

St Barthélémy, le 14 janvier 2003



PAYS DE LA LOIRE

**DIRECTION REGIONALE DE L'INDUSTRIE,
DE LA RECHERCHE ET DE L'ENVIRONNEMENT
DES PAYS DE LA LOIRE**

GROUPE DE SUBDIVISIONS D'ANGERS

rue du Cul-d'Anon
Parc d'Activités Angers/Saint-Barthélémy
B.P. 80145 - 49183 SAINT-BARTHELEMY D'ANJOU Cédex
Téléphone : 02.41.33.52.50.
Télécopie : 02.41.33.52.99.
Internet : <http://www.pays-de-la-loire.drivre.gouv.fr/>

Subdivision Angers 3

Affaire suivie par : D. RIVIERE
Tél. : 02.41.33.52.76
Nos Réf. : h://env/icpe/Sub3/A302C038DR/MCJ

Rapport de l'inspecteur des installations classées

OBJET : Modification des conditions d'exploitation de la carrière de la Roche Atard communes de Cholet (49) et de Mortagne-sur-Sèvre (85) par la Société Carrière de la Roche Atard.

REF. : Transmission préfecture – Direction des collectivités locales, de la culture et de l'environnement – Bureau de l'environnement – en date du 23 avril 2002.

Par courrier rappelé en référence, Monsieur le préfet de Maine-et-Loire nous a transmis la déclaration établie en application de l'article 20 du décret du 21 septembre 1977 par la société Carrière de la Roche Atard pour la modification précitée.

I – Le demandeur

La société SNC Carrière de la Roche Atard fait partie du groupe NIVET dont le siège social est à Thouars.

Ce groupe est spécialisé dans l'exploitation des carrières implantées dans les départements des Deux-Sèvres, de l'Yonne, de la Sarthe et de Maine-et-Loire.

Dans le Maine-et-Loire, outre la carrière de la Roche Atard, il dispose de la carrière des 4 Etalons à Saint-André-de-la-Marche ; il y est par ailleurs également présent par ses filiales dont TPPL et Société des Carrières de Cléré.

II – La carrière

2-1 Situation

Cette importante carrière, ouverte depuis près de 30 ans, est située à la jonction des trois départements de Maine-et-Loire, Vendée et Deux-Sèvres, à cheval sur les deux premiers et essentiellement sur la Vendée, dans la vallée de L'Ouin, affluent de la Sèvre Nantaise.

Autour de cette carrière bordant la RD 752 reliant Cholet à 9 km au Nord à Saint-Laurent-sur-Sèvre à 2,5 km au Sud sont à noter :

- le bourg du Puy-Saint-Bonnet à 1,3 km au Nord,
- le hameau du Buisson à 300 m au Nord/Nord-Est,
- le hameau du Petit Buisson à 250 m à l'Est,
- le hameau du Pont d'Ouin à 100 m Est/Sud-Est,
- le hameau de Gâte à 350 m Sud/Sud-Ouest,
- la rivière l'Ouin à 70 m au Sud qui se jette dans la Sèvre Nantaise à 1200 m au Sud,
- la RN 148 à 850 m au Sud.

2-2 Caractéristiques

La carrière a fait l'objet d'une autorisation initiale par arrêté interpréfectoral des 16 et 23 octobre 1973 puis de plusieurs autorisations d'extension.

Les principales caractéristiques de la carrière fixées par l'arrêté interpréfectoral des 31 août (Vendée) et 19 septembre 1995 (Maine-et-Loire) sont les suivantes :

- **Superficie** : 37 ha 16 a
- **Production annuelle moyenne** : 600.000 t – maximale 700.000 t avec possibilité de la porter à 1.000.000 t pour des chantiers exceptionnels.
- **Profondeur** : 61 m NGF dans le lobe Sud et 40 m NGF dans le lobe Nord correspondant à une épaisseur moyenne de gisement de 60 mètres.
- **Echéance de l'autorisation** : septembre 2025.
- **Remise en état des lieux** : plan d'eau sur l'emprise de l'excavation après remblayage partiel du lobe Sud de 4 ha sur 50 m de hauteur avec les matériaux de recouvrement.

La carrière présente actuellement 2 lobes reliés par un étroit couloir. L'activité d'extraction est achevée depuis quelques années dans le lobe Sud plus proche de la route et des habitations où elle a été menée sur 60 mètres de profondeur.

L'abattage est assuré à l'explosif ; les matériaux sont traités dans une unité de concassage criblage implantée sur le carreau de la carrière en Vendée. Cette installation a fait l'objet d'une autorisation d'installation classée par arrêté préfectoral du 5 mars 1976 complété par arrêté préfectoral du 30 mai 2002.

III – La modification projetée

Comme prévu dans le dossier qui a conduit à l'arrêté d'autorisation de 1995, l'exploitant projette le remblayage du lobe Sud de la carrière proche de la RD 752.

Cette partie de l'excavation couvre environ 4 ha et est profonde de 60 m. Le remblayage est prévu de façon à maintenir un plan d'eau de faible profondeur dans ce lobe alors qu'il atteindra plus de 60 m de profondeur dans le lobe Nord.

Le volume de remblais nécessaire est de l'ordre de 2 millions de m³ qui selon le dossier précité devait provenir exclusivement des stériles de découverte.

A ce jour, environ 450.000 m³ ont été déversés dans l'excavation et le décapage de matériaux de recouvrement des zones restant à exploiter offrira 550.000 m³ de déblais supplémentaires soit globalement 1 million de m³.

Le projet consiste à accueillir sur le site le million de m³ manquant pendant la durée de l'autorisation soit environ 20 ans ce qui correspond à une cadence moyenne de 50.000 m³/an.

Il est prévu que ces déblais soient similaires à ceux actuellement déversés et donc constitués exclusivement de terres, matériaux et déblais de terrassement d'origine extérieure.

Les autres matériaux inertes – briques, béton – ne seraient pas admis de même que le plâtre, le verre et les déchets de démolition.

IV – Analyse de l'inspection des installations classées

4-1 Impacts additionnels

La carrière et son unité de concassage criblage ainsi que la centrale d'enrobage implantées sur le même site sont à l'origine de vibrations lors des tirs d'abattage, d'émissions de poussières, de bruit et occasionnent un important trafic de poids lourds sur le RD 752.

La carrière a fait l'objet de plusieurs plaintes contre ces nuisances.

Des moyens de prévention complémentaires ont été mis en place par l'industriel en particulier isolation acoustique du concasseur primaire, étanchéification des cribles pour limiter les émissions de poussières.

En outre, compte tenu des émissions sonores excessives pendant la nuit, l'activité a été suspendue pendant cette période par arrêté interpréfectoral des 15 mars et 19 avril 2002. L'encaissement du concasseur primaire dans l'excavation prévu à court terme améliorera la situation actuelle.

En ce qui concerne l'impact additionnel des modifications projetées, nous noterons que les activités de remblayage sont déjà exercées avec les matériaux de recouvrement qui représentent la moitié des remblais. L'impact potentiel des apports extérieurs porte sur

- ✓ le risque d'enfouissement de matériaux non inertes qui entraîneraient une pollution des eaux souterraines. Les moyens de prévention proposés consistent en l'exclusion de tous matériaux autres que les terres et matériaux et déblais de terrassement. Bien qu'inertes, les matériaux de démolition sont exclus en raison des possibilités de valorisation nécessitant des moyens qui ne sont pas prévus sur ce site.

Les mesures de prévention pour éviter l'apport des matériaux non inertes consistent également à limiter l'accès au chantier (grillage périphérique et barrière) à mettre en place, la signalisation adaptée ainsi que des bordereaux de suivi des déchets reçus.

- ✓ Le trafic des camions apportant les déblais. Ce trafic, qui correspond à une cadence de remblayage de 50.000 m³/an est mineur par rapport à celui résultant des activités de la carrière. En outre, une partie des camions apportant des déblais partiront avec des matériaux de la carrière et n'occasionneront de ce fait pas de trafic supplémentaire.

4-2 Aspect réglementaire

Le remblayage partiel de l'excavation n'affecte pas les conditions de remise en état prévues ni le montant des garanties financières.

Il ne va à l'encontre d'aucune disposition de l'arrêté d'autorisation et ne constitue pas une modification notable des installations justifiant le dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation.

Il nécessite par contre des prescriptions complémentaires, notamment pour prendre en compte les dispositions relatives au remblayage fixées par l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994.

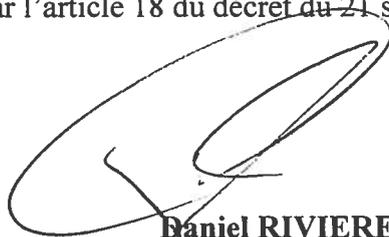
V – Proposition

En conclusion,

Considérant que le remblayage partiel de la carrière n'entraîne pas un changement notable par rapport aux éléments du dossier de demande d'autorisation ayant conduit à l'arrêté interpréfectoral des 31 août et 19 septembre 1995

Considérant que le remblayage ne modifie pas les conditions de remise en état de la carrière telles que prévues dans le dossier d'extension et dans l'arrêté d'autorisation.

Nous proposons aux commissions départementales des carrières de Maine-et-Loire et de Vendée d'émettre un avis favorable à la prescription des dispositions complémentaires dont ci-joint projet dans les formes prévues par l'article 18 du décret du 21 septembre 1977.



Daniel RIVIERE.

Vu et transmis avec avis conforme,
Pour le directeur et par délégation,
le Chef de groupe de subdivisions



Yves MOERS.