principalement de secteur Ouest d'une part et de secteur Nord Est dans une moindre mesure.

Les vents faibles de 1 à 4 m/s, représentent 70% de la distribution des vents.

Les vents violents de vitesse supérieure à 8 m/s sont principalement du quadrant Ouest..

Les relevés utilisés dans la suite de l'étude proviennent de la station de Cognac de Météo France pour la période 1970-2000.

La rose des vents est insérée sur le plan des abords en pièce 2-dossier n° II.

*Selon données Météo France. "*

Le pétitionnaire précise que sur la répartition des vents :

- **70%** des vents sont des vents faibles compris entre 1 à 4 m/s, soit compris entre 3,6 km/h et 14,4 km/h ;
- **23,5 %** des vents sont des vents compris entre 5 et 8 m/s, soit compris entre 18 km/h et 28,8 km/h ;
- **6,5 %** des vents sont supérieurs à 8 m/s, soit supérieurs à 28,8 km/h.

De plus d'après la rose des vents, la répartition de la vitesse des vents dominants est la suivante :

- **Vents dominants de secteur Ouest :**
  - 57,5 % de vents compris entre 3,6 km/h et 14,4 km/h ;
  - 35 % de vents compris entre 18 km/h et 28,8 km/h ;
  - 7,5 % de vents supérieurs à 28,8 km/h.

- **Vents dominants de secteur Nord Est :**
  - 66 % de vents compris entre 3,6 km/h et 14,4 km/h ;
  - 34 % de vents compris entre 18 km/h et 28,8 km/h.

Le pétitionnaire rappelle que : (*Pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.19 – Pollution de l'air, page 93 sur 133*)

"Il est rappelé que hors circulation, la remise en suspension naturelle des poussières ne se fait qu'avec des vents violents supérieurs à 6,5 m/s soit 23,5 km/h. "

Lorsque le vent sera d'une part de secteur Nord Est et d'autre part, qu'il sera de vitesse supérieure à 23,5 km/h, soit statistiquement dans moins de 10 % des cas, il y aura risque d'envols de poussières.

Ce risque est couvert par la mise en place d'asperseurs d'eau automatiques sur les stocks de matériaux fins et par les mesures générales précédemment décrites.

Dans sa demande, le pétitionnaire a identifié et pris en compte ces nuisances liées aux poussières, et rappelle que plusieurs mesures de protections atmosphériques et de réductions des émissions de poussières sont présentées dans l'étude d'impact.

**La Direction départementale des affaires sanitaires et sociales**, le 12 novembre 2007. Compte tenu des éléments évoqués ci-après, la DDASS ne voit pas la nécessité d'une consultation d'un hydrogéologue agréée sur ce dossier.

➤ **Éléments évoqués dans le courrier :**

"Le projet de la carrière de Vervant est effectivement inclus dans le périmètre de protection rapproché du captage d'eau potable de Coulonges, plus précisément dans le secteur général dont les limites correspondent à celui du bassin hydrologique du fleuve Charente.

Les prescriptions liées à ce secteur général concernant ce projet de carrière sont :

- au droit des alluvions récentes de la basse vallée de la Charente, le stockage d'hydrocarbures liquides est interdit,
- les rejets d'effluents des installations classées ne doivent pas être susceptibles d'aggraver la qualité physico-chimique de la Charente dans les conditions d'étiage les plus sévères.

Le projet concerné n'est pas implanté au droit des alluvions récentes de la Charente.

Toutes les précautions relatives au stockage des hydrocarbures ont été prises conformément à la réglementation en vigueur et l'exploitation de cette future carrière ne prévoit pas de rejets d'eau vers le réseau superficiel. Les eaux captées par l'excavation (pluviométrie) feront l'objet d'une décantation contrôlée qualitativement et d'une infiltration. Il n'y aura pas utilisation d'eau de process. "

**Direction régionale des affaires culturelles**, le 02 août 2007 indique que le Préfet de région a deux mois pour éditer des prescriptions archéologiques.

Depuis, le conservateur régional de l'archéologie a formulé son intention de prescrire une opération d'archéologie préventive.

## 2 - Autres Avis

**Office national interprofessionnel des fruits, des légumes, des vins et de l'horticulture, délégation régionale Aquitaine-Charente**, le 28 août 2007. **Pas de remarque** à formuler.

**L'Institut national de l'origine et de la qualité - centre de Cognac**, le 3 septembre 2007. **Pas d'objection** à l'encontre de la demande.

**Le Conseil général de la Charente**, le 3 décembre 2007. **Plusieurs réserves** au titre de la desserte routière des installations.

**Objet des réserves :**

"Le dossier fait, certes allusion à la possibilité d'une desserte ferroviaire de l'exploitation permettant la livraison de tonnages significatifs susceptibles d'alléger le trafic routier. Il ne s'agit cependant là que d'une perspective sur laquelle aucune bonne fin n'est garantie au stade actuel par la demande.

A la supposer concrétisée, il reste néanmoins que des tonnages très importants seront livrés par route, générant un volume de trafic poids lourds très pénalisant sur de petites routes départementales où il est aujourd'hui marginal.

La demande d'autorisation évoque à ce titre, d'une part, la desserte du chantier de la future ligne à grande vitesse (LGV) implantée à quelques kilomètres à l'ouest et, d'autre part, l'acheminement des autres chantiers par la route nationale 10 (RN 10).

Sur le premier point, la demande fait le postulat d'un point d'accès au chantier à l'intersection de la route départementale 116 (RD 116) au nord de Xambes.

Il s'agit là de dispositions propres au futur chantier de la LGV dont ni le maître d'ouvrage, ni le projet détaillé, ni l'organisation ne sont aujourd'hui connus et dont les modalités constitueront en soit un important volet de concertation et de négociation entre le maître d'ouvrage de la ligne et les pouvoirs publics.

La demande ne peut donc préjuger d'un tel itinéraire d'accès qui, s'il venait à être validé, mériterait avant d'être autorisé un protocole d'aménagement et d'entretien qui reste à valider.

En l'état du dossier, le seul débouché envisageable pour l'activité est l'échangeur sud de la RN 10 à Mansle via la RD 18 et la RD 40. Il faut noter que cet échangeur ne dessert aujourd'hui que la RN 10 sud.

Par ailleurs, le dossier fait état d'aménagements prévus au titre de la mise aux normes de la RN 10 pour compléter les échanges vers le nord.

Là encore, cette perspective n'est pas maîtrisée par le pétitionnaire, alors qu'en l'état actuel du réseau, la direction RN 10 nord ne peut être assurée à l'aller comme au retour que par une traversée intégrale de Mansle pour rejoindre l'échangeur nord de la RN 10.

A tout le moins l'adaptation du carrefour RD 18 / RD 40 devrait être anticipée et le pétitionnaire appelé à contribuer, tout comme à l'entretien des chaussées et ouvrages qui subiraient une contrainte anormale, comme le prévoit l'article L131-8 du code de la voirie dont les termes sont à rappeler au demandeur. "

### **Réponses du pétitionnaire aux réserves :**

- Au niveau de la desserte ferroviaire :

Le pétitionnaire précise qu'il possède la maîtrise foncière pour créer l'embranchement ferré.

Le pétitionnaire rappelle que des contacts ont été pris avec RFF :

- ✓ *pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.1-4. – Travaux préliminaires à l'exploitation, page 59 sur 133,*
- ✓ *pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.1-10-2. – Expédition embranchement ferré, page 65 sur 133,*

"Le pétitionnaire a choisi ce site afin de créer un embranchement ferré à proximité de la carrière. Des contacts ont été pris avec RFF pour réaliser cet embranchement.

[...]

**Dès l'obtention de l'autorisation, le pétitionnaire reprendra contact avec RFF pour mettre en œuvre le projet selon le calendrier défini par RFF. La réalisation de cet embranchement permettrait de réduire le nombre de camions sur les routes.**

En effet, le convoyeur réaliserait le transport d'environ 270 000 tonnes par an. De fait et sur les 700 000 tonnes moyennes prévues à l'année avec une fréquence d'environ 128 camions de transport par jour, cela permettrait d'abaisser cette fréquence à environ 80 camions par jour. **La baisse de trafic serait donc de 37,5% avec la mise en place d'un train par jour.**

**Suivant les possibilités du réseau et le marché prévu, l'entreprise DESCHIRON développera une politique favorisant la mise en place d'un deuxième train journalier. "**

Après la mise en service de la future LGV SEA, la ligne Paris / Bordeaux sera soulagée et il sera possible de prévoir d'autres créneaux si nécessaire, pour limiter l'évacuation par la route.

- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.7-2. – Transports par train, page 73 sur 133,
- ✓ pièce 4 – étude d'impact, chapitre B.18-1. – Effet de serre, page 92 sur 133,

"Une mesure principale de lutte contre l'effet de serre est le choix de la position du projet, à proximité de la voie ferrée existante. Selon les contacts établis avec RFF, un raccordement est possible sur cette ligne. Il permettrait

de faire partir un train complet de granulats par jour par cette voie, réduisant ainsi le trafic d'une cinquantaine de camions par jour, soit 38% du trafic en moins sur le réseau départemental local. Dès l'obtention de l'autorisation, les études et travaux nécessaires à la mise en place de cet embranchement seront réalisés. "

- ✓ pièce 9 – annexe 11, *Projet de carrière de Vervant – étude du raccordement au réseau RFF-courriers des 20 et 21 février 2007.*

- Desserte du chantier de la future ligne à grande vitesse (LGV) :

Le pétitionnaire rappelle que la situation de la carrière, à moins de 3 km de la LGV, est un atout pour limiter les transports dans le cadre de la fourniture du chantier. Elle réduit le nombre de camions au kilomètre sur le réseau local par rapport à une fourniture du chantier par des carrières plus éloignées.

Une série de trajets différenciés a été étudiée et présentée au gestionnaire de voirie et à la commune de Mansle, susceptible d'être partiellement traversée, selon les trajets empruntés, par les camions issus de la carrière.

Les itinéraires ont été conçus afin de minimiser au maximum l'impact sur le réseau actuel en ne traversant aucun hameau. Toutefois pour la desserte de la LGV, les camions sont susceptibles de longer "La Bernarde" :

*A noter que le maître d'œuvre de la ligne LGV imposera le trajet des camions pour fournir le chantier. Ce trajet résultera des concertations que le futur concessionnaire de la LGV aura avec les riverains dans le cadre de la conception du projet.*

**Il convient de noter que les itinéraires retenus seraient de toute façon utilisés par les autres carrières si la carrière objet de la présente enquête n'était pas autorisée, et ce sur de plus longs linéaires.**

**La carrière que propose d'ouvrir le pétitionnaire permet donc de minimiser l'utilisation du réseau local.**

Dans ce domaine, rappelons que systématiquement, un état des lieux par reconnaissance vidéo notamment sera réalisé sur la RD 18, la VC de Mansle, les RD 739 RD 32, RD360, RD40, et RD116 au début et à la fin de chaque période quinquennale de la carrière avec les services gestionnaires concernés.

**A la suite de ce constat une convention sera mise en place entre le pétitionnaire et le service gestionnaire.**

Une signalisation verticale, conforme à la législation en vigueur, sera mise en place en relation avec les services de la DDE et les représentants du Conseil Général de la Direction des routes.

Dans le cas de dégradations dues à la circulation des camions, des dispositions seront prises par le pétitionnaire en concertation avec les services concernés. Les mesures d'urgence nécessaires à la sécurité des usagers seront immédiatement prises.

Ces interventions seront à la charge du pétitionnaire, étant entendu qu'il conviendra dès lors, d'établir un compte prorata avec d'autres utilisateurs industriels qui emprunteraient ces départementales.

Aménagements prévus au titre de la mise aux normes de la RN10 pour compléter les échanges vers le Nord :

Le pétitionnaire précise que les travaux au titre de la mise aux normes de la RN10 pour compléter les échanges vers le Nord sont prévus pour débuter en 2008 comme en témoigne le courrier du Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer joint en annexe 3.

### **3 – Enquête publique**

L'enquête publique prévue par le code de l'environnement a été prescrite par arrêté préfectoral du 30 juillet 2007. Elle s'est déroulée, du 19 septembre au 19 octobre 2007 inclus, en Mairie de Vervant.

Compte tenu du rayon d'affichage de 3 km s'appliquant à la rubrique 2510 (extraction de matériaux) les mesures de publicité et d'affichage de cette enquête ont touché les communes de Vervant, Cellettes, Maine de Boixe, Aussac-Vadalle, Villejoubert, Saint Amant de Boixe, Xambes, Vouharte, Coulonges et Villognon.

Au cours de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a organisé une présentation d'information le 8 octobre 2007, réunion à laquelle participaient la société DESCHIRON et 85 à 90 personnes.

La participation du public au cours de l'enquête a été importante puisque 48 personnes se sont déclarées favorables au projet de carrière et 213 défavorables.

Environ la moitié des participants à l'enquête étaient domiciliés sur la commune de Vervant et les communes proches du site :

Vervant : 56  
 Maine de Boixe : 31  
 St Amant de Boixe : 40  
 Xambes : 9  
 Cellettes : 7  
 Villejoubert : 4  
 Aussac Vadalle : 1

Afin de faciliter le travail d'analyse, les observations ont été classées par thèmes :

Transport (Circulation, les Bourgs, Contacts CGC et RFF, CR, VC101bis, convoyeur impact et accès ZB46)	POLLUTION (eau, air, poussières, sol)	BRUIT	FAUNE & FLORE & ZNIEFF & défrichement & agriculture	CADRE DE VIE (paysage, tranquillité, proximité habitations)	SECURITE	SANTE	NECESSITE DE LA CARRIERE	DUREE DEMANDEE POUR LA CARRIERE
127	125	102	100	99	81	78	76	66

MINAGE & VIBRATIONS	Arrêt urbanisation. Dévalorisation immobilière	PATRIMOINE & ARCHEOLOGIE & TOURISME	GRENELLE ENVIRONNEMENT	COMMUNICATION SUR LE PROJET	REMISE EN ETAT – Garanties financières – Responsabilités	BRANCHEMENT Electricité – Eau	Comptabilité SCD Urbanisme- Environnement Forestier Marchés Publics
61	53	53	50	18	11	3	1

Le Commissaire enquêteur en informe la société DESCHIRON le 23 novembre 2007.

#### 4 - Avis des Conseils Municipaux

**Le Conseil municipal** de la commune de **VERVANT** a donné un **avis favorable**.

**Le Conseil municipal** de la commune de **d'AUSSAC-VADALLE** a donné un **avis favorable** avec les réserves suivantes lors de sa délibération du 19 octobre 2007 :

- Que les points exposés dans le dossier soient parfaitement respectés.
- Que soit mises en place les mesures pour augmenter les livraisons (ou voie ferrée en diminuant le trafic routier).
- Que l'insertion des camions sur la RN 10 se réalise à partir d'un échangeur adapté et que les carrefours plans traversés soient aménagés.
- Que les nuisances calculées ne soient pas dépassées.
- Que la présence des personnels et les fonctions qui leurs sont attachées soient effectives sur le site durant toute la durée d'exploitation.
- Que les engagements pris par l'entreprise constituent une obligation de résultat et non pas de moyen.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Coulonges** a donné un **avis favorable** lors de sa délibération du 20 septembre 2007.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Vouharte** a donné un **avis favorable** lors de sa délibération du 28 septembre 2007.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Xambes** a donné un **avis favorable** lors de sa délibération du 2 octobre 2007.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Villognon** déclare **ne pas s'opposer** aux travaux lors de sa délibération du 28 septembre 2007 néanmoins le conseil municipal émet les réserves suivantes :

- Toute circulation d'engins de travaux publics et de camions sur les RD 32 et RD 69 ainsi que sur les chemins ruraux et communaux sera interdite. En effet, il ne peut être toléré un accroissement du trafic des poids-lourds sur la commune.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Villejoubert** s'est prononcé **contre la demande** d'ouverture de la carrière lors de sa délibération du 28 septembre 2007

**Le conseil considère que :**

- l'importance de la superficie dédiée à l'extraction des matériaux et le déboisement ne contribue aucunement à la protection et à la sauvegarde du milieu, enjeux majeurs pour la pérennisation de l'environnement.
  - l'accroissement de la pollution atmosphérique générée par le trafic routier et les besoins en carburants.
- Le conseil indique également que la remise en état prévue n'est pas en harmonie avec le milieu environnant existant.

**Le Conseil municipal** de la commune de **St Amant de Boixe** s'est prononcé le 14 septembre 2007 **contre** le projet de l'entreprise DESCHIRON considérant :

- Que les habitations les plus proches du projet se situent sur notre commune (Château Margot à 500 m, la Bernarde à 1150 m) et qu'en conséquence notre commune supportera tous les inconvénients (nuisances diverses : bruit, poussière, trafic important de véhicules avec le passage d'un camion prévu toutes les 3 minutes) sans bénéficier d'aucune retombée financière.
- Que l'ouverture de cette carrière peut être la porte ouverte à d'autres projets identiques si la qualité et quantité de matériaux s'avèrent disponibles (terrain à proximité déjà vendu à un concurrent) soit à terme plus de 80 ha qui seront exploités sur ce site.
- Que la commune a reçu une demande pour un projet identique de 17 ha d'un autre carrier, et qu'elle a refusé.
- Que ce projet se situe dans le cône de vue de l'Abbatiale de notre commune, classée Monument historique et des bâtiments abbatiaux aménagés en Centre d'interprétation de l'architecture romane qui accueillera à plus ou moins long terme environ 30 000 touristes (ouverture prévue en mars 2008).
- Que le site présente un intérêt archéologique certain et qu'il conviendra de réaliser un diagnostic et des opérations de fouilles préventives (proche de la nécropole et du dolmen de la Boixe (classés M.H.)).
- Que ce projet nécessite le défrichage d'une partie de la Forêt de la Boixe, d'un grand intérêt historique où vécut au VI<sup>e</sup> siècle Amantius et classée en ZNIEFF.
- Que cette carrière est prévue pour satisfaire aux besoins en matériaux de la ligne LGV, alors que l'enquête publique de cette ligne n'est pas encore lancée et que l'on peut encore moins savoir qui sera attributaire du marché public qui suivra.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Maine de Boixe** a émis un **avis défavorable** au projet lors de sa séance du 26 septembre 2007 considérant que :

- **40 % du projet se trouve dans la ZNIEFF** : Cette zone référencée n° 024 abrite des espèces protégées comme le décrit l'étude d'impact, qui ne pourront survivre au déboisement. Un projet de biotope avait d'ailleurs été envisagé il y a quelques années pour protéger la Forêt de la Boixe.
- **Le projet engendre des problèmes liés au transport des granulats :**
  - 1) Les trois premières années, la production annuelle annoncée est de 1 250 000 tonnes, soit 460 passages de camions par jour sur la départementale D 18. En effet, 37,5 % des matériaux vendus peuvent être expédiés par voie ferrée mais à quelle échéance ? Il y a quelques années, un carrier du secteur avait fait la demande à RFF de pouvoir utiliser le réseau ferré et sa demande n'avait pas obtenu de suite favorable. Il faudra donc imaginer que la totalité des produits passent par la route et donc par la départementale D 18, pendant un minimum de 2 ans.

- 2) Le circuit indiqué dans le dossier pour alimenter le marché vers le Nord n'est pas exact. L'accès de la nationale ne peut se faire qu'au Nord de Mansle, ce qui implique la traversée de l'agglomération. Les impacts de ce trajet ne sont pas abordés.
- 3) Vu les projets d'aménagement pour un montant d'investissement de 100 000 € du lieu-dit Moulin à Vent, prévus par le conseil municipal de Maine de Boixe avec rétrécissement de la chaussée à 5,50 m, nous ne voyons pas comment elle pourrait absorber cette circulation supplémentaire sans créer de sérieux ralentissements lors des croisements des camions dont le nombre serait de 38 à l'heure pour une durée de 12 heures d'activité par jour.
  
- 4) Il n'est pas concevable que le département envisage des travaux d'aménagement de la RD qui sera détruite par le passage incessant de camions et dont l'entretien reviendra aux collectivités.

**Les justifications de l'entreprise dans le dossier ne sont pas convaincantes :**

- 1) Plusieurs carrières sont actuellement en activité dans un rayon de 15 km, sur les communes de Maine de Boixe, Aussac-Vadalle, La Rochette, Saint Fraigne, Ebréon... dont les productions satisfont déjà la demande du marché local. Un chantier comme celui de la ligne LGV pourrait tout à fait être alimenté par ces carrières. Il ne semble pas non plus que la nature ou la qualité des matériaux calcaires extraits puissent justifier l'ouverture de cette nouvelle carrière.
- 2) L'ensemble des chantiers énumérés dans ce dossier de demande d'ouverture de carrière, ne représente qu'un marché hypothétique pour cette société. Aucun appel d'offre n'a été diffusé concernant ces projets qui ne verront le jour pour certains, que dans 10 ou 15 ans.  
La liste des contraintes environnementales (transport, milieux naturels...) et économiques (étude de marché...) engendrées par l'ouverture de cette nouvelle carrière est trop longue pour justifier un tel projet.  
Enfin, la gêne provoquée par le trafic de **6 heures du matin à 19 heures**, bruit, envol de poussières, vibrations et surtout mise en danger des riverains actuels et des futures familles dont les enfants utilisent et utiliseront cette voie pour aller à l'école, justifie à elle seule le rejet du projet.

Le conseil municipal de Maine de Boixe, lors de sa séance du 29 novembre 2007 a accepté la proposition du maire de la commune visant à demander au Préfet de prendre en urgence des mesures pour empêcher l'installation de carrières dans le massif de la Boixe.

A cette fin, le Maire propose que soit pris un arrêté de protection de biotope de la Forêt de Boixe qui porterait sur une surface approximative de 1 500 ha sur le territoire des communes d'Aussac-Vadalle, Cellettes, Maine de Boixe, St Amant de Boixe, Vervant, Villejoubert et Villognon.

**Le Conseil municipal** de la commune de **Cellettes** a émis un **avis extrêmement défavorable** au projet de carrière lors de sa délibération du 29 septembre 2007.

## **5 - Mémoire en réponse à la société DESCHIRON**

La société DESCHIRON a remis son mémoire en réponse au commissaire enquêteur le 7 novembre 2007. Celui-ci comprend 57 pages et des annexes demandées par le commissaire enquêteur.

Le mémoire présente des explications et les engagements de la société sur tous les thèmes abordés lors de l'enquête publique.

## **6 - Les conclusions du commissaire-enquêteur**

Compte tenu du déroulement de l'enquête, du sérieux de la présentation du projet, des éléments apportés dans le mémoire en réponse pour dissiper les doutes et satisfaire aux attentes des requérants, **le commissaire enquêteur** émet un **avis favorable** à l'implantation d'une carrière à ciel ouvert sur la commune de Vervant. Il recommande :

- Vu les dispositions adoptées par le pétitionnaire en ce qui concerne la gestion écologique (NATURA 2000) de 54 ha et les mesures compensatoires au défrichement, en l'absence d'arrêté de biotope dont la création est sollicitée par « CHARENTE NATURE », il apparaît indispensable dans le cas de promulgation de celui-ci d'exclure le périmètre de la carrière.
- La réalisation et le suivi des engagements pris par le pétitionnaire, notamment en matière de transport où le ferroviaire (2 trains par jour) est de nature à alléger les transports routiers, ceci en fonction des possibilités du RFF.

- La mise en place d'un « bac laveur de roues » des camions en charge à la sortie de la zone d'exploitation pour éviter des apports de boue sur la chaussée.
- L'établissement d'une charte suivie d'effet avec les transporteurs pour imposer des règles de « bonne conduite » sur route.
- Dans l'hypothèse d'un approvisionnement en eau potable provenant de la commune de VERVANT pour satisfaire aux besoins des personnels sur le site (sanitaire – boissons) nécessite de la mise en place d'une purge via la canalisation pour éviter la stagnation.

## ANALYSE DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES

### **Le dossier**

Le dossier de demande d'autorisation d'exploiter cette carrière a été déposé par la société DESCHIRON le 1<sup>er</sup> juin 2007.

Il convient de noter la qualité de ce dossier, des études réalisées, ainsi que des mémoires en réponse à l'enquête publique et aux avis des services administratifs.

Les renseignements fournis sont très détaillés et ont permis à chacun d'apprécier le projet et les recherches faites dans le cadre de ce projet.

Parmi toutes les études menées on peut citer notamment celle réalisée par Ouest Aménagement sur les intérêts floristiques, faunistiques et écologiques du secteur d'emprise du projet. Cette étude a été réalisée de janvier à juin 2006 et a donné lieu à 7 visites de terrain. 3 naturalistes spécialistes des différents domaines abordés sont intervenus : flore et végétation, entomofaune et faune invertébrée.

Le contexte hydrogéologique a également fait l'objet d'importantes investigations – 20 sondages à la pelle, 29 sondages destructifs et 3 sondages carottés ont été réalisés à des profondeurs allant de 32 à 51 m.

4 piézomètres ont été créés pour les besoins de l'étude ainsi que 3 sondages carottes qui ont été équipés afin d'y effectuer des mesures.

Les aspects transport, nuisances sonores, prévention de la pollution des eaux, émission de poussières et intégration dans le paysage ont aussi fait l'objet d'analyses détaillées.

### **Evolution du projet**

Les études réalisées dans le cadre de ce projet ainsi que les observations faites par la DRIRE et lors des enquêtes publique et administrative ont conduit la société DESCHIRON à faire évoluer le projet d'origine.

Les principales modifications apportées sont les suivantes :

- exclusion de parcelles situées au Sud Est et jugées sensibles par Ouest Aménagement. Ces parcelles représentent 8,3 hectares.
- la parcelle ZB 60 prévue pour implanter une station de transit de matériaux a été intégrée au projet.
- relèvement du niveau inférieur de l'exploitation afin de conduire à une extraction de matériaux hors nappe.
- réduction de la durée d'exploitation de 18 à 15 ans en conservant la même emprise foncière. La phase 4 d'exploitation a en conséquence été supprimée.
- installation d'un laveur de roues à la sortie de la carrière dans le cas où des sallitures seraient constatées sur la RD 18.

Compte tenu de ces évolutions certaines parcelles du projet initial ne seront pas exploitées. Il s'agit des parcelles de la section A du cadastre et numérotées 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 et 43 pour partie, correspondantes à la phase 4 d'exploitation qui a été supprimée. La demande d'autorisation est maintenue néanmoins sur la totalité des parcelles visées dans le dossier de demande d'autorisation.

### **Justification du projet**



La société DESCHIRON justifie son projet par les besoins en matériaux liés à la construction de la ligne LGV Sud Europe Atlantique et de différents projets d'infrastructures routières prévus dans les années à venir.

Pour la seule ligne LGV et d'après les documents de l'Avant Projet Sommaire, les carrières actuellement autorisées en Charente ne pourraient assurer, à elles seules, la fourniture des matériaux nécessaires tout en

continuant à approvisionner les clients actuels. De plus certaines d'entre elles sont très éloignées du projet de LGV et nécessiteraient un approvisionnement du chantier par camions sur des distances importantes.

La localisation du projet a été déterminée en prenant en compte la qualité du gisement, l'éloignement par rapport aux tiers, la proximité de la future LGV et les voies d'accès au site.

### **Transports**

Pour l'évacuation des matériaux deux cas sont à distinguer :

#### **1) L'approvisionnement de la ligne LGV .**

Cette ligne se situe à moins de 3 km du projet de carrière et le porteur du projet peut proposer une livraison de matériaux permettant d'éviter la traversée de bourg ou hameau. Les camions sont néanmoins susceptibles de longer le hameau de « La Bernarde ».

Il convient de noter toutefois que le Maître d'œuvre de la Ligne LGV imposera le trajet des camions pour fournir le chantier. Ce trajet résultera des concertations que le futur concessionnaire de la LGV aura avec les riverains dans le cadre de la conception du projet.

**Il convient également de souligner que les itinéraires retenus seraient, de toute façon, utilisés par les autres carrières si la carrière, objet du présent rapport, n'était pas autorisée.**

#### **2) L'approvisionnement des autres chantiers.**

Dans ce cas la majorité des matériaux sera dirigée vers la nationale 10 en évitant la traversée des bourgs.

L'entrée dans Mansle sera réaménagée grâce à la création d'un rond point au niveau de l'intersection des RD 18 et RD 40.

La traversée de Mansle, en direction du Nord du département, devrait être évitée par un aménagement de la RN 10 en cours d'étude.

\*\*\*\*\*

Notons également l'engagement de la société pour la création d'un embranchement sur l'actuelle ligne SNCF Bordeaux-Paris. En cas de réalisation celui-ci pourrait réduire d'au moins 37 % de flux de camions.

Enfin, des propositions ont été faites par la société DESCHIRON pour aménager la VC n° 101 bis en sortie de carrière, la RD 18, la modification du chemin rural de Vervant à Mansle, et le maintien à l'accès d'une parcelle enclavée ZB46.

### **Moyen mis en œuvre pour prévenir les nuisances**

Le dossier rédigé par la société DESCHIRON ainsi que les mémoires en réponse décrivent dans le détail tous les moyens qu'elle se propose de mettre en œuvre afin de prévenir les pollutions et les nuisances au niveau :

- des eaux de surface et souterraines
- des rejets atmosphériques et notamment des poussières
- du sol
- de l'impact visuel
- du bruit.

Des engagements sont également pris pour la protection du patrimoine naturel et archéologique et pour garantir la sécurité tant au niveau de la circulation des véhicules que des tirs de mines.

La société DESCHIRON estime à 3 324 600 € le montant des dépenses qui seront faites pour limiter les effets de l'activité de cette carrière.

La société DESCHIRON a également pris l'engagement de procéder à un certain nombre de contrôles afin de vérifier que les mesures prises pour limiter l'impact de ses activités seront efficaces. Ces contrôles concernent notamment la qualité des eaux rejetées, les mesures acoustiques, les enregistrements des vibrations générés par les tirs de mines et les dépôts de poussières.

### **Capacités techniques et financières**

Celles-ci ont été longuement détaillées dans le dossier de demande d'autorisation.

La société DESCHIRON rappelle que ses références relatives à l'exploitation des carrières, portent sur près de 240 millions de tonnes, dont 215 millions de tonnes en roches massives.

Les références dans le domaine des travaux à l'explosif depuis trente ans portent sur 175 millions de tonnes, nécessitant la mise en œuvre de plus de 18 000 tonnes d'explosifs.

L'expérience de la société dans le domaine de l'extraction de matériaux et des travaux publics est un gage de compétence pour l'exploitation du site et sa remise en état.

### **Faune – Flore – ZNIEFF**

La situation du projet pour partie en ZNIEFF a été prise en compte dès la genèse du projet en confiant au bureau d'études Ouest – Aménagement l'évaluation des intérêts floristiques, faunistiques et écologiques du secteur.

8,3 hectares ont ainsi été écartés du projet final.

Dans le cadre de la demande d'autorisation de défrichement la société DESCHIRON a pris les engagements suivants :

- reboisement partiel des parcelles exploitées dans le cadre de la remise en état. 8 ha seront reboisés au sein de la carrière.
- mise en place d'un boisement compensateur en Forêt de Boixe pour une superficie double à celle défrichée.
- mise en place en accord avec la mairie de Mansle, d'un dispositif de gestion de 54 ha (dont 6,8 seront replantés) de forêt actuellement laissée à l'abandon.
- mise en place d'un suivi environnemental annuel de l'évolution du secteur Ouest, le premier à être exploité, après réaménagement et ce sur cinq ans.

Concernant les demandes formulées au cours de l'enquête sur la signature d'un arrêté préfectoral de protection de biotope sur le secteur de la Forêt de la Boixe, il convient de préciser que l'instruction de la demande d'autorisation déposée par la société DESCHIRON et celle conduisant à la signature d'un APPB sont indépendantes ; le déroulement de l'une n'obérant pas celui de l'autre.

### **Remise en état**

La remise en état proposée est divisée en deux zones, le secteur Ouest et le secteur Est.

Il est prévu de faire peu d'intervention sur l'ensemble du fond de fouille du secteur Ouest.

L'objectif étant de favoriser l'établissement naturel d'espèces pionnières.

Une simple scarification du fond de fouille sera opérée. Ce secteur sera remis en état au terme de cinq ans d'exploitation.

Sur le secteur Est, des aménagements plus importants ont été prévus, sous l'impulsion de Bernard LASSUS, architecte paysagiste, avec notamment la constitution d'un jardin expérimental (en relation avec la nature du substratum) et divers boisements et cheminements.

### **Suite aux observations de la DIREN, l'entreprise DESCHIRON s'engage :**

- à mettre en place un suivi environnemental annuel de l'évolution du secteur Ouest, le premier à être exploité, après réaménagement et ce, sur cinq ans ;

- à étudier les améliorations des conditions de remise en état pouvant être mises en place sur le secteur Est. Ces améliorations se baseront sur les observations du suivi environnemental effectuées sur le secteur Ouest.
- à engager si nécessaire, et en fonction des résultats obtenus sur le secteur Ouest, une modification des conditions de remise en état du secteur Est, en accord avec les propriétaires concernés. Cette modification éventuelle visera à permettre la meilleure intégration possible de la carrière dans le site de la Forêt de la Boixe en valorisant les potentialités biologiques liées à la mise à nu du substratum.

**Avis formulés dans le cadre des enquêtes administrative et publique :**

- La totalité des services administratifs se sont prononcés favorablement au projet.
- 6 communes se sont prononcées favorablement au projet et 4 communes ont délibéré défavorablement.
- Le commissaire-enquêteur a émis un avis favorable.

**PROPOSITIONS DE L'INSPECTION DES INSTALLATIONS CLASSEES**

Considérant les conclusions des études faites par la société DESCHIRON.

Considérant que les mesures proposées par la société DESCHIRON et les engagements pris au cours de l'instruction du dossier sont de nature à prévenir les impacts et les risques que pourront générer les activités projetées.

Considérant que ces mesures sont de nature à dissiper les doutes et satisfaire aux attentes formulées au cours de l'enquête.

Considérant les avis favorables des services administratifs.

Considérant l'avis favorable du commissaire enquêteur.

Considérant la qualité du projet et les compétences techniques de la société DESCHIRON.

Considérant que les conditions légales de délivrance de l'autorisation sont réunies.

L'inspection des installations classées propose aux membres de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites dans sa formation spécialisée « des carrières » d'émettre un avis favorable à la demande d'autorisation déposée par la société DESCHIRON pour exploiter une carrière de calcaire à ciel ouvert à Vervant, sous réserve du respect des dispositions reprises dans le projet d'arrêté joint au présent rapport.