

Document n° 121

# Mémoire : Réponses au commissaire enquêteur

---



Figure 1 Itinéraire Ouest du dossier. ....	5
Figure 2 Trajet en charge à partir de l'intersection VC3/RD21a.....	5
Figure 3 Trajet retour à vide des camions côté Charente.....	6
Figure 4 Itinéraire Est du dossier. ....	7
Figure 5 Trajet en charge sur RD 351 vers la Haute Vienne. ....	8
Figure 6 Trajet à vide des camions côté Haute Vienne.....	8
Figure 7 Chemin rural à l'Ouest du site.....	12
Figure 8 Chemin blanc BUSSIEREIX/PLAUD. ....	13
Figure 9 Carrefour chemin blanc/chemin rural FORGEIX/BRIGUEIL.....	14
Figure 10 Buses sur le ruisseau de VILLARS .....	14
Figure 11 Chemin FORGEIX/BRIGUEIL. ....	15
Figure 12 Arrivé du chemin sur la voie communale PRESSALEIX/PLAUD.....	15
Figure 13 Zone mitoyenne.....	16
Figure 14 Accès à PRESSALEIX DU BOST. ....	16
Figure 15 Arrivée sur le RD30 / vues du carrefour vers l'Ouest.....	16
Figure 16 Chemin de VILLARD.....	17
Figure 17 Etang le long du chemin de VILLARD. ....	17
Figure 18 D2part du chemin de VILLARS / Chemin de VILLARD vers la carrière.....	18
Figure 19 Emprise à acquérir pour rectifier le virage. ....	19
Figure 20 Carrefour de LA CROIX D'ENVEAUX. ....	20
Figure 21 Pont D'ENVEAUX.....	20
Figure 22 Vue du Pont vers le carrefour.....	20
Figure 23 Vue du pont vers ENVEAUX .....	21
Figure 24 Vue de la Carrière vers la maison de Mr SEGUIN. ....	21
Figure 25 Future base vie.....	21
Figure 26 Chemin rural.....	22
Figure 27 Vue du sud de la demande depuis le chemin blanc.....	23
Figure 28. Protection de la zone humide.....	23
Figure 29 Trajet pour rejoindre la N141. ....	26
Figure 30 Trajet allé en charge pour rejoindre la N141.....	27
Figure 31 Trajet retour à vide depuis la N 141 Côté Haute-Vienne.....	27
Figure 32 Plan des secteurs habités proche du site.....	28
Figure 33 Trajet pour relier la RN 141 vers l'Est .....	29
Figure 34 Trajet pour relier la RN 141 vers l'Ouest.....	30
Figure 35 La N141. ....	30
Figure 36 Un accès de service existe permettant aux différents services de l'Etat d'accéder aux voies sens Charente Haute-Vienne.....	31
Figure 37 Une vois communale a était aménagée pour desservir le Hameau de MONBEUGE, cette voie longe la route nationale dans le sens Haute-Vienne Charente.....	32
Figure 38 Vue depuis le pont de la RD 21 des 4 voies .....	32
Figure 39 La N141 au niveau de MONBEUGE,.....	33
Figure 40 Hypothèse d'aménagement des accès de la N141. ....	33

Figure 41 Plan de l'acquisition de terrain derrière l'école.....	35
Figure 42 Modification de l'arrêt de Bus .....	37
Figure 43 Modification VC3. ....	38
Figure 44 Carte de destinations locales utilisant les voies communales en direction de l'Ouest .....	39
Figure 45 Procédure d'admission des matériaux inertes. ....	41
Figure 46 Canalisation autour de la carrière.....	43
Figure 47 Carte géologique avec captage d'eau. ....	44
Figure 48 La carte géologique avec les cours d'eau.....	46
Figure 49 Bassins versants. ....	47
Figure 50 Localisation des mesures de niveaux sonores. ....	49
Figure 51 Tableau des résultats des contrôles sonore. ....	50
Figure 52 Tableau des niveau sonore des engins. ....	51
Figure 53 Avertisseur. ....	53
Figure 54 Arrosage. ....	55
Figure 55 Tableau des nuisances en fonction de la fréquence.....	59
Figure 56 Synthèse des effets des vibration en fonction des fréquences. ....	59
Figure 57 Plan de localisation des différentes zones d'activités .....	61
Figure 58 EVOLUTION DE LA ZONE D'EXTRACTION à un rythme de 300 000 tonnes/an .....	62
Figure 59 ETAT FINAL avant remise en état.....	63
Figure 60 Graphique bruits d'explosion/choc.....	64
Figure 61 Chemin dans l'emprise de la carrière. ....	69
Figure 62 Tableau du personnel de la carrière de VALAIZE.....	71
Figure 63 Tableau du personnel de la carrière de CLAIRVAUX. ....	72
Figure 64 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 50 000 tonnes.....	72
Figure 65 .....	73
Figure 66 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 150 000 tonnes.....	73
Figure 67 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 300 000 tonnes.....	74

## Sommaire

1 Problèmes liés à l'acheminement des matériaux, évolution par rapport au dossier initial en termes d'itinéraire, risques pour les enfants à ENVEAUX et la Croix D'ENVEAUX ainsi qu'à l'école de BRIGUEUIL. Comment seront matérialisées les interdictions de circulation sur certains axes routiers communaux ?.....	4
Proposition contenue dans le dossier pour limiter les impacts liés au transport : .....	4
Itinéraire Ouest .....	5
Itinéraire Est .....	7
Première révision. ....	9
ETUDES en cours par le pétitionnaire .....	12
Itinéraire depuis la sortie du site pour rejoindre le réseau départemental : .....	12
VOIES COMMUNALES ETUDES DES DIFFERENTES POSSIBILITES .....	19
Sortie des camions de la carrière et accès aux voies départementales .....	19
Premier cas : .....	19
Deuxième cas : .....	22
Troisième cas : .....	23
Utilisation des chemins ruraux pour rallier les routes départementales. ....	24
Première hypothèse.....	24
Parcours des camions pour rejoindre le RD 29 a .....	24
Effets directs et indirects sur les chemins ruraux : .....	24
Risques pour les enfants à Enveaux et la Croix d'Enveaux ainsi qu'à l'école de BRIGUEUIL.....	34
Ecole primaire de BRIGUEUIL.....	34
Arrêt du bus scolaire à la Croix D'ENVEAUX .....	36
Circulation des camions sur le VC3 qui longe le hameau D'ENVEAUX, voie communale étroite.....	37
Comment seront matérialisées les interdictions de circulation sur certains axes routiers communaux ?.....	38
2 Réception des déchets inertes, contrôles et les moyens pour les refuser si les produits ne sont pas conformes. ....	40
Rappel des éléments contenus dans le dossier : .....	40
La procédure d'admission comprendra plusieurs étapes :.....	40
3 L'eau : quelles sont les mesures envisagées par rapport à la canalisation qui traverse des parcelles de la carrière ? Ce projet aura-t-il des répercussions sur les eaux souterraines et les sources ? Quelle eau utilisera l'exploitant ?.....	42

Quelles sont les mesures envisagées par rapport à la canalisation qui traverse des parcelles de la carrière ? .....	42
Ce projet aura-t-il des répercussions sur les eaux souterraines et les sources ? .....	44
Quelle eau utilisera l'exploitant ? .....	48
4 Nuisances sonores par rapport au projet, mesures prises vis-à-vis de la poussière, mais aussi des odeurs de bitume, mesures prises pour limiter le bruit relatif à la circulation ? .....	49
Nuisances sonores par rapport au projet .....	49
Mesures prises vis-à-vis de la poussière, mais aussi des odeurs de bitume .....	53
La poussière .....	53
Les odeurs de bitume.....	55
Mesures prises pour limiter le bruit relatif à la circulation ?.....	56
5 Répercussion des tirs de mines vis-à-vis des animaux mais aussi de la population, position par rapport à des tirs d'essai ? .....	57
Rappel des effets liées au tir de mines .....	57
Les vibrations .....	57
Propagation des vibrations .....	57
Les nuisances que peuvent induire les vibrations .....	57
La suppression aérienne .....	63
Bruit des tirs de mines .....	63
Effets vis-à-vis des animaux .....	64
6 Position vis-à-vis de la visite d'installation du groupe .....	65
7 inquiétude par rapport à l'étude faunistique .....	65
8 Répercussions éventuelles sur les circuits de randonnées.....	68
9 En terme d'emploi : perspectives à court et moyen terme. Combien d'emploi pour la commune de BRIGUEUIL ? .....	71
Evolution des emplois en fonction du tonnage commercialisé.....	71
10 Ouverture de la carrière de 7 h à 22 h. ces horaires peuvent-ils être réduits ? Dans quelle amplitude surtout l'hiver ? .....	75
11 Les intérêts archéologiques sont-ils pris en compte notamment pour les souterrains (un souterrain serait à proximité de BUSSIEREIX et de nombreux autres) .....	76
Pérucaud (abbé) — Souterrain, commune de Brigueuil, lieu dit Anglard .....	76
12 Création d'une commission d'information et de surveillance.....	78
Position de l'entreprise ? .....	78

Monsieur ROUGIER Clarisse, commissaire enquêteur en charge de l'enquête publique relative au dossier de demande d'autorisation d'exploitation et de déclaration d'installations classées rubriques 1430, 1432, 1434, 1520, 2510, 2515, 2510, 2517, 2521, 2522, 2910, 2915, 2920, 2930 de la nomenclature des Installations Classées, aux lieux-dits Grands Champs, La Plante, Les Chabannes, Les coutures et les Vieilles Vignes de la commune de BRIGUEUIL en Charente, a remis au pétitionnaire représenté par monsieur Alain DELANNE le procès verbal des observations écrites et orales.

Cette enquête publique a débuté le 18 mai 2010 à 9h et s'est achevée le 17 juin 2010 à 18h 20.

Les observations et interrogations du commissaire enquêteur portent sur 12 points qui seront repris dans l'ordre du procès verbal établis en date du 18 juin 2010.

**1 Problèmes liés à l'acheminement des matériaux, évolution par rapport au dossier initial en termes d'itinéraire, risques pour les enfants à ENVEAUX et la Croix D'ENVEAUX ainsi qu'à l'école de BRIGUEUIL. Comment seront matérialisées les interdictions de circulation sur certains axes routiers communaux ?**

**Proposition contenue dans le dossier pour limiter les impacts liés au transport :**

Le pétitionnaire a proposé des itinéraires différents pour alimenter les deux départements de la Charente et de la Haute Vienne. Les parcours ont été prévus pour diluer les impacts dus au transport pendant le développement de l'activité.

*Dans ce type de dossier le pétitionnaire ne peut qu'émettre des propositions et n'est pas en mesure de proposer ces solutions pour l'aménagement du domaine public.*

*Voies communales :*

L'utilisation, par le pétitionnaire, de la voirie communale a été discutée avec les élus de la commune de BRIGUEUIL. La mise en conformité des ces voiries par rapport à l'évolution de l'activité du site est une démarche commune de la part du pétitionnaire et de Monsieur le Maire et ne peut être définie et mise en œuvre qu'après obtention par le pétitionnaire de l'autorisation d'exploitation.

*Voies départementales :*

Les actions menées par le pétitionnaire pendant l'étude de faisabilité du dossier ont simplement aboutit à la réponse suivante : « nous prendrons acte à réception de votre dossier et nous verrons tout cela après l'analyse de celui-ci »

Les routes départementales sont nombreuses et ne font pas l'objet de restriction de circulation pour le trafic des poids lourds. Le dossier a pris en compte la médiocrité du réseau départemental en diluant au mieux le trafic sur les axes disponibles.

*Voies nationales :*

L'axe routier majeur du secteur est la route nationale 141 qui se situe à vol d'oiseau à 3400 m de la sortie du site et par la route à 5600 m. Cet axe à deux fois deux voies n'est pas accessible directement, pour atteindre une entrée il faut soit traverser le centre ville de la commune de SAINT JUNIEN ou emprunter les voies départementales par la FABRIQUE pour aller vers l'Est ou les voies départementales desservant SAULGOND et ETAGNAC vers l'Ouest.



**Itinéraire Ouest**

Depuis la sortie du site la VC 3 est en double sens de circulation camion jusqu'au hameau de BUSSIEREIX. En charge les camions rejoignent le RD 21a par la VC 3 en traversant les hameaux de BUSSIEREIX et PRESSEALEIX.

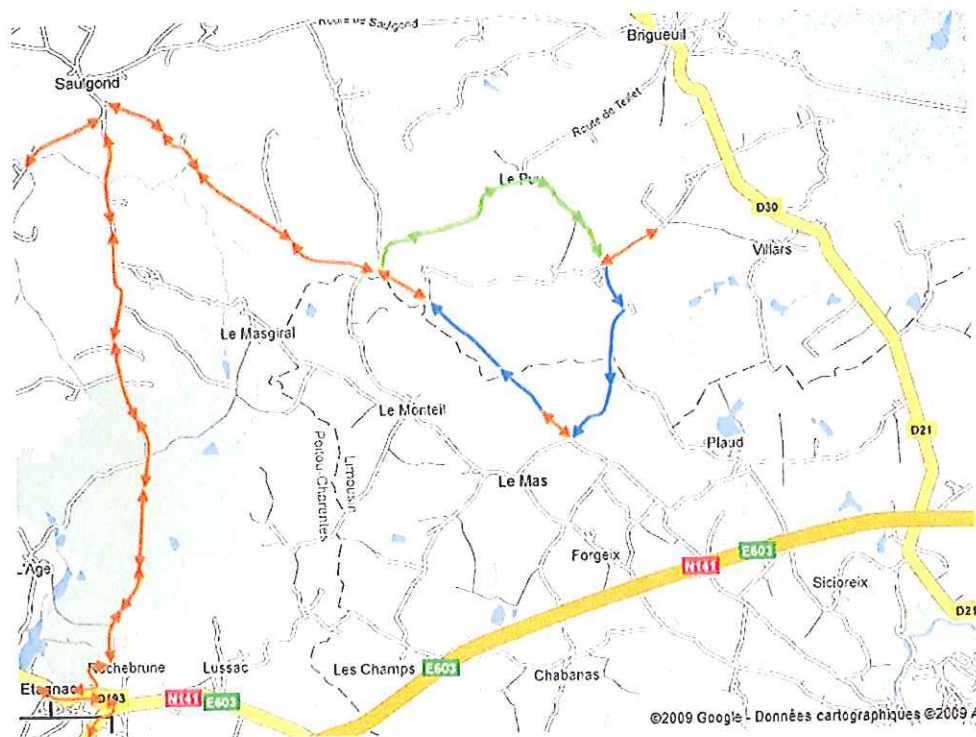


Figure 1 Itinéraire Ouest du dossier.

Les distances parcourues sur la VC3 sont de 600 m à double sens et 2090 m circulation camion en charge vers le RD 29 a.

Pour rejoindre la nationale 141 à ETAGNAC la distance parcourue en charge est de 13 km

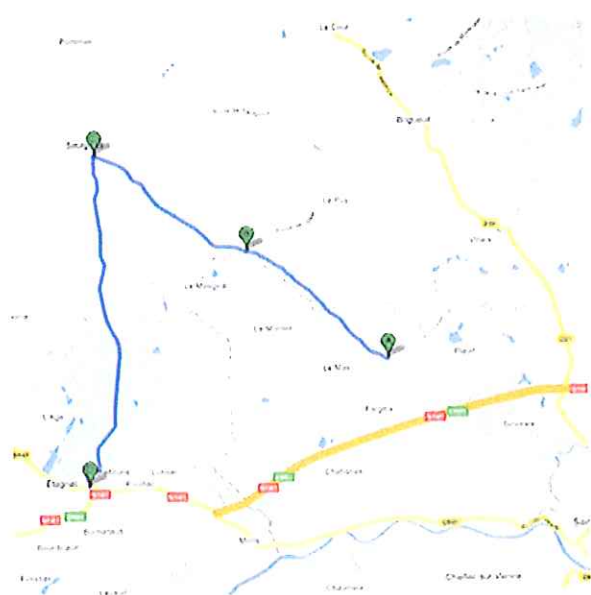


Figure 2 Trajet en charge à partir de l'intersection VC3/RD21a.

Le trafic serait à double sens sur les RD 193 et 51 sur 9.9 km, puis uniquement à vide sur le RD 351 sur 1.9 km. Pour rejoindre la VC 3 la voie rurale du PUY à SAINT-JUNIEN est utilisée par les camions à vide sur une distance de 1.3 km.

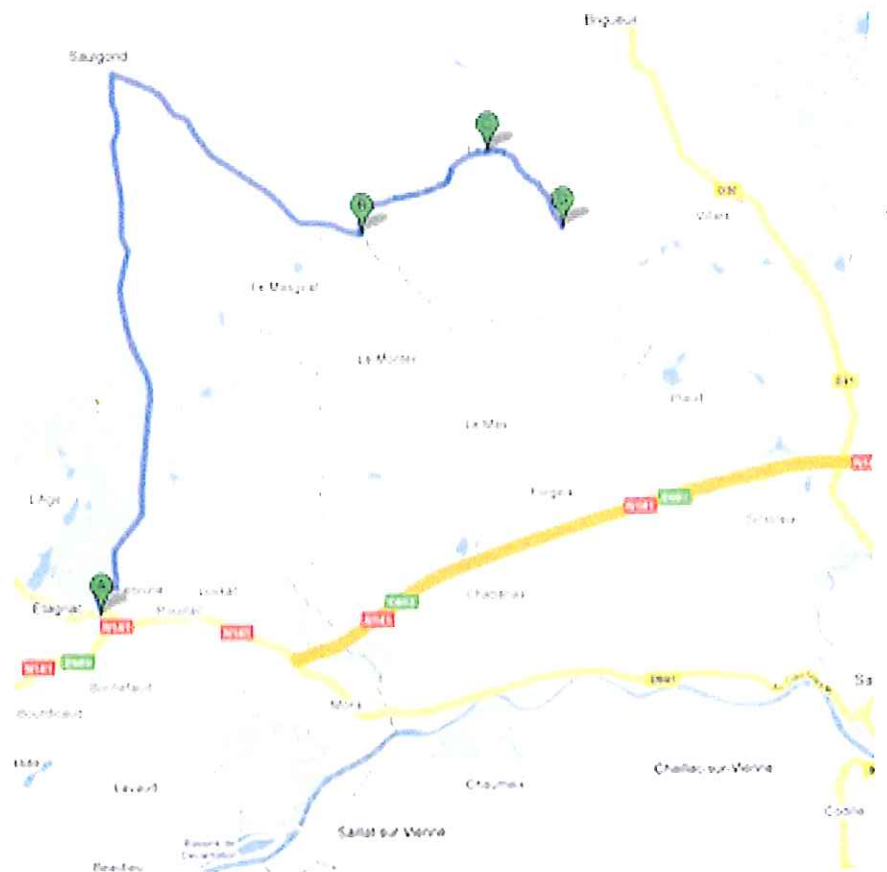


Figure 3 Trajet retour à vide des camions côté Charente.

## Itinéraire Est

L'élaboration des circuits a été conçue de la manière suivante :

- Utilisation du RD 30 pour toutes les livraisons sur SAINT-JUNIEN Ouest
- Circuit utilisant le RD 351 pour relier la Fabrique et la route départementale SAINT-JUNIEN/BELLAC pour toutes les livraisons sur la Haute Vienne Est et le Nord et l'Est de la commune de SAINT-JUNIEN.
- Un circuit permettant d'éviter la circulation en double sens des camions devant l'école municipale de BRIGUEUIL, il utilise la voie communale, desservant le château d'eau, pour rejoindre en charge la RD 351, les camions à vide rejoignent le RD 30 au niveau du bourg de BRIGUEUIL.

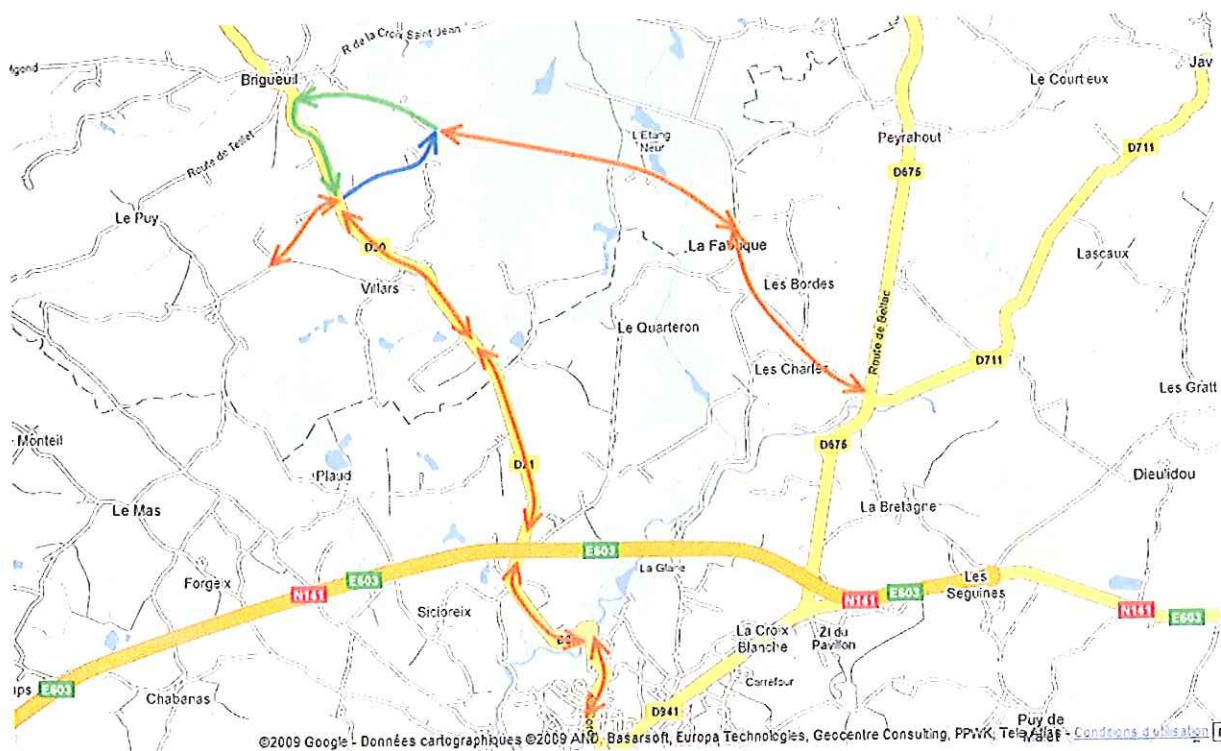


Figure 4 Itinéraire Est du dossier.

Les distances parcourues sont de 1066 m à double sens sur la VC 3 pour rejoindre le carrefour de la croix D'ENVEAUX et de 1728 m par le chemin rural pour les camions en charge rejoignant le RD 351.

Pour rejoindre la départementale 675 Saint-Junien/Bellac le circuit en double sens des camions est de 5600 m.



Figure 5 Trajet en charge sur RD 351 vers la Haute Vienne.

Le circuit des camions à vides est de 3000 m



Figure 6 Trajet à vide des camions côté Haute Vienne.

La distance totale en double sens sur les RD est de 8600 m si le chemin communal n'est pas utilisé.

## Première révision.

Une réunion publique s'est déroulée le 7 mai 2010 en mairie de BRIGUEUIL, les habitants présents au cours de cette réunion d'information se sont ému des propositions émises par le pétitionnaire. Une concertation a immédiatement débuté entre les riverains et le pétitionnaire sur d'autres itinéraires.

### *Voies communales*

Les habitants présents ont proposé l'utilisation par les poids lourds de chemins ruraux permettant de rejoindre les routes départementales en évitant de traverser les hameaux.

### *Voies départementales*

Le pétitionnaire et monsieur le Maire de BRIGUEUIL ont dès la réunion publique du 7 mai pris en compte les inquiétudes des habitants. Plusieurs propositions sont en cours d'étude et une réunion initiée par monsieur le Maire s'est déroulée le 25 mai 2010 en mairie de BRIGUEUIL en présence d'élus de la commune, du Conseiller général du canton, des représentants de la Mairie de Saint-Junien, des services techniques de l'état et du département, de la Saur, du commissaire enquêteur. Cette réunion de travail a permis de clarifier les difficultés liées aux voies de circulation.

Suite à cette réunion le service des routes du département nous a communiqué les éléments suivants :

----- Original Message -----

**From:** [GCALLEC@cg16.fr](mailto:GCALLEC@cg16.fr)

**To:** [am.perichet@wanadoo.fr](mailto:am.perichet@wanadoo.fr)

**Cc:** [GRIVET@cg16.fr](mailto:GRIVET@cg16.fr)

**Sent:** Thursday, May 27, 2010 4:43 PM

**Subject:** Carrière Brigueuil

Dans le cadre de la réunion sur l'enquête publique pour extension de carrière sur la commune de Brigueuil vous souhaitez que je vous rappelle les caractéristiques des différentes routes départementales avoisinantes. Je vous confirme que toutes ont une structure quasi identique dites "souple à faible trafic", je ne peux pas vous informer sur les épaisseurs de matériaux mais sachez qu'elles ont en moyenne de 10 à 20cm de matériaux d'apport recouvert d'enduits superficiels successifs ; que la portance du sol ne peut guère être considéré comme bonne (PF2 estimé pour la plus part) et que cette qualité de portance s'est réalisé au fil du temps par le compactage naturel et ancestral du trafic.

Maintenant en matière de largeur et trafic voici les valeurs que je suis en mesure de vous transmettre :

RD30 Sud Brigueuil = 5m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 465 véh/jour, et 5.2% de PL soit 25PL/j

RD30 Nord Brigueuil = 5m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 351 véh/jour, pas de comptage PL

RD51 Sud Saulgond = 4.50m de largeur circulaire moyenne (2 OA sur cours d'eau 11 et 10 m de long) = Trafic MJA 2009 : 239 véh/jour, pas de comptage PL

RD193 Sud Saulgond = 4.70m de largeur circulaire moyenne (1 OA sur cours d'eau 4 m de largeur chaussée et 18 m de long)= Trafic MJA 2008 : 192 véh/jour, pas de comptage PL

RD351 Est Brigueuil = 4m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 201 véh/jour, pas de comptage PL

RD351 Ouest Brigueuil = 4m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 495 véh/jour, pas de comptage PL

RD29 Ouest Saulgond = 5m de largeur circulaire moyenne (2 OA sur cours d'eau 6m largeur chaussée - 13 et 7 m de long) = Trafic MJA 2009 : 578 véh/jour, et 7% de PL soit 40PL/j

RD165 Ouest Brigueuil = 4.50m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 244 véh/jour, pas de comptage PL

RD165 Nord Brigueuil = 5m de largeur circulaire moyenne = Trafic MJA 2008 : 392 véh/jour, pas de comptage PL

### *Voies nationales*

Pendant la réunion du 25 mai, les informations suivantes ont été recueillies :

- Distance minimum entre deux accès à une quatre voies, du type de la RN 141, 3000m
- Rentabilité d'un accès à une quatre voies est fonction du trafic
- Echangeur sur le département de la Haute-Vienne pour desservir un canton de la Charente, non envisageable.
- Les élus et les habitants de la commune de Brigueuil ont largement débattu, avec les personnes présentes et le pétitionnaire de la seule solution permettant une activité industrielle engendrant un transport de cette importance, de l'opportunité de voir enfin se réaliser une liaison directe, depuis la voie départementale 21, sur la route nationale à 4 voies RN141.

## ETUDES en cours par le pétitionnaire

### Itinéraire depuis la sortie du site pour rejoindre le réseau départemental :

#### *Relevé de terrain*

Le premier travail a consisté à vérifier sur le terrain les propositions des riverains d'aménagement des chemins ruraux.

Le contrôle des chemins ruraux a été effectué à pied avec un relevé GPS de leur position et des altitudes.

#### *Etat initial des chemins*

Le circuit est parti du chemin rural reliant la VC3 au chemin Blanc.



Figure 7 Chemin rural à l'Ouest du site.



#### Le chemin rural à l'Ouest du site :

Nous sommes en présence d'un chemin creux sur pratiquement toute la longueur, la largeur de roulage du chemin varie de 2 à 3 m, la hauteur des talus évolue entre 0 et 2.5 m. ce chemin est bordée de haies et n'est utilisé que pour le passage de piétons ou du bétail.

#### Le chemin rural dénommé « chemin blanc » :

Le chemin Blanc relie le hameau de BUSSIEREIX au hameau de PLAUD en Haute Vienne. La commune de BRIGUEUIL a réalisé des travaux d'élargissement et de renforcement de l'assiette du chemin. Des acquisitions de terrains ont été effectuées par la commune pour la réalisation des travaux, ces modification cadastrales ne sont toujours pas mise à jour sur les plans. Le renforcement du chemin a mis en œuvre un tout venant calcaire sur la moitié de sa longueur et des matériaux issus de la carrière D'ENVEAUX pour l'autre moitié. La longueur entre le chemin rural et la limite de la Haute Vienne est de 1331 m. La largeur empierré du chemin varie de 4 à 5 m, l'emprise varie de 8 à 14 m. Ce chemin traverse des zones boisée et dessert des parcelles cultivées et des prairies. La différence d'altitude est d'environ 60 m entre le point bas matérialisé par le ruisseau de Villard et le carrefour de la limite départementale. Le ruisseau de Villard traverse le chemin à travers deux buses de diamètre 600 mm recouvertes d'une épaisseur de béton de 1000 mm.

Le carrefour du chemin Blanc et du chemin Rural de FORGEIX à BRIGUEUIL se situe aux limites communales, départementales et régionales.



Figure 8 Chemin blanc BUSSIEREIX/PLAUD.



Figure 9 Carrefour chemin blanc/chemin rural FORGEIX/BRIGUEIL



Figure 10 Buses sur le ruisseau de VILLARS

#### Le chemin de FORGEIX à BRIGUEUIL côté Ouest :

Cette section du chemin est balisée et correspond à un des sept circuits de randonnées de la commune de SAINT-JUNIEN. Ce chemin relie le chemin Blanc au RD 29, la longueur entre le carrefour et le RD est de **1390 m**, dont **683 m** mitoyen avec la commune de Saint-Junien. L'assiette du chemin est en moyenne de **3 m**.

La partie mitoyenne est caractérisée par un chemin souvent à profil en creux traversant des bois surtout côté Charente. La première partie longe les terrains du Hameau de PLAUD (87) où les clôtures ont été soigneusement réalisées. Cette section aboutit sur la voie communale reliant PRESSALEIX à PLAUD.

La section de ce chemin sur la commune de Saint-Junien est plus large. L'arrivée de ce chemin sur le Rd 29a est boisée et dans un virage du RD.



Figure 11 Chemin FORGEIX/BRIGUEIL.



Figure 12 Arrivé du chemin sur la voie communale PRESSALEIX/PLAUD

#### Le chemin de FORGEIX à BRIGUEUIL côté Est :

Ce chemin relie le chemin blanc au RD 30, sa longueur est de 1696 m dont 562 m mitoyen avec la commune de Saint-Junien. La commune de BRIGUEUIL a effectué des travaux de renforcement sur cette section mitoyenne. Ces travaux d'élargissement n'ont pas fait l'objet d'acquisition de terrain, l'assiette actuelle du chemin peut se situer sur des parcelles privées. Le chemin est traversé par la ligne ERDF à très haute tension.

La section du chemin sur la commune de BRIGUEUIL se décompose en deux parties, la première sur 406 m présente une chaussée empierrée tandis que la deuxième partie est bitumée et permet l'accès au hameau de PRESSALEIX du BOST. L'arrivée de cette voie communale sur le RD 30 se situe 50 mètres en dessous d'un sommet de côte versant Nord.



Figure 13 Zone mitoyenne.

La fin de la section mitoyenne est matérialisée sur le terrain par un carrefour, vers le Sud le chemin reste mitoyen sur 112 m, sa structure de chaussée est empierrée, ce chemin devient voie communale sur la commune de Saint-Junien, cette voie bitumée dessert le hameau de Plaud, vers le Nord nous sommes sur le chemin reliant le hameau de Villard.



Figure 14 Accès à PRESSALEIX DU BOST.



Figure 15 Arrivée sur le RD30 / vues du carrefour vers l'Ouest.

Le chemin rural dénommé « chemin de Villard » :

Le chemin de Villard permet également de relier le périmètre en demande, depuis le carrefour décrit précédemment, la commune de Brigueuil a réalisé des travaux de renforcement de ce chemin communal. Ce chemin descend depuis le carrefour jusqu'aux étangs de Villard, la partie

basse se situe entre une chaussée d'étang et l'étang aval. Depuis les étangs le chemin présente une pente entre 10 et 12 % pour rejoindre le hameau de Villard. Le chemin traverse la partie Sud-Ouest du hameau et longe la ferme de Monsieur Bourdier. Le chemin prend une direction plein Est pour rejoindre les parcelles de l'autorisation en cours.



Figure 16 Chemin de VILLARD.



Figure 17 Etang le long du chemin de VILLARD.



Figure 18 D2part du chemin de VILLARS / Chemin de VILLARD vers la carrière.

## VOIES COMMUNALES ETUDES DES DIFFERENTES POSSIBILITES

### Sortie des camions de la carrière et accès aux voies départementales

Trois possibilités :

- Aménagement du VC 3 depuis la base vie en direction de la Croix D'ENVEAUX
- Utilisation du chemin rural longeant le périmètre de la demande et rejoignant le chemin blanc
- Création d'une voie d'accès par le chemin blanc en extrémité Sud de la demande en longeant le ruisseau de Villard

#### Premier cas :

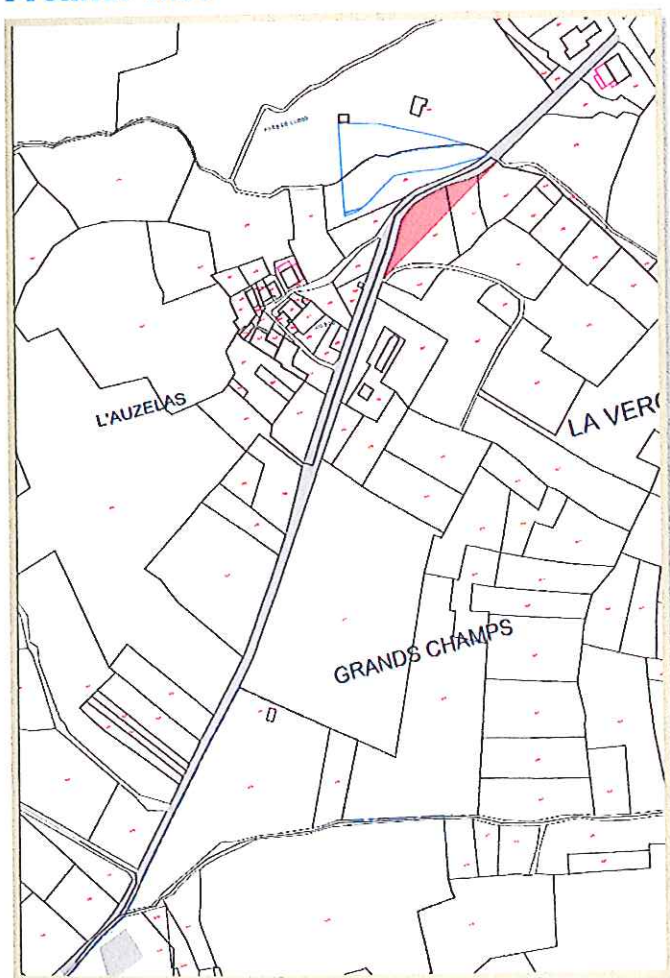


Figure 19 Emprise à acquérir pour rectifier le virage.

L'assiette bitumée du VC 3 est de 3.8 m, l'emprise cadastrale du chemin varie de 7 m à 10 m sur les 1066 m entre la sortie envisagée et le RD 30. La largeur du VC 3 au carrefour de la Croix d'Enveaux est de 9.30 m.

Les points délicats sont : le virage boisé au niveau des parcelles section I2 446, 447, 448 et le pont. La parcelle 447 appartient au pétitionnaire, la parcelle 448 à Monsieur Guyonnet Joseph et la parcelle 446 à Monsieur Bourdier Franck. Des contacts sont en cours pour l'acquisition ou échange de terrain

pour réaliser un élargissement de la voie, une rectification du virage et une voie de garage pour sécuriser le passage sur le pont sera créée.

Cette solution permet un accès direct au RD 30 avec un minimum de longueur de modification des voies communales.



Figure 20 Carrefour de LA CROIX D'ENVEAUX.



Figure 21 Pont D'ENVEAUX.



Figure 22 Vue du Pont vers le carrefour.





Figure 23 Vue du pont vers ENVEAUX



Figure 24 Vue de la Carrière vers la maison de Mr SEGUIN.



Figure 25 Future base vie.

## Deuxième cas :

Chemin rural reliant le chemin Blanc au VC 3 en longeant le périmètre en demande le long des parcelles 1027 et 639

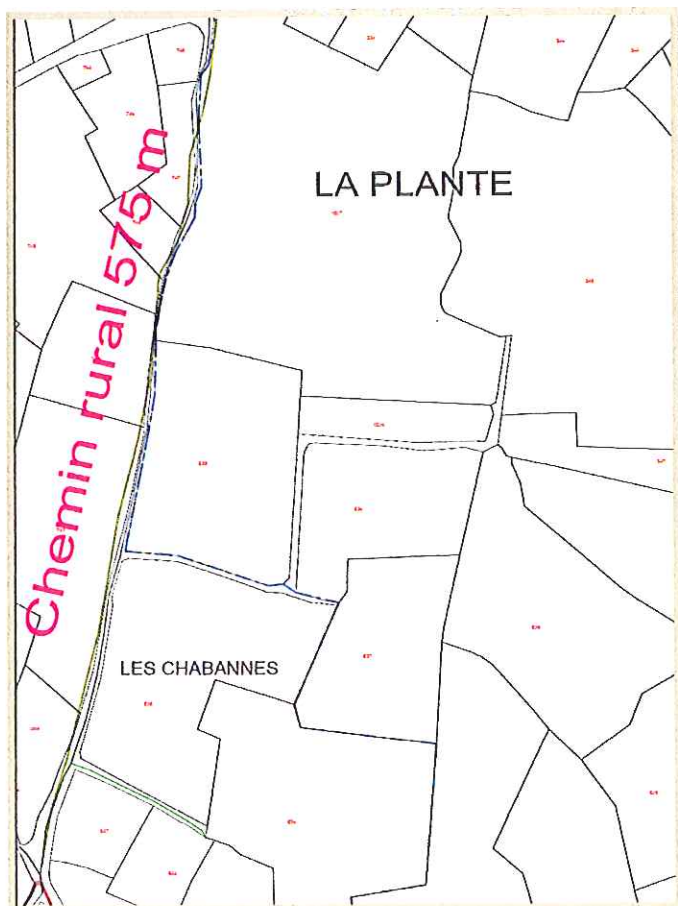


Figure 26 Chemin rural

Nous sommes en présence d'un chemin creux sur pratiquement toute la longueur, la largeur de roulage du chemin varie de 2 à 3 m, la hauteur des talus évolue entre 0 et 2.5 m. ce chemin est bordée de haies et n'est utilisé que pour le passage de piétons ou du bétail.

Pour l'utilisation du chemin par les camions un terrassement permettant de doubler la largeur actuelle du chemin est nécessaire, une partie de ces travaux peuvent être inclus dans les travaux d'aménagement des plateformes prévues pour recevoir les installations de traitement et les aires de stockage.

La partie Sud du chemin est bordée par des parcelles dont le pétitionnaire n'a pas la maîtrise foncière.

Les travaux de terrassement représentent environ 6000 m<sup>3</sup> de déblai, la destruction de la haie sur toute la longueur du côté exploitation. Ces déblais peuvent servir à la conception d'un merlon de protection.

### Troisième cas :

Aménagement d'une sortie sur le chemin blanc à partir du périmètre de la demande en partie Sud.



Figure 27 Vue du sud de la demande depuis le chemin blanc

Le dossier prévoit de conserver une bande de protection le long du ruisseau de Villard et ainsi de préserver la zone humide de fond de vallée. Cet accès devra tenir compte de cette zone humide.

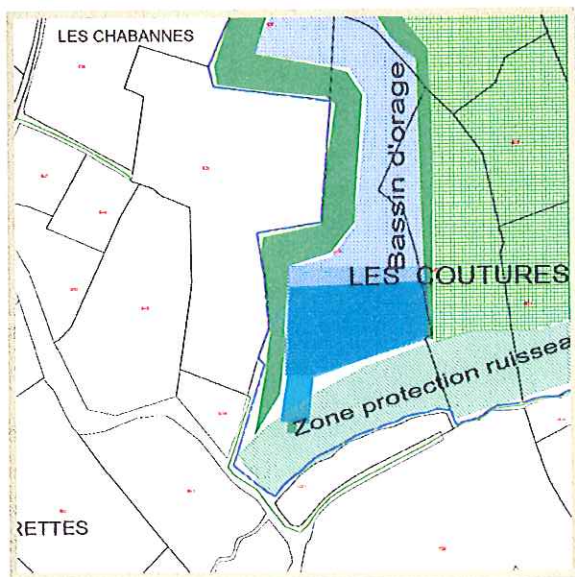


Figure 28. Protection de la zone humide

*Les deux cas évoqués précédemment permettent uniquement l'accès au chemin Blanc. Il faut donc utilisé les chemins ruraux pour relier les routes départementales.*

## Utilisation des chemins ruraux pour rallier les routes départementales.

### Première hypothèse

#### Parcours des camions pour rejoindre le RD 30

Le trajet des camions pour rejoindre le RD 30 emprunte le chemin Blanc sur une distance de 1331 m et le chemin de FORGEIX sur 1696 m. La distance est de 2009 m pour revenir à la Croix D'ENVAUX pour les livraisons sur le canton de Confolens Sud. La distance parcourue par les camions dans ce cas est 5036 m pour 1006 m par la VC 3 à partir de la sortie prévue dans le dossier.

Les travaux nécessaires, « du chemin blanc », sont l'élargissement par le terrassement d'une poutre de rive, le renforcement de la chaussée et une bonne gestion des eaux de ruissellement.

Pour le « chemin de FORGEIX » il faut envisager une solution palliative pour les randonneurs, faire l'acquisition des terrains pour permettre le doublement de la chaussée et réaliser un bon empierrement et l'écoulement des eaux de ruissellement.

La distance parcourue par les camions dans ce cas est 5036 m pour 1006 m par la VC 3 à partir de la sortie prévue dans le dossier.

#### Parcours des camions pour rejoindre le RD 29 a

Le trajet des camions pour rejoindre le RD 29a emprunte le chemin Blanc sur une distance de 1331 m et le chemin de FORGEIX sur 1390 m.

Pour le « chemin de FORGEIX » il faut envisager une solution palliative pour les randonneurs, faire l'acquisition des terrains pour permettre le doublement de la chaussée et réaliser un bon empierrement et l'écoulement des eaux de ruissellement.

### Effets directs et indirects sur les chemins ruraux :

#### *Le chemin rural à l'Ouest du site :*

Les travaux nécessaires pour une circulation de poids lourds vont entraîner la suppression de 575 m de haies et de 2875 m<sup>2</sup> de prairie. Cet aménagement aura un effet temporaire sur la faune occupante les haies en attendant le développement des nouvelles plantations prévues par le pétitionnaire.

L'aménagement de ce chemin perturbera la circulation des randonneurs et des troupeaux des agriculteurs voisins du site de production.

Le chemin rural dénommé « chemin blanc » :

Sur cette voie les effets seront plus modérés et seront effectifs sur la suppression des bas côtés actuels par l'élargissement de la chaussée. La circulation de poids lourds sur cet axe peut occasionner une altération des eaux superficielles qui rejoignent le ruisseau de Villard.

#### Le chemin de FORGEIX à BRIGUEUIL :

Les travaux à mettre en œuvre pour la circulation de poids lourds va entraîner la coupe et le défrichage de près de 5000 m<sup>2</sup> de bois, effets directs sur la flore et sur la faune.

Le chemin de randonnée GLANE- LE MAS balisé par l'association ne présentera plus d'intérêts pour les marcheurs désireux de découvrir la campagne et l'histoire des villages traversés.

L'utilisation de ces chemins vont engendrés la suppression de haies, de secteur boisé, de superficie agricole.

Les livraisons vers le Nord du canton de Confolens entraînent un parcours supplémentaires de 3970 m par rapport à l'utilisation du VC3, ce qui amène une pollution supplémentaire.

Suite à cette étude la proposition du pétitionnaire consiste à l'aménagement du VC3 entre la base vie et le carrefour de la Croix D'ENVEAUX. Ces travaux seront effectués par phase en accord avec la mairie de BRIGUEUIL.

Ils consisteront par ordre de priorité :

- Etat du pont par la DDT de Confolens
- Etudes préalables
- Conventions avec la Mairie pour la réalisation des travaux et l'entretien de la voie
- Mise en sécurité du pont
- Rectification du virage et aménagement d'un délaissé
- Elargissement de la chaussée par la construction de poutre de rive pour atteindre une largeur de chaussée de 5 à 5.5 m avec accotement stabilisé. Cette sur largeur fera l'objet d'un revêtement ultérieurement.
- Mise en place de panneaux pour la limitation de vitesse, l'interdiction de circulation vers les hameaux de BUSSIEREIX, PRESSALEIX, EMONS et la FLATTIERE sauf pour les livraisons locales, priorité de circulation sur le pont pour les véhicules circulant en direction de BUSSIEREIX.

#### *Utilisation depuis la sortie du site du réseau départemental :*

##### Propositions du pétitionnaire

Suite à la réunion de travail du 25 mai 2010 à la mairie nous proposons comme première étape :

- L'aménagement du VC 3 de la sortie du site à la Croix d'Enveaux
- Circulation des camions sur RD 30 pour desservir les Départements de la Charente et de la Haute Vienne
- Circulation des camions sur les RD 165 et 193 pour relier la RN 141 à Etagnac

- Boucle pour le côté Haute Vienne avec trajet en charge par le centre ville de Saint-Junien et retour à vide par Le bourg de la Fabrique et le RD 351

#### Analyse des flux de camions

La carrière sera ouverte à la vente 240 jours par an, si nous partons sur une hypothèse de commercialisation de 200 000 tonnes sur les cantons de Confolens Sud et Chabanais pour la Charente et de l'agglomération de Saint-Junien ce qui représente les besoins compte tenu de la population et de la consommation moyenne estimée par habitant, nous arrivons sur une durée d'ouverture de 10 h (7 h à 17 h) et pour un tonnage moyen par camion de 22 tonnes (moyenne réalisée à partir des sites du pétitionnaire) à une moyenne de 4 camions à l'heure.

La répartition sera pour l'instant considérée à 50 % par département, ce qui nous donne une moyenne de trafic camions de 4 (aller retour) à l'heure sur les routes départementales RD 30 RD 165 et 193, 2 camions à l'heure dans le centre ville de Saint-Junien et 2 camions à l'heure dans le bourg de la Fabrique et sur le RD 351.

#### Trajet des livraisons côté Charente

##### Trajet aller/retour des camions



Figure 29 Trajet pour rejoindre la N141.

La distance à parcourir depuis la sortie du site de production pour rejoindre la nationale 141 est de 15.2 km. La vitesse des poids lourds est limitée à 60 km/h sur ce type de route départementale, la moyenne horaire peut-être évaluée à 30 km/h avec 5 arrêts et redémarrages du véhicule.

*Trajet des livraisons côté Haute-Vienne*

Trajet aller en charge

La distance à parcourir depuis la sortie du site de production pour rejoindre la nationale 141 est de 11.7 km. La vitesse des poids lourds est limitée à 60 km/h sur ce type de route départementale, la distance parcourue dans l'agglomération de Saint-Junien est de 3 km, la moyenne horaire peut-être évaluée à 30 km/h avec 6 arrêts et redémarrages du véhicule.



Figure 30 Trajet allé en charge pour rejoindre la N141..

Trajet retour à vide



Figure 31 Trajet retour à vide depuis la N 141 Côté Haute-Vienne.

La distance à parcourir depuis la nationale 141 pour rejoindre le site de production est de 9.5 km. La vitesse des poids lourds est limitée à 60 km/h sur ce type de route départementale, la moyenne horaire peut-être évaluée à 30 km/h avec 5 arrêts et redémarrages du véhicule.

#### Nouvelles Propositions du pétitionnaire

Ces nouvelles propositions font suite à une nouvelle réunion de travail en mairie de BRIGUEUIL avec Monsieur Gilles CALLEC Chef de l'ADA de Chabanais 36, rte d'Angoulême 16150 CHABANAIS, le 18 juin 2010. Monsieur CALLEC a précisé le contenu de la réponse du Conseil Général de la Charente sur l'itinéraire conseillé depuis la sortie du site.

La direction des routes de la Charente propose l'utilisation du RD 30 et RD 21 pour rejoindre l'ancienne nationale 141 par le centre ville de Saint-Junien. L'utilisation des voies départementales à 3 chiffres sont utilisables pour les livraisons locales, le RD 30 peut supporter le trafic dans les deux sens.

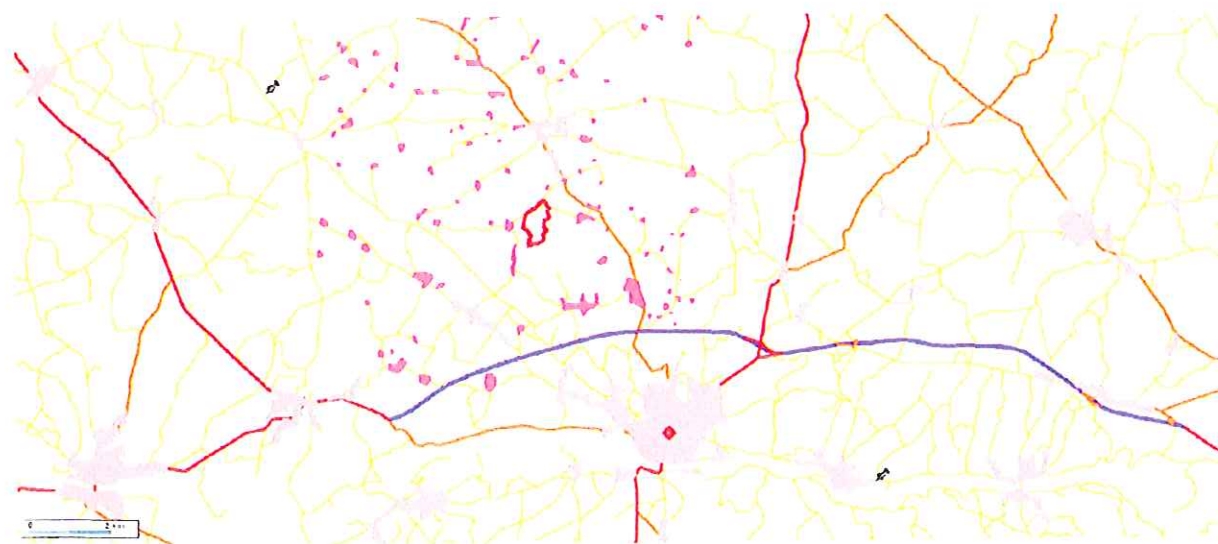


Figure 32 Plan des secteurs habités proche du site

Le plan ci-dessus nous montre les agglomérations les plus proches du site et le mitage d'habitations sur un pavé de 10 km, le site étant proche du centre de ce pavé. Le centre important de consommation est représenté par l'agglomération de Saint-Junien, mais le mitage et l'implantation encore importante d'une activité agricole peuvent entraîner une consommation locale non négligeable.

Les dernières propositions du représentant du Conseil Général de la Charente correspondent clairement à ce constat, la commercialisation de la production de granulats sera absorbée pour une part importante par la densité de population du secteur de Saint-Junien.

La montée en puissance locale du site de production doit trouver un palier autour de 200 000 tonnes, la progression au-delà de ce chiffre ne pourra se faire que sur des livraisons plus éloignées et à partir d'un réseau routier adapté.



En considérant le réseau routier actuel et en prenant en considération les recommandations du service des routes de la Charente, nous arrivons à une commercialisation moyenne de 70 000 tonnes à rouler sur les départementales de la Charente et 130 000 tonnes en direction de la Haute-Vienne dont 100 000 tonnes dirigées principalement vers l'agglomération de Saint-Junien.

Le trafic camion dirigé vers Saint-Junien sera principalement des poids-lourds d'une charge moyenne de 25 tonnes ce qui nous donne un trafic journalier moyen de 17 camions.

Le trafic camion dirigé vers la Charente sera mixte entre petit et gros camion, la charge moyenne se situera autour de 18 tonnes ce qui nous donne un trafic journalier moyen de 16 camions, compte tenu du mitage important et du réseau important de routes départementales de faible catégorie, l'augmentation de trafic sur les départementales sera limiter en moyenne à 5 ou 6 camions par jour sur les différents RD.

La production maximum de 300 000 tonnes demandée dans le dossier, ne pourra être atteinte sans l'aménagement d'un échangeur permettant un accès direct sur la nationale 141.

### *Aménagement d'un accès direct la RN 141*

#### *Situation actuelle des RD 30 et 21 et RN 141*

La ville de Saint-Junien et le canton de Confolens Sud ne bénéficie pas de raccordement direct sur la RN 141.

Les habitants de l'agglomération de Saint-Junien peuvent relier la RN 141 à l'Est en empruntant l'avenue Sadi Carnot et le boulevard Henri Barbusse.

L'accès à cette route nationale à 4 voies concentre la circulation des véhicules de l'agglomération de Saint-Junien et du Canton de Confolens Sud sur l'artère principale du centre ville.

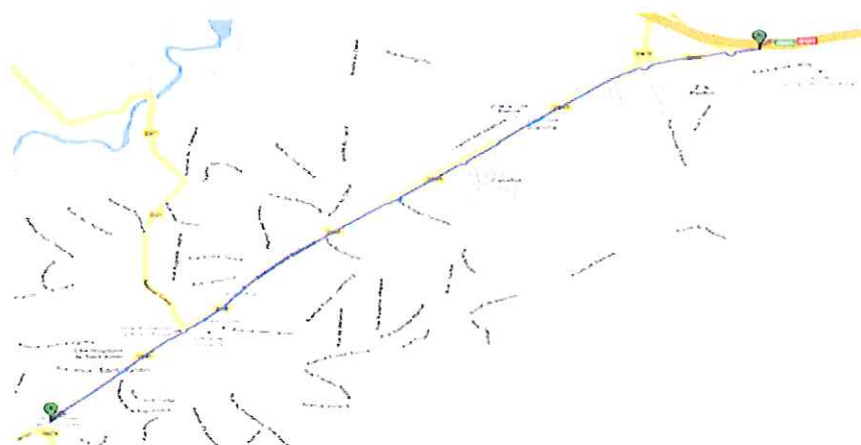


Figure 33 Trajet pour relier la RN 141 vers l'Est



Figure 34 Trajet pour relier la RN 141 vers l'Ouest

Cette route nationale à 4 voies a uniquement permis le contournement de l'agglomération de Saint-Junien mais pas d'accès direct et rapide pour la population tant au Nord qu'au Sud de cet axe routier majeur.

La distance parcourue sans pouvoir sortir de ces quatre voies est de 10.2 km, la distance minimum réglementaire est de 3 km (information donnée par le responsable départemental des routes de Charente).



Figure 35 La N141.

Les voies départementales RD 30 et 21 représente un axe routier reliant les villes de Confolens en Charente et Saint-Junien en Haute-Vienne. La ville de Saint-Junien est la deuxième ville du département de la Haute-Vienne et la troisième ville de la région Limousine.

L'axe Confolens/Saint-Junien passe sur un ouvrage d'art au dessus de la RN 141.



Figure 36 Un accès de service existe permettant aux différents services de l'Etat d'accéder aux voies sens Charente Haute-Vienne.



Figure 37 Une vois communale a été aménagée pour desservir le Hameau de MONBEUGE, cette voie longe la route nationale dans le sens Haute-Vienne Charente.



Figure 38 Vue depuis le pont de la RD 21 des 4 voies

L'accès à l'aire de repos peut servir de sortie pour la circulation venant de la Charente et d'entrée sur la nationale pour la circulation des usagers vers la Haute-Vienne.

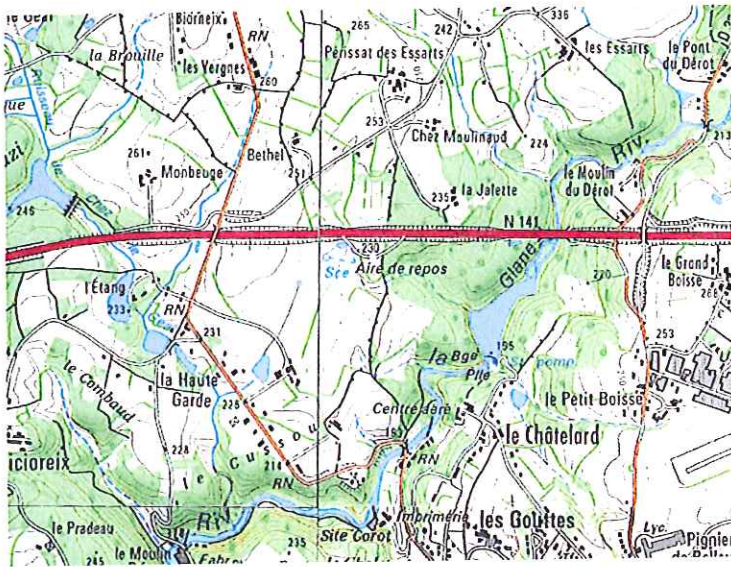


Figure 39 La N141 au niveau de MONBEUGE.

Aménagement des accès RD 30 et 21 vers RN 141

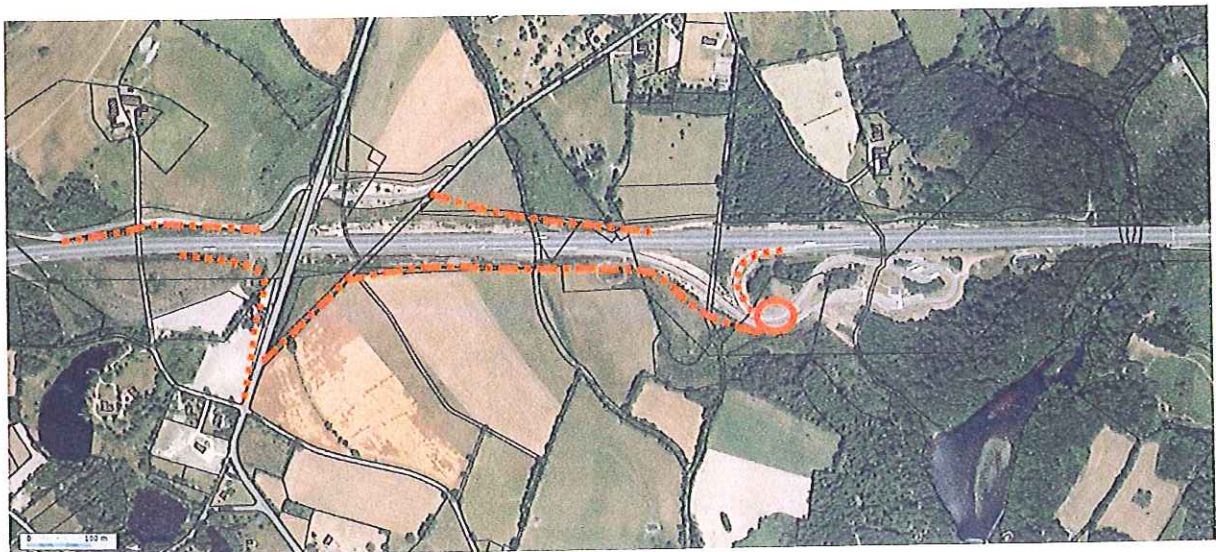


Figure 40 Hypothèse d'aménagement des accès de la N141.

L'aménagement des accès à la route nationale 141 permettent le parcours suivant des camions :

- 1066 m de voie communale 3 en sortie de carrière pour relier le RD 30
- 2600 m de voie départemental en Charente sur le RD 30
- 1900 m de voie départementale en Haute-Vienne sur le RD 21

Soit 5566 m à parcourir pour rejoindre un axe routier majeur à quatre voies sans traversée d'agglomération par les camions.

## Risques pour les enfants à Enveaux et la Croix d'Enveaux ainsi qu'à l'école de BRIGUEUIL.

Les éléments évoqués dans le registre et les courriers remis au Commissaire enquêteur ont fait l'objet de discussion pendant la réunion publique du 7 mai. La société AJIR Agrégat a répondu favorablement aux attentes des parents en prenant l'engagement d'entreprendre les démarches nécessaires pour assurer la sécurité des enfants.

Dans les demandes des parents plusieurs inquiétudes sont formulées :

Passage des camions devant l'école de BRIGUEUIL

Arrêt du bus scolaire dans les deux sens au carrefour de la Croix D'ENVEAUX et absence d'un abri de bus

Circulation des camions sur le VC3 qui longe le hameau D'ENVEAUX,

### Ecole primaire de BRIGUEUIL

Les bâtiments de cette école se situent en bordure de la route départementale 30. Cette voie correspond à l'itinéraire recommandé par la direction des routes départementales. Les risques pour les enfants existent pendant l'arrivée des enfants le matin et la sortie en fin de journée.

La commune de BRIGUEUIL présente un bourg relativement modeste mais possède un grand nombre de hameau ou d'habitation isolée. Cette particularité, des villages de la Charente Limousine et en général de toute la région limousine, engendre une présence importante de voitures le matin et le soir sur la chaussée, les trottoirs, là où les parents peuvent attendre les enfants en évitant qu'ils ne parcourent trop de distance à pied. La circulation sur la route départementale devient alors très difficile et les risques de collisions avec des véhicules ou des piétons (enfants ou parents) sont réels.

Monsieur le maire de BRIGUEUIL au cours des différentes réunions de travail, nous a informé de l'acquisition de l'immeuble voisin de l'école, le n°6 rue François DEGUERCY.

Monsieur le Maire prévoit de réaliser la sortie des enfants sur la place François DEGUERCY qui peut accueillir facilement les voitures des parents et ainsi libère la chaussée de la route départementale et assure la sécurité de tous.

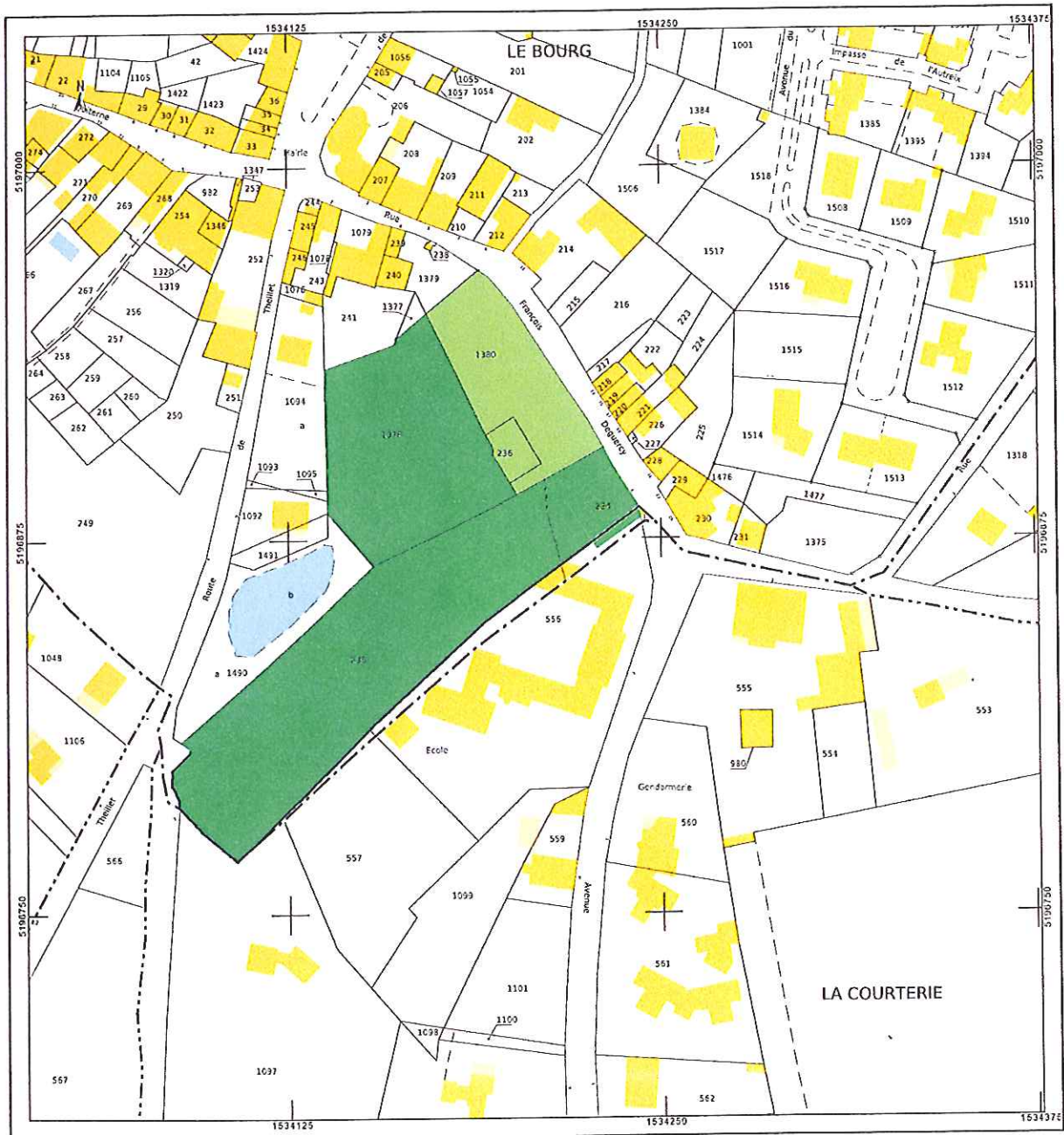


Figure 41 Plan de l'acquisition de terrain derrière l'école.

## Arrêt du bus scolaire à la Croix D'ENVEAUX

Le ramassage scolaire des enfants de la commune de BRIGUEUIL est réalisé par un car pour emmener les enfants vers le collège et le lycée de la ville de Saint-Junien. Le car effectue un arrêt le matin au carrefour de la Croix D'ENVEAUX dans le sens BRIGUEUIL/SAINT-JUNIEN et le soir dans le sens inverse.

Les préoccupations des parents sont :

L'absence d'abri de bus

L'attente et le ramassage scolaire sur la voie publique au carrefour D'ENVEAUX, passage obligé des camions

Présence des enfants le matin entre 7h30 et 7h45 horaire du ramassage. Cet horaire correspond également au départ des premières livraisons des camions.

Présence des voitures des parents (souvent 4 à 5 véhicules) qui stationnent sur la voie publique au niveau du carrefour.

La société AJIR AGREGAT a réuni Monsieur le Maire de BRIGUEUIL et un représentant du Conseil Général de la Charente pour trouver une solution adaptée pour la sécurité des enfants.

Le représentant du Conseil général nous a fait part des recommandations et des obligations pour la réalisation d'un arrêt sécurisé. Il a également annoncé clairement que cet aménagement n'était pas à la demande du service compétent mais à celle du pétitionnaire, donc les frais sont à la charge de la société AJIR AGREGAT.

Après une visite sur le terrain, les décisions suivantes ont été prises, pour l'arrêt du matin un espace permettant au bus de stationner sera réaliser par le pétitionnaire en amont du carrefour de la Croix d'Enveaux en utilisant les bas côté de la route départementale, l'arrêt du soir restera identique à celui pratiqué actuellement.

La société AJIR AGREGAT effectuera les travaux après obtention de son arrêté préfectoral et l'accord des services compétents du Conseil Général de la Charente. Ces travaux vont consister au terrassement de l'assise de l'aire de stationnement, à la mise en place d'un empierrement et d'un tout venant comme finition.



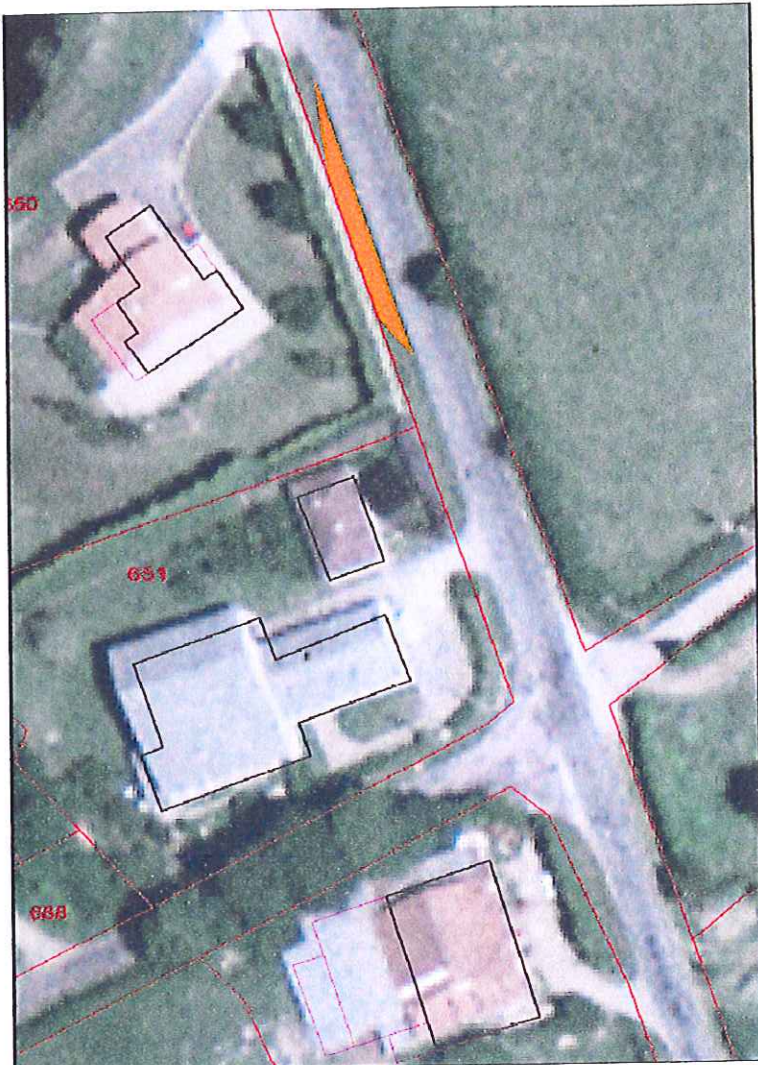


Figure 42 Modification de l'arrêt de Bus

### Circulation des camions sur le VC3 qui longe le hameau D'ENVEAUX, voie communale étroite

Les aménagements prioritaires du VC3 pour permettre la circulation des poids lourds seront réalisés sur le tronçon entre le carrefour et la sortie du virage en direction de BUSSIEREIX.

Les premiers travaux seront d'assurer un passage du pont sécurisé, par des travaux de stabilisation du côté de la parcelle IO2 390 et la pose d'un garde-corps, la construction d'une voie de garage le long des parcelles IO2 447 et 448 pour faciliter la traversée du pont, la rectification du virage par un terrassement et l'élargissement de la voie le long des parcelles IO2 446, 380, 381 et 382. Ces travaux seront communs avec le raccordement en eau potable par la canalisation de la Croix d'Enveaux permettant la suppression de la canalisation traversant l'autorisation d'exploitation actuelle.

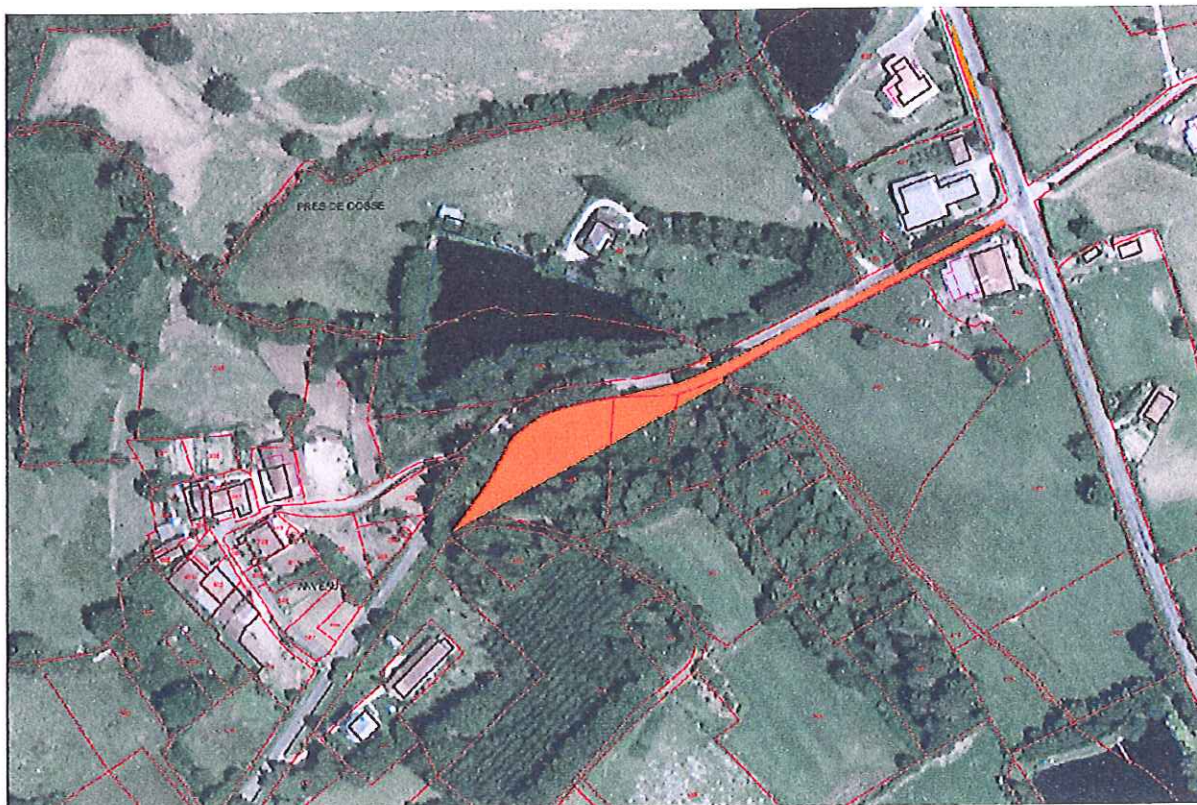


Figure 43 Modification VC3.

Monsieur le Maire, nous, a informé au cours de la réunion du 18 juin de sa volonté de limiter la vitesse sur cette voie communale à 50 km/h.

## Comment seront matérialisées les interdictions de circulation sur certains axes routiers communaux ?

La signalisation sur le domaine public est du ressort de la commune pour les voies communales et du conseil général pour les voies départementales.

Une demande pour la pose des panneaux sera formulée aux services compétents de la commune et du département.

Le pétitionnaire va mettre en place les dispositions suivantes sur la base-vie :

Carte des itinéraires obligatoires suivant la destination des produits

Panneau d'interdiction de tourner à gauche en direction de BUSSIEREIX sauf pour des livraisons locales

Carte des destinations locales utilisant les voies communales en direction de l'Ouest.

Rappel de la limitation de vitesse sur le VC3

- Formulaire de bonne conduite et de respect des consignes et du code de la route à remettre au chauffeur. Ce document sera signé par les chauffeurs de la société, les chauffeurs des entreprises venant se servir sur le site et les prestataires de service. Un exemplaire signé sera conservé dans les locaux du site.
- Des informations régulières seront réalisées par la responsable QSE, avec archivage et traçabilité des actions menées.

La carte suivante reprend les points de livraison locale qui emprunteront la voie communale 3 en direction de l'Ouest.

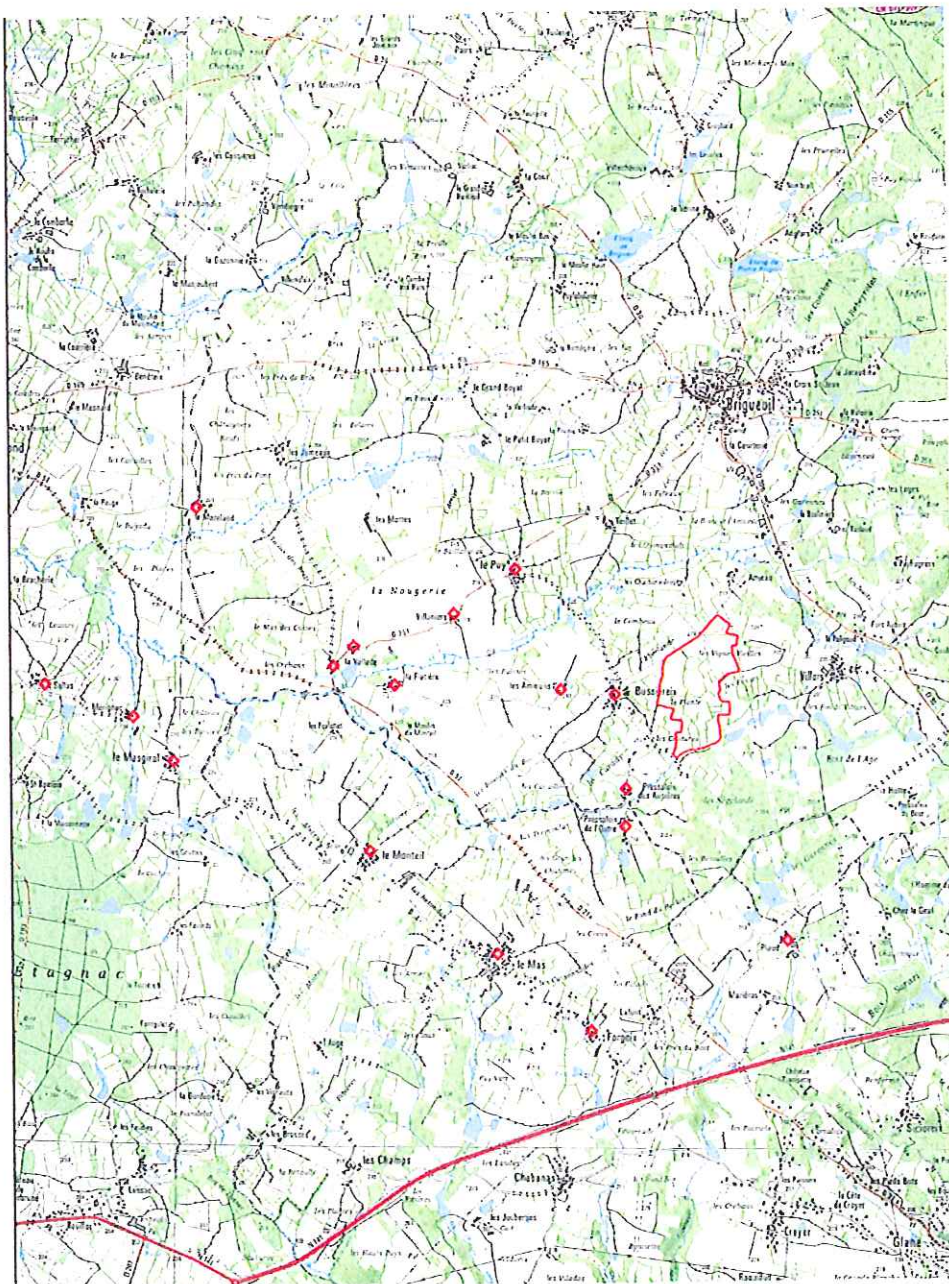


Figure 44 Carte de destinations locales utilisant les voies communales en direction de l'Ouest

## 2 Réception des déchets inertes, contrôles et les moyens pour les refuser si les produits ne sont pas conformes.

Nos pays développés produisent beaucoup de déchets, une réglementation a été mise en place et évolue constamment pour traiter et stocker cette production en progression constante tout en préservant notre environnement.

Les déchets inertes ont servi et servent encore trop régulièrement à combler des dépressions topographiques qui le plus souvent correspondent à des zones humides qui représentent une richesse écologique par la présence d'une faune et d'une flore particulières, sensibles aux pollutions générées par l'activité humaine. Ces zones humides sont assujetties à la loi sur l'eau pour la protection contre la pollution des eaux de surface et souterraines.

Les sites d'extraction de granulats ont fait l'objet d'un recensement par l'administration car elle représente une niche intéressante pour la gestion des déchets inertes et permettent d'assurer un suivi et une traçabilité du stockage.

Les modalités d'une zone de stockage de classe 3 pour les déchets inertes issus des travaux de terrassement et des démolitions sont décrits dans le dossier étude d'impact chapitre 4.

### Rappel des éléments contenus dans le dossier :

Pour garantir le caractère inerte de ces matériaux, l'admission et la mise en dépôt de ces apports feront l'objet d'une procédure précise et stricte de contrôle et de suivi conformément à l'article 12.3 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié. Le producteur du déchet fournira un engagement sur le caractère inerte des matériaux apportés.

### La procédure d'admission comprendra plusieurs étapes :

La **société réceptrice** informe les clients potentiels de la **nature des matériaux admis** par un affichage clair, **panneau bien visible** à l'entrée du site, courrier pour les clients préalablement identifiés, information des donneurs d'ordre sur l'existence d'un site de classe 3 pour l'information des entreprises répondants au appel d'offre comportant une mise en décharge de déchets inertes.

Un **bordereau de suivi est réceptionné**. Ce bordereau comprend les éléments nécessaires à l'identification et à la traçabilité des produits apportés et stockés : date d'arrivée, société à l'origine de l'envoi, société de transport, immatriculation du camion et nom du chauffeur, localisation et nature du chantier de provenance, quantité (volumé) et caractéristiques des matériaux apportés,

Un **premier contrôle visuel et olfactif** des produits est effectué à l'entrée sur le site et les chargements douteux sont refusés. Le bon d'entrée ne sera délivré que si, de prime abord, le matériau apporté correspond à la liste des déchets inertes admis,

Le **déchargement des matériaux** par le camion de livraison est réalisé sur une **plateforme prévue à cet effet** (et étalé au chargeur si nécessaire). Un **deuxième contrôle visuel et olfactif** des produits est réalisé lors de ce déchargement. En cas de

non-conformité, le chargement est repris par le camion et restitué au producteur du déchet. Le camion ne pourra repartir qu'une fois cette vérification terminée, Les déchets sont ensuite poussés dans la **zone de remblai**. Un **troisième contrôle** permet à ce moment de retirer les éléments ponctuels non conformes (bois, plastique par exemple) qui sont stockés dans un container spécifique avant d'être enlevés vers une installation d'élimination appropriée.

Un **registre**, sur lequel la date d'arrivée, la provenance, les quantités, les caractéristiques des matériaux et les moyens de transports utilisés seront répertoriés, sera tenu à jour ainsi qu'un plan topographique permettant de localiser les zones de matériaux externes correspondant aux données du registre.

Afin d'éviter les dépôts clandestins, le site est fermé à toute interruption d'activité.

Le pétitionnaire gère depuis de nombreuses années un site de classe 3 situé sur la commune de FEYTIAT en Haute-Vienne, ce site est une carrière dont l'exploitation s'est arrêtée fin 2006. Les carrières de FEYTIAT reçoivent des déchets inertes depuis les années 1990, suite à la modification de la réglementation, elles ont obtenu le premier arrêté préfectoral le 13 mai 2002, cet arrêté a été abrogé en 2007 et un nouvel arrêté conforme à l'évolution de la réglementation a été accordé le 4 septembre 2007, pour une quantité de 150 000 t.

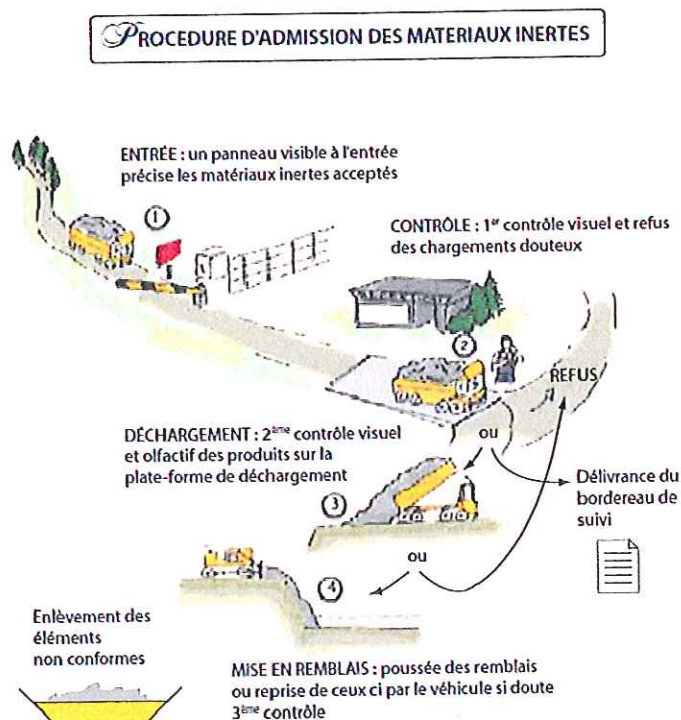


Figure 45 Procédure d'admission des matériaux inertes.

### 3 L'eau : quelles sont les mesures envisagées par rapport à la canalisation qui traverse des parcelles de la carrière ? Ce projet aura-t-il des répercussions sur les eaux souterraines et les sources ? Quelle eau utilisera l'exploitant ?

#### Quelles sont les mesures envisagées par rapport à la canalisation qui traverse des parcelles de la carrière ?

La conduite d'eau, traversant les terrains de l'autorisation d'exploitation actuelle (premier arrêté préfectorale délivré en 2000), est depuis l'acquisition de la carrière par le pétitionnaire une préoccupation qui a été évoquée avec Monsieur le Maire BRIGUEUIL au cours d'un rendez-vous de présentation de la société AJIR AGREGAT après le rachat de l'entreprise Cremoux.

Des contacts ont été pris avec la SAUR (Société en charge de la distribution de l'eau et de l'entretien du réseau) pour étudier les possibilités de modification de cette canalisation.

La conduite concernée est en amiante ciment de classe C, elle est ancienne plutôt vétuste et mise en place dans des conditions moins restrictives qu'actuellement. Les risques de fissuration de cette conduite ne sont pas nuls et l'activité du site peu avoir une incidence sur la durée de vie de cette canalisation.

Après l'étude du réseau et des concertations entre monsieur le Maire, la société SAUR et la société AJIR AGREGAT, il a été convenu de supprimer les 700 mètres de tuyaux amiante ciment reliant le hameau de Villard aux canalisations desservant les hameaux situées au Sud-Ouest de la commune et de réaliser un nouveau raccordement de ce réseau par le prolongement sur 350 mètres de la canalisation de la Croix D'ENVEAUX vers le hameau D'ENVEAUX.

La société AJIR AGREGAT réalisera les travaux de terrassement nécessaire et fournira les granulats pour le remblai technique de la tranchée.

Le devis est en cours de réalisation par la société SAUR et devrait nous parvenir dans la semaine.

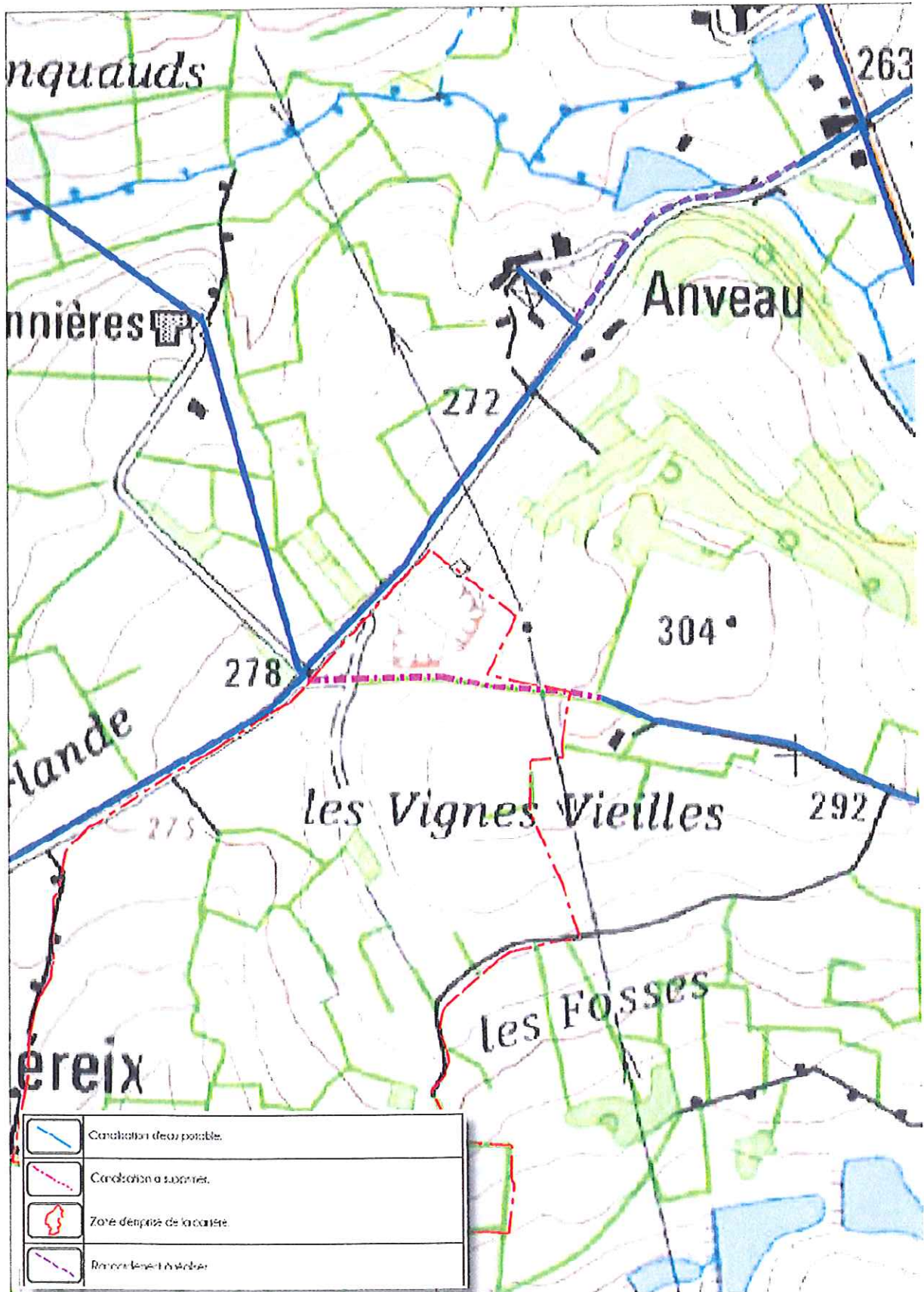


Figure 46 Canalisation autour de la carrière.

## Ce projet aura-t-il des répercussions sur les eaux souterraines et les sources ?

Cette question trouve de nombreuses réponses et explications dans les études hydrogéologiques réalisées par la société ERM, spécialisée dans ce domaine, mais nous allons éclaircir ce point délicat en essayant de vulgariser au mieux l'aspect technique de l'étude jointe au dossier.

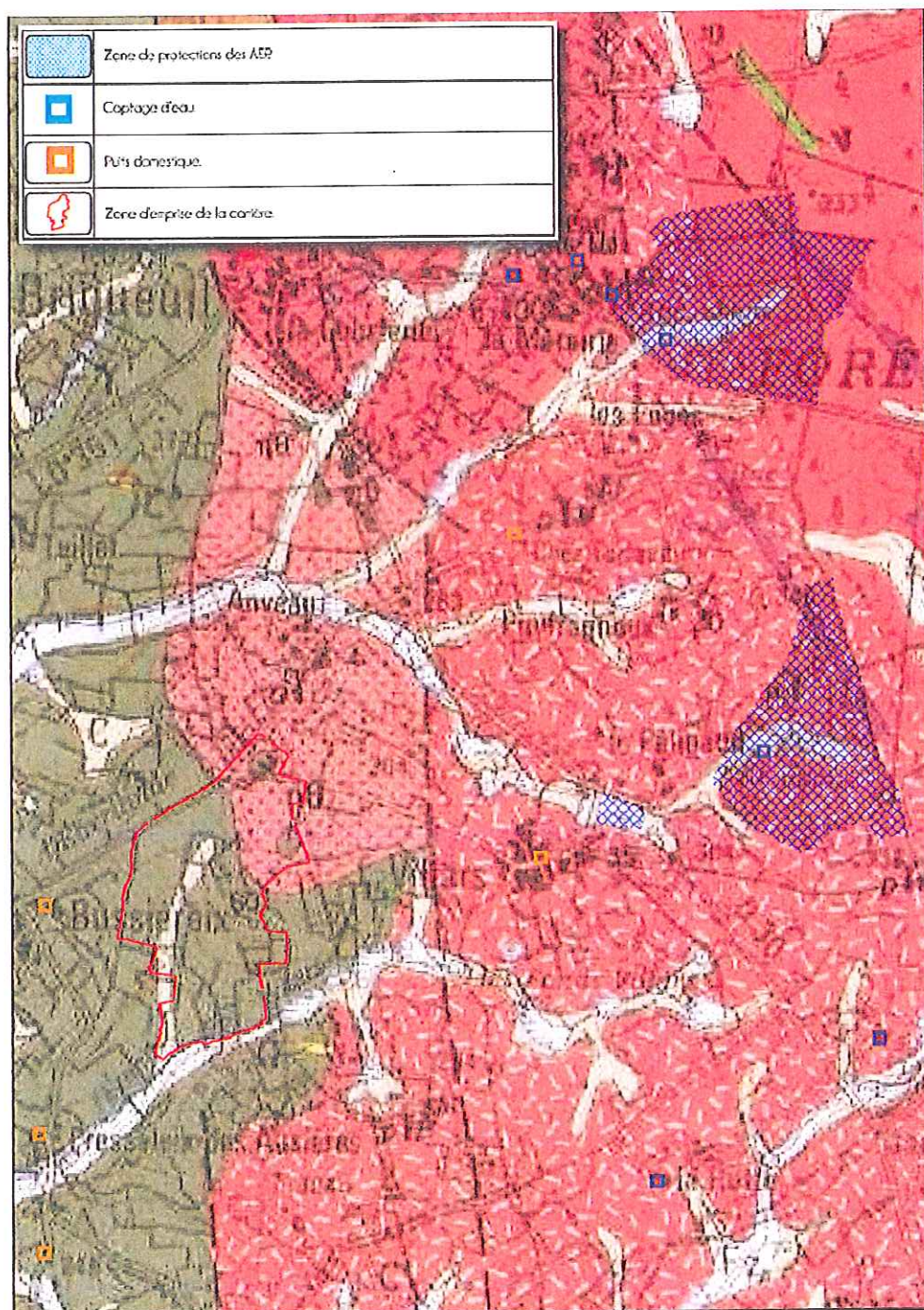


Figure 47 Carte géologique avec captage d'eau.



La carte géologique du secteur sur laquelle nous avons replacé les captages AEP pour l'alimentation en eau potable des habitants de la commune de BRIGUEUIL, montre clairement que nous n'avons pas de relation directe entre la nature du sous-sol exploité par la carrière et la nature du sous-sol dans lequel se situe les réserves en eau.

Dans un contexte de roches éruptives les eaux souterraines sont de deux types :

Les **eaux peu profondes** contenues dans la couche altérée de surface. Cette couche peut varier de 1 à 10 m suivant le degré d'altération de la roche. La roche saine constitue une surface imperméable sur laquelle l'eau chemine vers un point bas ou elle ressortira à la faveur d'une source ou d'une zone humide. Le relevé des niveaux piézométriques dans les puits par la société ERM montre une profondeur moyenne d'environ 5 m.

La géométrie de surface imperméable constituée par la roche saine épouse la morphologie de la topographie actuelle. La superficie en demande affecte très légèrement :

- le bassin versant Sud de la vallée de la Goire
- le bassin versant de la vallée du ruisseau de Villard, ce bassin versant est constitué de plusieurs petits bassins versants. La surface en demande correspond à un petit bassin versant alimentant le petit plan d'eau qui servira de bassin d'orage pendant les deux premières phases d'exploitation. La topographie du site isole l'exploitation des autres bassins versants qui alimente les puits des particuliers.
- L'eau météorique sur la superficie imperméable, représentée par la mise à nue de la roche saine, s'écoule plus rapidement vers le ruisseau. La réalisation de bassin d'orage et le contrôle du débit de fuite vers le ruisseau garantissent la bonne qualité des eaux rejetées et n'altère en rien la quantité.

Les **eaux souterraines profondes** occupent les failles et les zones perméables constituées par des réseaux de fracturation. L'analyse de la carte géologique sur laquelle nous avons reporté les axes d'écoulement des eaux en bleu et les lignes de séparations des eaux en vert, montrent très nettement que les sources principales qui donnent naissance au ruisseau sont à l'Est dans le massif granitique, que la superficie en demande n'affecte pas les captages d'eaux potables et que nous touchons simplement aux eaux de ruissellements et aux eaux peu profondes qui alimente le ruisseau de Villard.

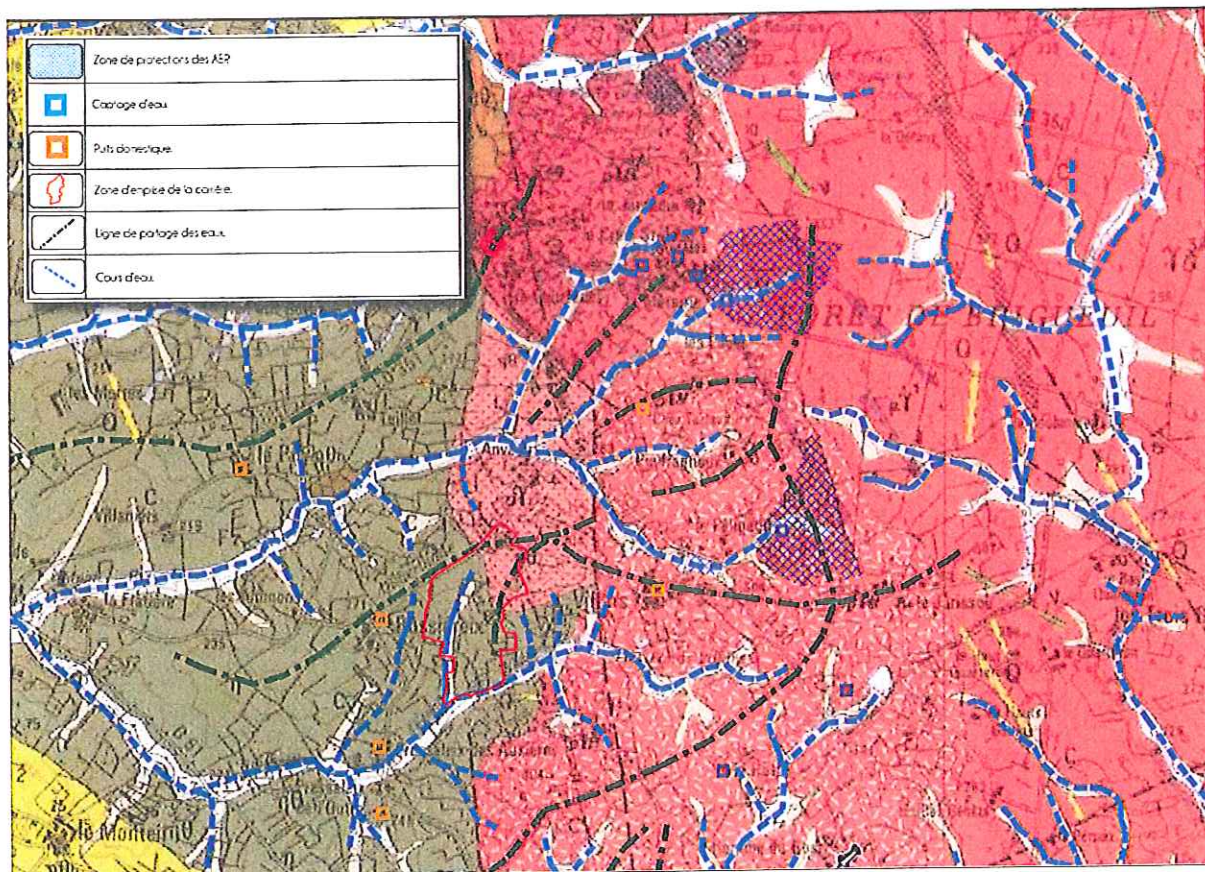


Figure 48 La carte géologique avec les cours d'eau.

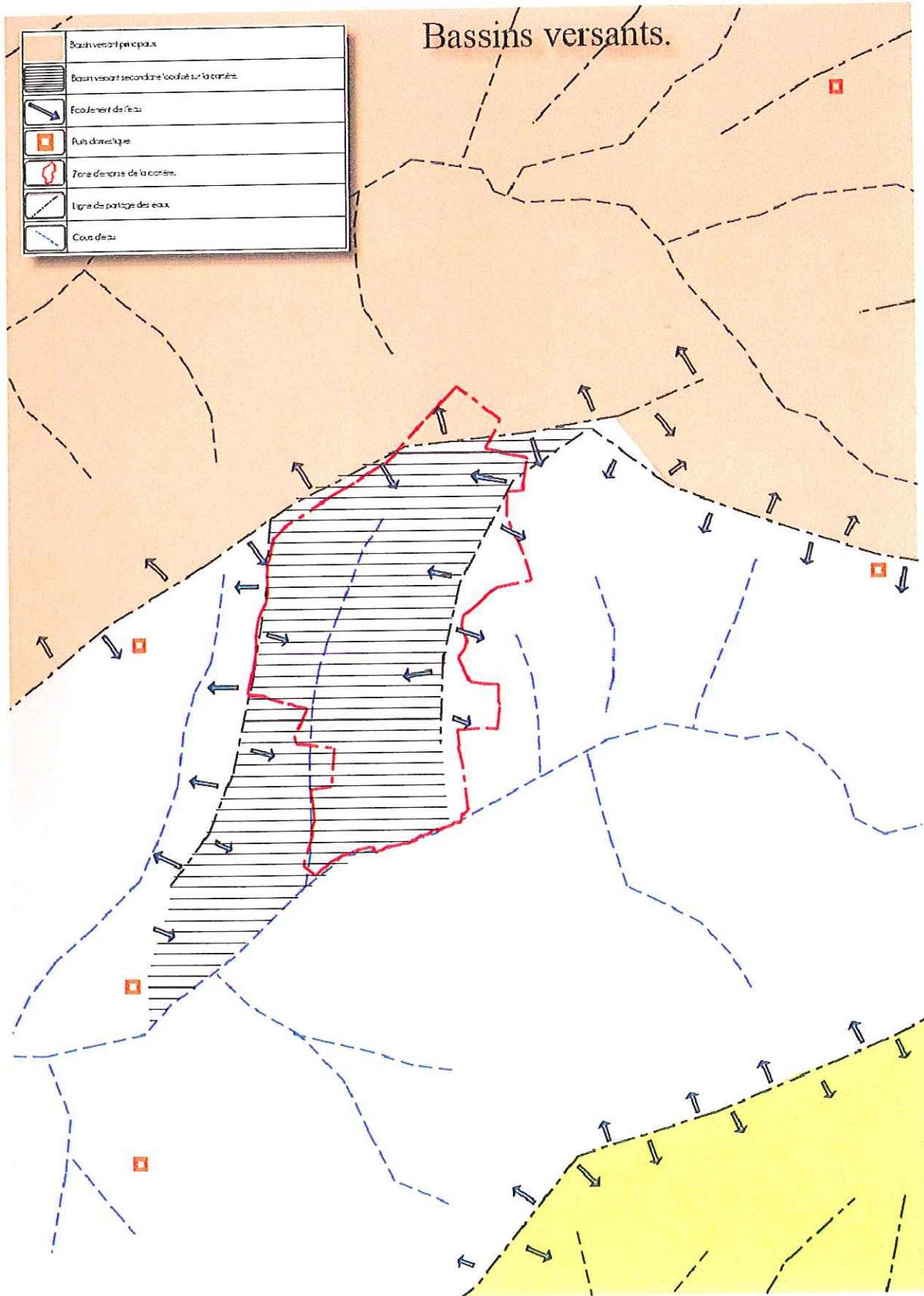


Figure 49 Bassins versants.

Cette carte illustre et dimensionne la zone d'influence de l'exploitation sur les eaux souterraines peu profondes. Aucune arrivée d'eau ne laisse prévoir un réservoir d'eaux souterraines plus profond.

### Quelle eau utilisera l'exploitant ?

Comme indiqué clairement dans le dossier l'eau potable sera utilisée pour l'alimentation des bureaux et des vestiaires du personnel, pour les eaux de procédés, l'eau de ruissellement des plateformes de stockage et des installations seront récupérées dans les bassins de traitement.

La réglementation en vigueur, de nos activités, oblige une utilisation en circuit fermé des eaux de procédés. Ces eaux qui peuvent servir au rinçage des gravillons, afin d'assurer une propreté permettant une bonne adhésivité des liants bitumineux ou du ciment, est décantée dans des bassins pour être réutilisée autant que nécessaire.

Les appoints d'eau si il y a nécessité sont réalisés dans les bassins de décantation des eaux météoriques avant rejet dans le milieu naturel. Ces appoints font l'objet d'une comptabilisation qui est à fournir à notre administration de tutelle.

Dans le cas présent les pertes d'eau proviennent de l'eau piégée dans les gravillons et de l'évaporation des eaux contenues dans les bassins. La proportion de production de gravillons devant subir un rinçage est faible environ 80 000 tonnes sur les 300 000 tonnes en demande, la quantité d'eau perdue dans les gravillons peut-être estimée à 3% ce qui nous donne un volume de perte de 2400 m<sup>3</sup> à l'année soit sur 240 jours de travail une moyenne journalière de 10 m<sup>3</sup>.

Ces pertes et l'évaporation devrait être largement compensée par la récupération des eaux de ruissellement des plateformes techniques. Les bassins seront dimensionnés pour permettre une bonne décantation et la conservation d'une quantité d'eau suffisante pour satisfaire aux besoins industriels.

## 4 Nuisances sonores par rapport au projet, mesures prises vis-à-vis de la poussière, mais aussi des odeurs de bitume, mesures prises pour limiter le bruit relatif à la circulation ?

### Nuisances sonores par rapport au projet

Les points de mesures de fond sonores, qui ont servi à l'étude acoustique, ont été disposés par rapport aux habitations les plus proches du site

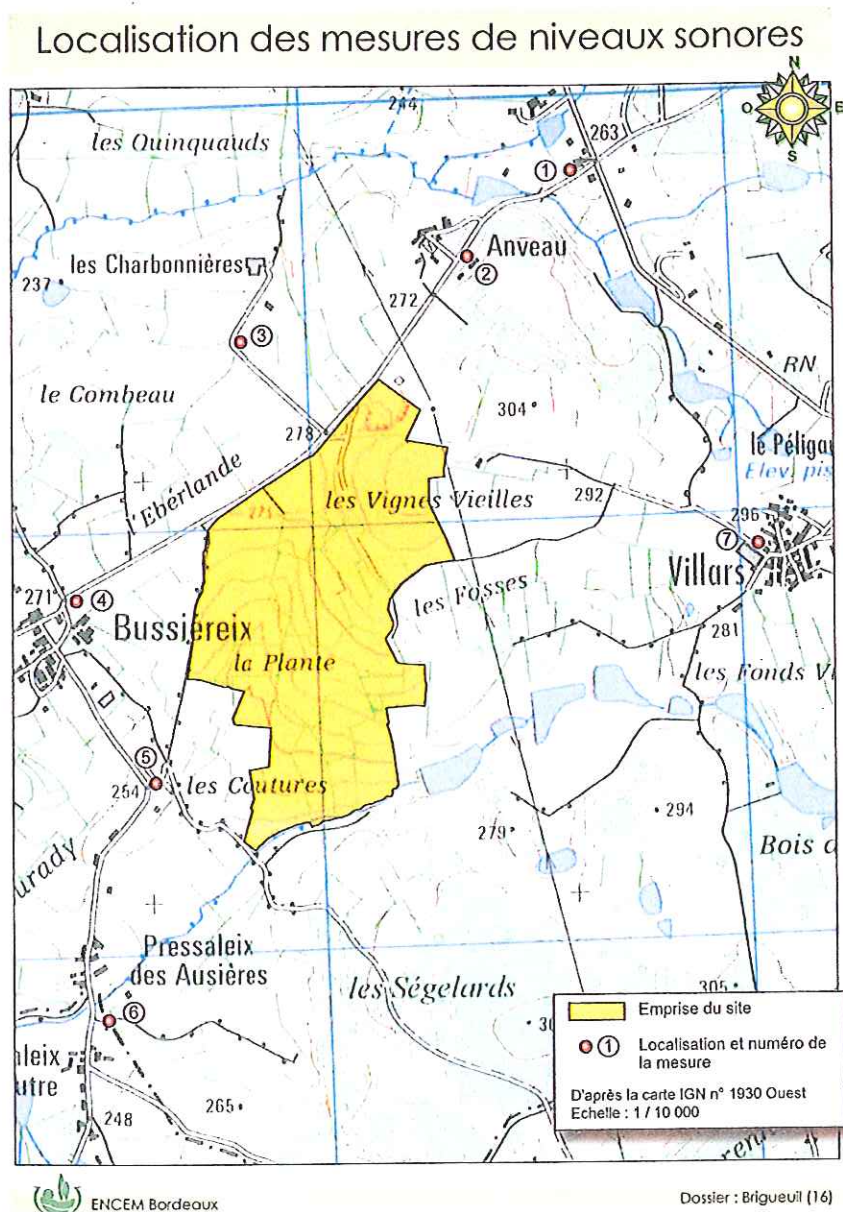


Figure 50 Localisation des mesures de niveaux sonores.

Référence de la mesure et lieu-dit	$L_{Aeq}$	$L_{Amin}$	$L_{Amax}$
① Croix d'Anveau	52,5	35,3	73,2
② Anveau	53	30,1	76,7
③ Les Charbonnières	41	26,8	55,6
④ Bussiéreix	51	32	75,3
⑤ Les Coutures	35,5	27,1	56,8
⑥ Pressaleix des Aussières	44	29,8	58,5
⑦ Villars	41	26,7	62,8

Figure 51 Tableau des résultats des contrôles sonore.

Ce tableau nous donne les résultats de ces contrôles chez nos riverains et détermine les valeurs moyennes en prendre en compte pour l'évaluation des incidences sonores des activités prévues sur le site.

Le tableau suivant nous donne les valeurs acoustiques émises par les activités prévues dans le dossier. Nous retrouvons les différentes activités, le matériel utilisé et le niveau sonore associé. La plupart de ces valeurs proviennent des mesures réalisées dans le cadre des contrôles obligatoires pour l'hygiène et la sécurité du personnel de l'entreprise. Toutes les mesures prises, par l'entreprise, pour diminuer l'exposition de son personnel sont favorables à l'environnement.

Zone de travail	Fréquence	Principaux matériels bruyants	Niveau sonore à 30 m (en dB(A)) <sup>1</sup>
Décapage	Ponctuelle	Foreuse	60 à 75
	1 mois / an environ	Pelle mécanique	52 à 64
		Chargeur	48 à 50
		Tombereau	50 à 55
Extraction du gisement	Ponctuelle	Foreuse	60 à 75
	Régulière	Pelle mécanique	50
		Tombereau	50 à 55
Traitement des matériaux	Régulière	Unité de concassage-criblage mobile	80
		Unité de concassage-criblage fixe	70 à 75
Valorisation des matériaux	Régulière	Centrale grave-ciment	65
		Centrale à enrobés	68
		Centrale à béton	63
Stockage, chargement et évacuation des produits finis	Régulière	Chargeur	48 à 50
		Ensemble semi-remorques	50 à 55
Remblayage et remise en état	Régulière	Pelle mécanique	50
		Tombereau	50 à 55

Figure 52 Tableau des niveau sonore des engins.

L'étude acoustique, afin d'évaluer les effets sur l'environnement, prend en compte toute les activités prévues dans le dossier, l'incidence du phasage d'exploitation et l'influence des vents dominants. Cette première approche va permettre de définir les secteurs les plus exposés aux activités cumulées du site ce qui nous permet de mettre en place les actions nécessaires pour atténuer l'incidence sonore.

Les résultats obtenus sont présentés dans le tableau ci-dessous.

L'analyse de ces résultats ont permis de mettre en place les protections nécessaires pour :

- Diminuer la nuisance sonore vis-à-vis de nos riverains
- Répondre aux exigences de la réglementation sur le niveau d'émergence

<sup>1</sup> Les ordres de grandeur des niveaux sonores indiqués dans la colonne ci-dessous sont issus des travaux de V. ZOUBOFF (CETE d'ANGERS) et/ou établis à partir de mesures faites en cas réels, pour des mesures effectuées à 30 m du matériel concerné.

Localisation	Rappel du niveau sonore résiduel mesuré en dB(A)	Estimation des niveaux sonores attendus au niveau des habitations en dB(A)		
		Engendré	Ambiant	différence
② Anveau	53	49,0	54,4	+ 1,4 dB(A)
③ Les Charbonnières	41	46,9	47,9	+ 6,9 dB(A)
④ Bussiéreix	51	45,9	52,2	+ 1,2 dB(A)
⑤ Les Coutures	35,5	41,4	47,7	+ 12,2 dB(A)
⑥ Pressaleix des Aussières	44	48,3	49,7	+ 5,7 dB(A)
⑦ Villars	41	45,1	46,5	+ 5,5 dB(A)

Nous tenons à rappeler que seule la topographie de l'exploitation est pris en compte dans ce type d'étude, pour les habitations riveraines la topographie est considérée plane ce qui permet d'admettre que ces résultats représentent les cas les plus défavorables et que les contrôles obligatoires de fond sonore exigés par la réglementation donneront des résultats plus faibles de l'incidence sonore des activités.

Localisation	Rappel du niveau sonore résiduel mesuré en dB(A)	Estimation des niveaux sonores attendus au niveau des habitations en dB(A)		
		Ambiant sans mesure	Ambiant avec mesure	différence
② Anveau	53	54,4	54,4	+ 1,4 dB(A)
③ Les Charbonnières	41	47,9	43,1	+ 2,1 dB(A)
④ Bussiéreix	51	52,2	52,2	+ 1,2 dB(A)
⑤ Les Coutures	35,5	47,7	40,4	+ 4,9 dB(A)
⑥ Pressaleix des Aussières	44	49,7	47,2	+ 3,2 dB(A)
⑦ Villars	41	46,5	44,8	+ 3,8 dB(A)

Ce tableau nous donne les valeurs estimées hautes après mise en place des protections sonores.

Le fonctionnement normal du site restera les activités d'extraction et de traitement du tout venant issu de l'extraction, les autres activités sont liées à des chantiers d'importances proches du



site. Le niveau sonore résultant d'une activité normale du site sera plus faible que les résultats présentés dans le dossier.

Nous tenons également à rappeler que nous avons remplacé les bip de recul des engins de carrière par un système appelé » *Cri du Lynx* « qui présente l'avantage d'émettre un son avertisseur d'un bon niveau pour la sécurité du personnel mais qui ne portera pas en dehors des limites de l'exploitation. Les riverains de la carrière n'entendront pas le bip bien connu des engins de TP toute la journée.

### Le seul avertisseur de recul capable de vous réconcilier avec vos riverains



#### 2 OBJECTIFS MAJEURS ATTEINTS

- 1 Réduire de façon efficace la pollution sonore générée par l'emploi d'un avertisseur de recul.
- 2 Ne diffuser le signal de recul que dans la zone de danger et l'axe de celle-ci. Le signal n'est pas ou peu audible tant à l'avant que sur les côtés de l'engin équipé (contrairement aux signaux de recul classiques). Le caractère directionnel du signal émis vous permet de déterminer d'où vient la machine en manœuvre. Dans le cas où une autre machine équipée évolue simultanément, vous continuez à déterminer quelle machine est en manœuvre.



"L'avertisseur à fréquences mélangées de Cargo Track® a résolu les problèmes de nuisances sonores de la Sté REP, liés à l'utilisation d'engins de carrière.

REP a équipé environ 200 engins et véhicules depuis plusieurs années. REP est un des plus importants exploitants de carrières de l'Ile de France avec plusieurs sites d'exploitation et de nombreux engins de carrière. Grâce à Ce produit, REP n'a plus de plaintes de riverains dues à l'utilisation des avertisseurs de recul!"  
P. Galgoczi, Directeur service atelier



"Notre carrière se situe à proximité immédiate d'habitations riveraines, la plus proche étant implantée à 200 m environ des installations de concassage-criblage. De ce fait, les émissions sonores que nous générons représentent une vraie gêne pour le voisinage. (Les avertisseurs classiques sonores de recul des engins représentent l'une des plus fortes gênes en terme de bruit de par le caractère aléatoire de leur fonctionnement et le son strident qu'ils émettent).

Nous avons choisi d'équiper l'ensemble de nos engins d'avertisseurs sonores de recul à fréquences mélangées Le cri du Lynx®. À ce jour, cet investissement nous donne entière satisfaction car d'une part, nos riverains se disent soulagés et d'autre part, notre propre personnel avoue ressentir une amélioration dans son confort de travail!"  
E. Caul-Futy, Responsable d'exploitation



"Nous avons équipé 46 engins avec vos avertisseurs de recul à Fréquences mélangées AFM® - Le Cri du Lynx®. Ces avertisseurs nous ont permis de diminuer l'ambiance sonore de nos ateliers à l'intérieur des engins, ainsi que la diminution de la pollution sonore en dehors de notre entreprise (moins de plaintes du voisinage.)"

S. Gigleux, Technicien Sécurité

ACCUEIL



Écoutez la différence...®

© Cargo Track 2000

Figure 53 Avertisseur.

## Mesures prises vis-à-vis de la poussière, mais aussi des odeurs de bitume

### La poussière

Toutes les activités entraînent le soulèvement ou l'émission de poussières, les activités d'extraction et de traitement produisent des éléments fins qui sont facilement mis en suspension dans l'air par la circulation et le vent.

Le premier élément de réponse à la poussière est l'organisation qui sera mise en place sur le site. La superficie disponible permet :

- La séparation des activités avec :
  - une extraction centrée sur le site pour assurer une bonne concentration des activités en utilisant les fronts de taille comme écran à la propagation de la poussière
  - l'utilisation d'un groupe primaire sur chenille pour le premier traitement placé directement au pied des fronts
  - l'utilisation d'un stock pile entre le premier traitement et le traitement final par une installation fixe
  - l'alimentation et l'extraction sous stock pile par convoyeur bardé
  - déplacement des engins confiné dans un petit périmètre au cœur de l'exploitation
  - une installation de traitement fixe positionnée en contrebas pour éviter la dispersion des poussières par le vent
  - le confinement des points de transfert des matériaux en cours de traitement, le bardage des convoyeurs transportant des éléments fins
  - le stockage par gravité depuis l'installation fixe sur une plateforme situé 5 mètres plus bas afin de supprimer un chargement/ transport et une mise en stock des granulats
  - la conception d'une plateforme de stockage 13 mètres en contrebas de la précédente pour un stockage plus important directement par une chargeuse ce qui limite les distances à parcourir par les engins
  - la construction d'une piste desservant le site et les différentes activités pendant toute la durée de l'exploitation. La chaussée sera conçue pour durée et éviter les envols de poussières.

Le deuxième élément est la protection du personnel. Le personnel est le plus exposé aux poussières, la réglementation des industries extractives impose des contrôles du niveau d'empoussièrement et des particules de silice alvéolaires pouvant être inhalé par le personnel. Des mesures sont effectuées chaque année en alternant période estivale et hivernale. Les mesures mise en place pour le personnel de la carrière sont une garantie pour l'environnement immédiat du site.

Le troisième élément est le contrôle des retombées de poussière dans l'environnement, le dossier propose une implantation de plaquette pour définir la quantité de poussière sortant du site.

Le quatrième élément est l'utilisation d'une brumisation sur les installations fixes pour éviter l'envol des poussières et la mise en place d'un système de pulvérisation d'eau sur la piste d'accès.



Figure 54 Arrosage.

### Les odeurs de bitume

Le terme de bitume (d'origine pétrolière) est associé à celui de goudron (d'origine houillère) et derrière ces deux termes la crainte de maladies.

Le mot «bitume» est associé à celui d'«odeur».

Ces odeurs ont pour origine les COV (Composés Organiques Volatils) ou HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) leurs formules chimiques sont complexes.

Les bitumes ont un point éclair supérieur à 250°C et ne seront utilisés qu'aux environs de 140°C. De ce fait, peu de matières volatiles devraient se dégager et on ne devrait déceler que peu ou pas d'odeurs en dehors de l'emprise du projet.

Néanmoins, lors des opérations de dépotage des bitumes et de chargement des enrobés, il conviendra de prendre des mesures afin de limiter ces nuisances olfactives (chargement des camions d'enrobés par l'intermédiaire d'une goulotte "couverte", mise en place d'un flexible renvoyant les vapeurs dans le système d'évacuation des fumées lors des opérations de dépotage).

Les principales émissions odorantes sont les vapeurs de bitume.

Mesures à mettre en place sur les centrales d'enrobés à chaud demandant à s'installer sur le site.

Un système de filtration (charbon actif) sera mis en place sur l'évent des stockages de bitume.

Chargement des camions d'enrobés par l'intermédiaire d'une goulotte "couverte", mise en place d'un flexible renvoyant les vapeurs dans le système d'évacuation des fumées lors des opérations de dépotage

Les rejets de la centrale d'enrobage seront constitués de poussières et de gaz de combustion générés au niveau du tambour sécheur-malaxeur (oxydes d'azote et oxydes de soufre essentiellement).

Pour les centrales d'enrobage, les normes et conditions de rejet à respecter en matière de poussières sont définies à l'article 30-14°b) de l'arrêté ministériel du 2 février 1998 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux émissions de toute nature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation. Les rejets d'oxydes de soufre sont quant à eux traités à l'article 30-16° de ce même arrêté.

Le projet d'arrêté prévoit donc des concentrations maximales à respecter égales à 100 mg/Nm<sup>3</sup> pour les poussières, 1700 mg/Nm<sup>3</sup> pour les oxydes de soufre et 300 mg/Nm<sup>3</sup> pour les oxydes d'azote. Les mesures réalisées sur des installations du même type montrent que ces valeurs sont respectées.

### Mesures prises pour limiter le bruit relatif à la circulation ?

- La première mesure a déjà été annoncée par monsieur le Maire de BRIGUEUIL :
- Limitation de la vitesse sur la voie communale 3
- La topographie des lieux permet aux camions de ne pas faire appel à toute la puissance du moteur pour accéder au RD 30, la pente est descendante les camions en charge ce qui va limiter le niveau sonore du moteur.
- Les actions suivantes seront mise en œuvre par l'entreprise :
- Confection de la chaussée après élargissement
- suivi des entretiens des camions
- La flotte de camion du groupe est composée de camions récents répondant aux exigences européennes.

## 5 Répercussion des tirs de mines vis-à-vis des animaux mais aussi de la population, position par rapport à des tirs d'essai ?

### Rappel des effets liées au tir de mines

#### Les vibrations

Dans les carrières de roches dures, l'abattage à l'explosif des roches utilise l'énergie délivrée, pendant une très courte durée, lors de la détonation de charges explosives placées à l'intérieur du massif rocheux. Une partie de l'énergie peut être dispersée dans des phénomènes inutiles comme la déperdition de chaleur dans la roche ou gênants pour l'environnement comme les vibrations, le bruit, les projections de blocs, l'émission de poussières ou de fumées.

Le poste budgétaire lié aux achats d'explosifs représente une part importante dans le coût de production des matériaux de carrière de roche dure. Aussi, l'optimisation des tirs visant à supprimer les phénomènes parasites générateurs de nuisances constitue pour les industriels des carrières une priorité conjuguant les raisons économiques et les motifs de protection de l'environnement.

Dans le processus de fracturation d'un massif rocheux par un tir d'abattage, l'énergie de l'explosif est utilisée sous deux formes complémentaires : l'énergie de choc (liée à l'énergie cinétique des gaz libres) qui fissure la roche et l'énergie des gaz qui ouvrent les fissures et disloquent le massif en se détendant. Cette énergie de gaz permet l'expulsion de la roche du massif et son étalement en pied de front.

#### Propagation des vibrations

Les vibrations dans le sol sont des phénomènes mécaniques de compression, traction ou cisaillement qui se propagent dans le matériau leur servant de support. On peut distinguer deux mouvements distincts :

„ le mouvement particulaire qui correspond au déplacement d'un point du milieu au moment du passage de l'onde (vitesse particulaire de quelques mm/s),

„ le front d'onde constitué par l'ensemble des points atteints au même moment par l'onde, possédant un mouvement particulier distinct de celui des particules qui dépend du milieu de propagation et de la position de la source (vitesse de 2000 à 4500 m/s).

Le mouvement particulaire s'amortit rapidement au cours de la propagation en raison de l'absorption de l'énergie vibratoire par le milieu.

L'augmentation ou la diminution de la vitesse particulaire est sensiblement proportionnelle à la charge unitaire. C'est la vitesse particulaire maximale qui est prise en compte pour caractériser le signal provenant d'une vibration provoquée par un tir de mines.

#### *Nuisances et critères d'évaluation*

Les vibrations associées aux tirs de mines peuvent engendrer des dégâts sur les structures porteuses, les cloisons ou les matériaux de revêtement suivant leurs caractéristiques (vitesses et surtout fréquence).

#### Les nuisances que peuvent induire les vibrations

Toute structure, maison d'habitation ou bâtiment industriel, soumise à des vibrations transmises par le sol, amplifie ou atténue ces vibrations en fonction de ses caractéristiques de construction.

La transmission des vibrations dépend largement de l'interface sol/fondation. D'une manière générale, les éléments de structure amplifient le signal autour de leur fréquence de résonance et l'atténuent en dehors.

Pour une maison d'habitation classique à un ou deux niveaux, la fréquence propre des éléments porteurs est généralement comprise entre 5 et 15 Hz. Les cloisons et autres panneaux de faible inertie présentent des fréquences propres plus élevées jusqu'à 30 Hz environ.

Ces caractéristiques dépendent fortement de la nature des matériaux utilisés pour la construction et de l'état de la structure et des liaisons entre ces différents éléments.

L'amplification des vibrations dans la structure peut atteindre des facteurs 3 à 5. Cette variabilité du comportement des structures en fonction de la fréquence des vibrations incidentes montre que seuls les critères prenant en compte la fréquence sont envisageables.

De tels critères ne s'appliquent qu'aux composantes individuelles, seules susceptibles de subir une analyse en fréquence.

C'est dans la gamme de fréquences de 5 à 15 Hz que les structures porteuses et les cloisons sont les plus sollicitées et les plus vulnérables car les déplacements différentiels sont importants.

Au delà de 15 Hz, ce sont essentiellement les matériaux de construction eux-mêmes qui sont sollicités. Les éléments les plus sensibles sont alors les matériaux de revêtement : peintures, papiers peints, plâtres, enduits, ... Ils sont d'autant plus sensibles qu'ils sont dégradés et que leur liaison à la structure est défectueuse. Au delà de 80 Hz, le signal est souvent négligeable et par ailleurs peu nocif.

En deca de 5 Hz, les structures sont généralement peu sollicitées directement par les vibrations. Par contre, le sol de fondation peut être davantage mobilisé surtout si il est peu consolidé. Son tassement accéléré peut provoquer des efforts importants dans la structure, si le sol de base est hétérogène ou en pente, et/ou les fondations incapables de redistribuer correctement les contraintes.

Cette variabilité du comportement des structures en fonction de la fréquence des vibrations incidentes montre que seuls des critères prenant en compte la fréquence sont envisageables. De tels critères ne s'appliquent qu'aux composantes individuelles, seules susceptibles de subir une analyse en fréquence.

Gamme de fréquence	Eléments et structures sollicités	Caractéristiques du signal
< 5 Hz	<ul style="list-style-type: none"> <li>le sol de fondation (surtout s'il est peu consolidé).</li> <li>la structure suite au tassement accéléré du sol, s'il est de nature hétérogène ou en pente, et/ou que les fondations ne redistribuent pas correctement les contraintes.</li> </ul>	
De 5 à 15 Hz	<ul style="list-style-type: none"> <li>les structures porteuses des habitations.</li> <li>les cloisons des habitations</li> </ul>	Déplacements différentiels importants.
> 15 Hz	<ul style="list-style-type: none"> <li>les matériaux de construction.</li> <li>les matériaux de revêtement (peintures, papiers peints, enduits, ...)</li> </ul> sont les éléments les plus sensibles et le sont d'autant plus qu'ils sont dégradés et que leur liaison à la structure est défectueuse.	
> 80 Hz	Aucune	Signal souvent négligeable.

Figure 55 Tableau des nuisances en fonction de la fréquence.

Tableau 1 : Synthèse des effets des vibrations en fonction des fréquences

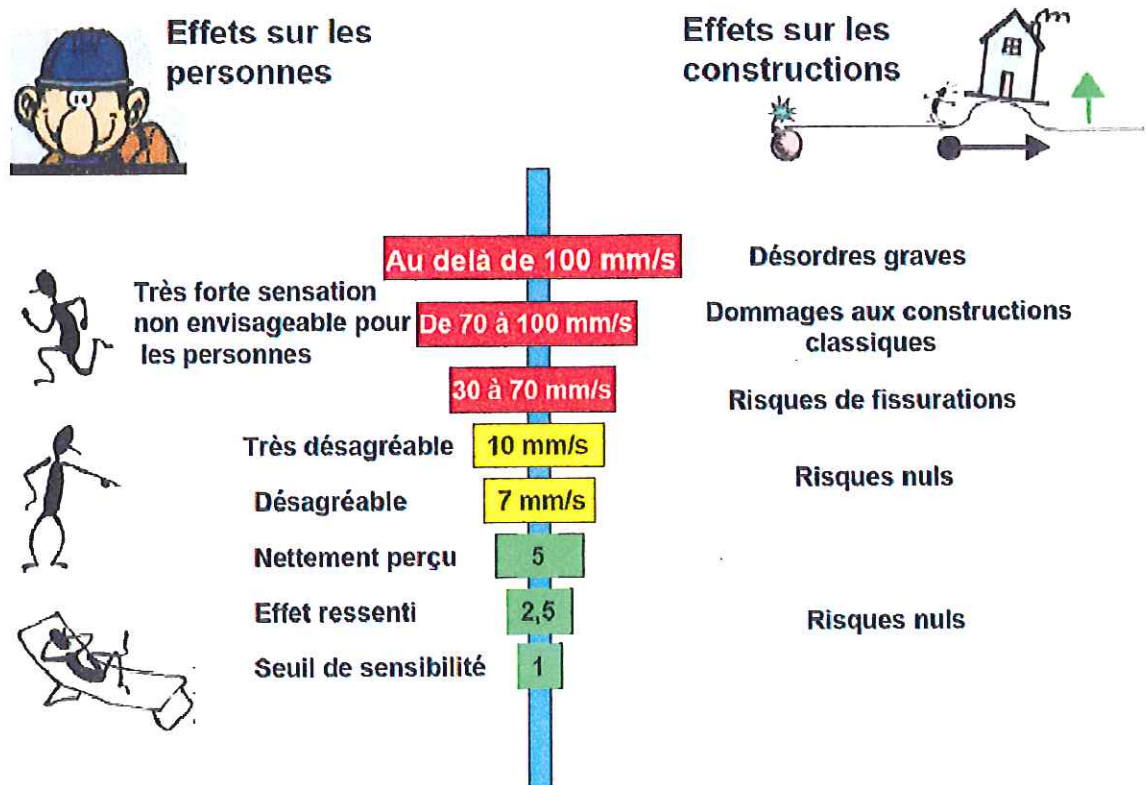


Figure 56 Synthèse des effets des vibration en fonction des fréquences.

## V. Contrôle de l'influence des tirs de mine sur l'environnement

➤ Ordre d'idée des impacts possibles des tirs de mine :

Types de dommage selon la vitesse des ondes dans le substratum	Vitesses particulières en mm/s		
	sable et gravier, argile saturée Vp= 1000-1500 m/s	Moraines, schistes ou calcaire tendre Vp= 1800-3000 m/s	granite, calcaire dur ou diabase Vp= 4500-6000 m/s
aucune formation de micro-fissures	18	36	72
petites micro-fissures, seuil de chute de plâtre	30	56	110
formation de fissures	41	81	160
fissures importantes	61	115	230

*Apparition de dégâts (d'après RI 8507 de l'USBM)*



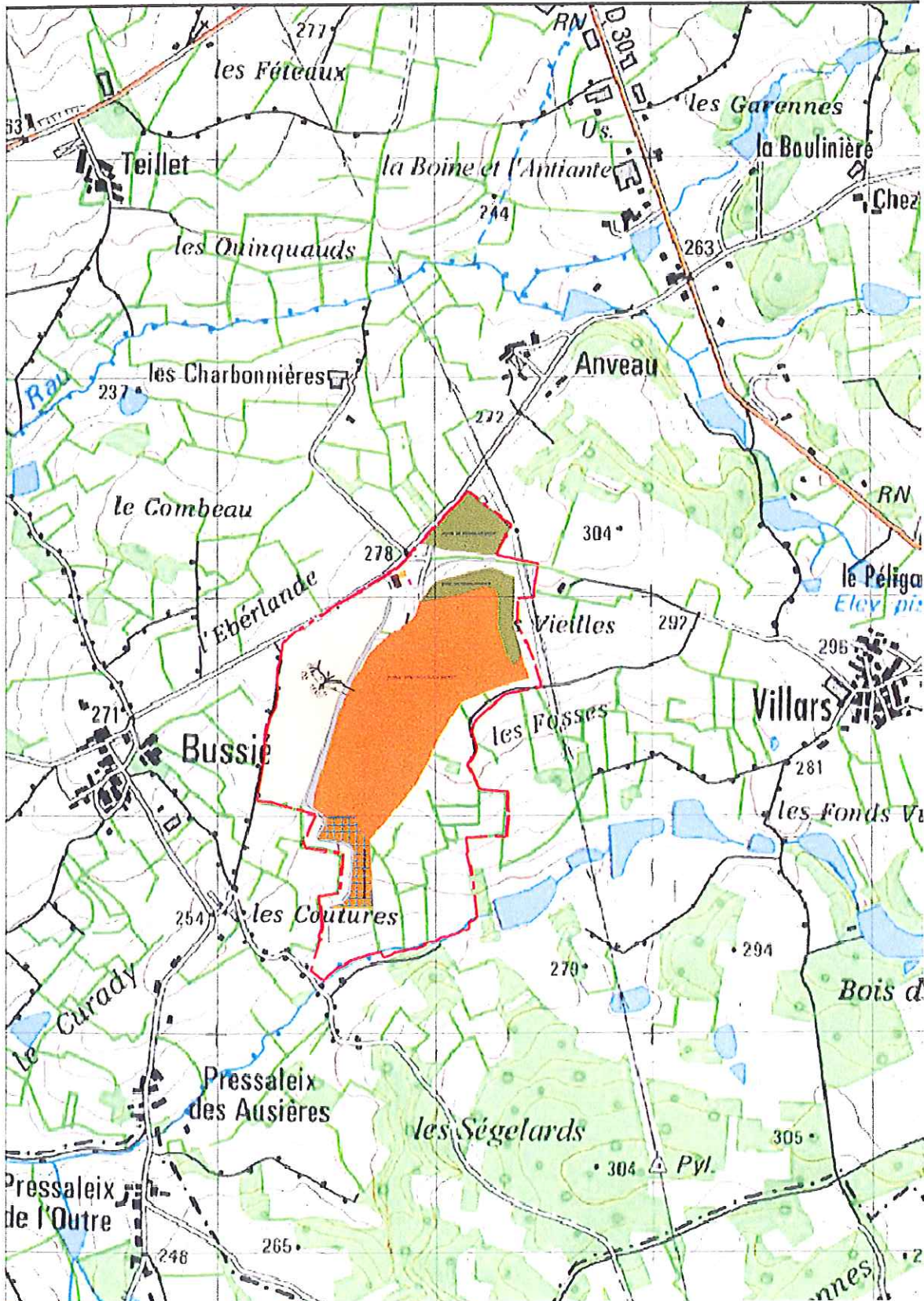
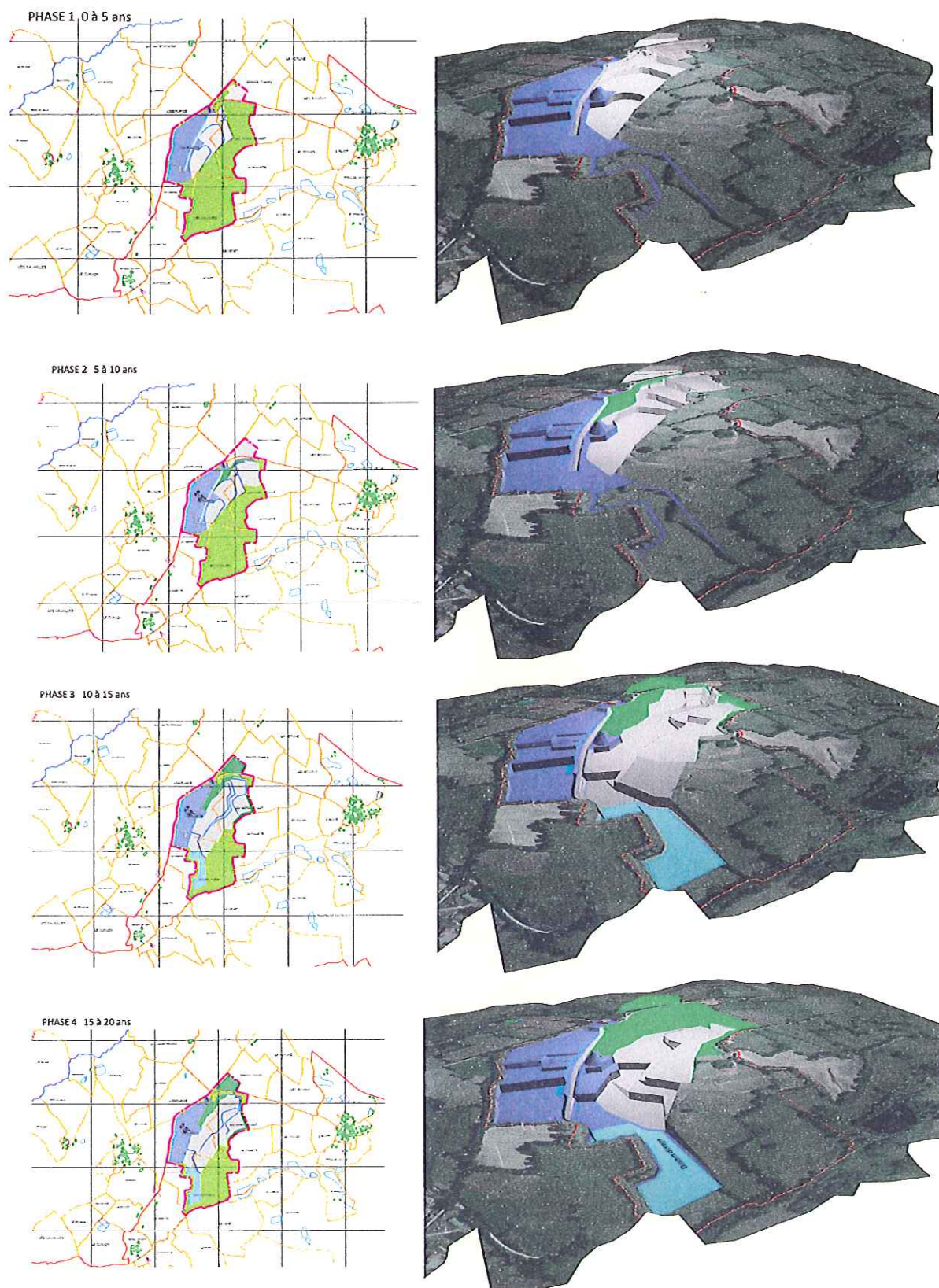


Figure 57 Plan de localisation des différentes zones d'activités



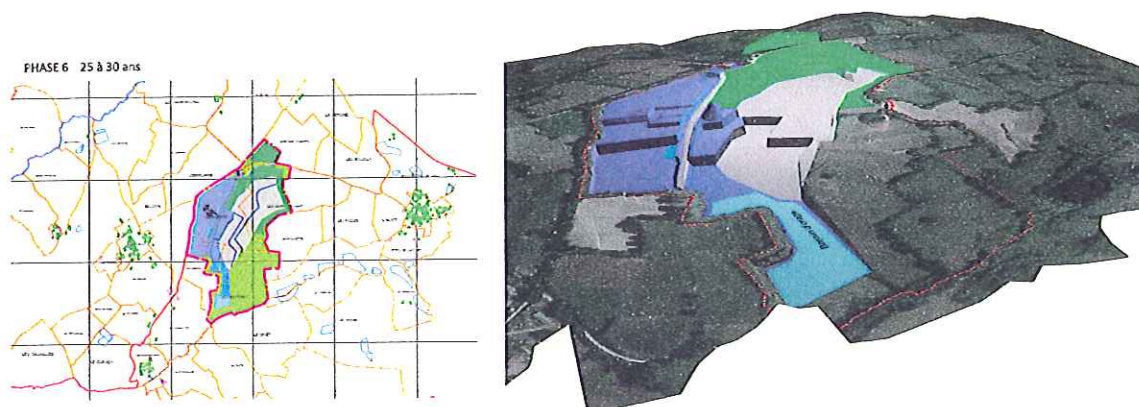


Figure 59 ETAT FINAL avant remise en état

Des tirs ont été réalisés par la société AJIR AGREGAT pour la production autorisée à ce jour sur le site. Ces tirs ont fait l'objet de mesures de vibrations qui sont annexées au dossier, la valeur maximale a été de **0.76 mm/s**.

D'autres essais seront à faire pour déterminer le plus finement possible la bonne quantité unitaire, le choix de l'ouverture et de l'orientation des fronts pour transformer l'énergie dégagée en une bonne fragmentation du massif ce qui réduit les effets sur l'environnement. Ces tirs vont également permettre de définir le type d'explosif le mieux adapté à la roche.

Les maisons les plus proches pour des tirs sur une hauteur de 12 mètres se situeront à plus de 300 m, le bâti des Coutures sera à une distance plus réduite pour quelques tirs mais sur des hauteurs de front ne dépassant pas 5 à 8 mètres, dans ce cas la charge unitaire sera réduite entre 18 et 50 kg d'explosif.

Les contrôles de vibration seront réalisés pour connaître l'incidence des tirs sur l'environnement, ces mesures vont nous permettre d'établir la droite de régression et de définir le coefficient K de la formule de CHAPOT, nous permettant par la suite de calculer les valeurs des vibrations, pouvant être émises, par un tir de mines avant implantation de la foration.

Nous avons également invité le riverains à nous faire part de leur ressenti après chaque tir et nous répondront toujours favorablement aux demandes de contrôle chez les habitants soucieux des effets sur leur habitation ou autres constructions.

### La suppression aérienne

Après la détonation, les gaz générés par les explosifs s'infiltreront à travers les fractures de la roche. Quand les fissures atteignent la surface libre, les gaz se détendent brutalement dans l'atmosphère créant une surpression qui se propage dans l'air : le bruit de tir. Le niveau sonore du tir est d'autant plus important que les charges sont peu confinées ou à l'air libre.

### Bruit des tirs de mines

La courbe, de mesure de bruit impulsionnel du à une explosion à l'air libre, présente une montée rapide en pression (surpression de crête) et une décroissance régulière. Cette surpression est suivie d'une dépression qui s'égalise dans le temps en deux ou trois oscillations.

Dans le cas d'une explosion en milieu confiné :

„ . les gaz de tir à haute pression (9000 à 10000 bars) et à vitesse élevée (2000 m/s) vont produire un bruit d'impact en entrant en contact avec la roche (énergie de choc de l'explosif),

„ la détente rapide des gaz du milieu confiné vers le milieu extérieur a travers les fissures du massif rocheux va induire une forte surpression aérienne (bruit d'explosion) en liaison avec l'énergie de gaz de l'explosif.

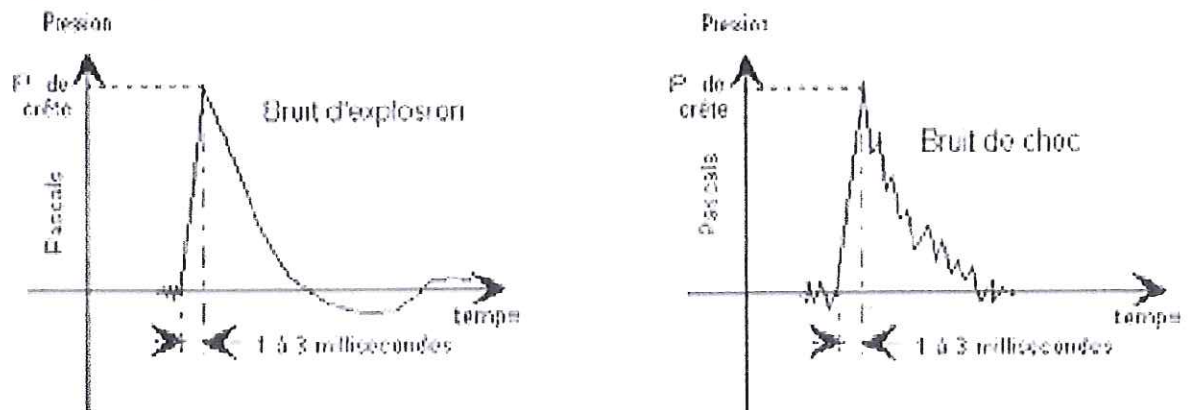


Figure 60 Graphique bruits d'explosion/choc.

Les tirs de mines provoquent un bruit instantané notable mais de très courte durée. L'impact dépend donc de la périodicité et des horaires.

Par ailleurs, c'est l'effet de surprise plus que le niveau sonore lui-même qui peut parfois perturber le voisinage. Les mesures prises par l'exploitant : tirs à horaire régulier, avertissement préalable par sirène, ... permettront de réduire cet effet.

Les bruits émis par les tirs de mines sont exclus de la réglementation relative au bruit des ICPE. Néanmoins il est recommandé de ne pas dépasser 250 Pascal en pression de crête ce qui correspond à 125 décibels.

Suite aux différentes rencontres avec les riverains il a été décidé :

- d'établir une procédure qui permet d'avertir les riverains
- constituer une liste des personnes désireuses de connaître la date du tir et l'horaire de la mise à feu
- d'avertir par fax la mairie la veille de chaque tir

### Effets vis-à-vis des animaux

De très nombreux sites d'exploitation de carrière sont voisins d'exploitation agricole et notamment d'élevage ovin, bovin ou autre, l'expérience démontre qu'il n'y a pas d'incidence pour les animaux. Un tir de mines a une durée très courte et ne s'accompagne pas d'un danger physique pour les animaux. Il n'y a pas d'association pour l'animal entre le tir de mines et la présence d'un danger. Les animaux ne manifestent généralement aucun signe de nervosité au moment du tir.

Il faut également signaler l'évolution importante dans la réalisation des tirs de mines, nous réalisons des tirs à mine profonde, le détonateur se situe en fond du trou de foration. Tous les trous de foration seront amorcés avec un détonateur placé en fond de trou permettant la mise à feu avec un décalage de 25 millisecondes entre chacune des charges. L'utilisation de cordeau détonant n'est plus systématique et intervient uniquement quand il y a présence d'eau dans les trous afin de garantir la mise à feu de toute la colonne d'explosif. Dans ce cas précis le cordeau est enfui dans le bourrage terminal pour éviter l'effet sonore important au moment de son explosion.

## 6 Position vis-à-vis de la visite d'installation du groupe

Depuis l'acquisition de la carrière, nous avons invité les personnes intéressées à se regrouper pour l'organisation d'une visite des autres sites du groupe, à ce jour aucune sollicitation n'a été formulée. Au cours de la réunion publique du 7 mai, certaines personnes ont manifesté leur intérêt pour cette visite.

L'organisation de cette journée était impossible avant le début de l'enquête publique, la décision a été prise de ne pas chercher à influencer le public pendant cette enquête et ainsi de ne pas perturber le travail du commissaire enquêteur.

Nous avons préparé un formulaire d'inscription qui sera mis à disposition du public au secrétariat de la mairie de Brigueuil.

Le nombre de personnes par visite est limité à 20 personnes ce qui nous permet d'assurer la sécurité des gens et de pouvoir expliquer, présenter et répondre aux questions et attentes des visiteurs.

L'entreprise et son équipe dirigeante sont ouvertes à ce type de communication qui permet au grand public de découvrir nos métiers.

## 7 inquiétude par rapport à l'étude faunistique

L'objet de cette étude est d'évaluer le niveau de sensibilité écologique et biologique des terrains objet de la demande et de définir d'éventuelles mesures de protection.

Ces relevés ponctuels dans le temps ne correspondent pas à un inventaire exhaustif des espèces animales et végétales vivant sur le site. Ils permettent cependant d'évaluer de façon assez précise l'intérêt biologique de ses différents habitats.

Les critères de sensibilité sont évalués au regard du nombre d'espèces végétales sensibles et du nombre d'espèces animales sensibles qui s'y reproduisent ainsi que de la correspondance avec des habitats naturels d'intérêt communautaire.

Le bureau d'étude chargé du dossier travaille régulièrement sur ce type de dossier avec monsieur CHAMBOLLE, ingénieur horticulteur et écologue.

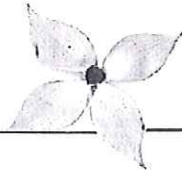
Monsieur CHAMBOLLE comme tous les écologues en charge des études faune flore pour des dossiers ICPE applique les recommandations et les méthodes définies par la DIREN.

Il rappelle bien dans son mémoire la méthodologie et le but de cette étude.

Les recommandations de cette étude sont prises en compte dans le dossier au chapitre 4, la mesure la plus importante correspond à la zone de protection définie sur la zone humide en fond de vallée du ruisseau de Villard afin de préserver cet écosystème.

La constitution du bassin d'orage et l'aménagement de ces rives vont permettre l'extension de cet écosystème.

La création de merlon composé de découverte issu du décapage sur un certain linéaire présentera également un intérêt écologique des biotopes et de la végétation pionnière occupant spontanément les substrats remaniés par l'extraction



Conseil en Horticulture, Paysage, Espaces naturels  
*Décrire le vivant dans son milieu*

---

Christophe Chambolle

Ingénieur horticole, écologue  
Expert GEEPP/AFPP

Fernot – 47380 Montastruc  
T : 05 53 01 28 85  
F : 05 53 71 43 86  
christophe.chambolle@laposte.net

Rappel des éléments contenus dans le mémoire de l'écologue sur la méthodologie et le but de son étude

*Une aire d'étude élargie a porté sur le milieu naturel de la localité. Elle considère notamment l'examen des listes d'espèces de l'Inventaire National du Patrimoine Naturel réalisées sur les ZNIEFF1 périphériques au projet.*

*Une aire d'étude rapprochée inclut l'emprise du projet et l'essentiel des terrains situés en périphérie de celui-ci. Les inventaires floristiques et faunistiques correspondent à cette aire d'étude rapprochée.*

*Certaines espèces ou habitats sont donc directement concernés par l'extraction prévue mais d'autres sont au contraire seulement situées à proximité de celle-ci.*

*L'objectif de ce document consiste à évaluer le niveau de sensibilité écologique et biologique des différentes formations végétales de la zone d'étude, au regard des dispositions réglementaires relatives à la protection de la Nature, dans la perspective d'un dépôt de dossier ICPE.*

*L'impact prévisible est décrit de la manière la plus précise possible. Des mesures atténuant l'impact et adaptées au cas spécifique du projet sont proposées.*

*Les conséquences, si elles sont jugées notables, du projet sur le milieu naturel sont à considérer au regard de l'état final du site.*

*Dans le cas précis de ce projet, les milieux engendrés par l'extraction peuvent présenter une valeur écologique également notable, au regard de l'étude naturaliste présentée.*

*La surface des terrains étudiés de la manière la plus exhaustive possible est de l'ordre de soixante-dix hectares.*

*Au-delà des effets directs du projet, il s'agit aussi de déterminer s'il est possible que l'activité d'exploitation ait une quelconque influence sur le milieu naturel situé en périphérie du projet.*

*Les observations, étalées dans le temps, permettent de déterminer de nombreuses espèces animales et végétales régulièrement en présence, parmi les groupes habituellement étudiés.*

*Concernant les Oiseaux, la méthode des investigations correspond à l'alternance de périodes statiques d'une part, destinées à l'écoute et la détection visuelle et de périodes de déplacements aléatoires d'autre part.*

*Les Reptiles, Amphibiens, Mammifères et certains groupes d'Insectes ont aussi fait l'objet de notations systématiques.*

*Les relevés sont cependant ponctuels ; ils ne prétendent pas correspondre à un inventaire parfaitement exhaustif des espèces animales et végétales du site étudié.*

*Ils permettent bien néanmoins d'évaluer le niveau de sensibilité biologique des différents habitats naturels et semi-naturels décrits dans la présente étude, de les caractériser et d'évaluer précisément la sensibilité écologique globale au regard du projet.*

*Ils autorisent également à décrire l'impact du projet sur le milieu naturel et à formuler des recommandations, afin d'orienter une mise en œuvre du projet la plus respectueuse possible de l'environnement, tant lors de l'exploitation que lors de la remise en état.*

### **Méthode d'étude**

*La fréquentation d'un secteur pour une espèce donnée est notamment dépendante de la nature des sols et de la végétation en place. Elle est d'un déterminisme complexe et doit être étudiée en fonction des connaissances biologiques de chaque taxon.*

*Les espèces animales ont été repérées, soit par observation directe, soit par identification d'indices de présence, notamment les chants. Une liste la plus exhaustive possible a été dressée.*

*Outre les espèces avérées enregistrées, l'impact sur d'autres espèces potentielles sera analysé à partir des biotopes en présence, des listes d'espèces et des informations données par les descriptifs des zonages biologiques.*

## 8 Répercussions éventuelles sur les circuits de randonnées

Les nouvelles propositions contenues dans ce mémoire modifient les itinéraires des camions et l'impact sur les chemins de randonnées.

Les études réalisées sur les chemins ruraux nous ont amené à ne pas envisager la possibilité de détruire plusieurs kilomètres de belles randonnées pour assurer le passage des poids lourds. Les chemins de randonnées sont toujours pris en considération dans les dossiers de ce type.

L'emprise de la demande n'affecte aucun chemin emprunté par les randonneurs. Les portions de chemins ruraux englobés dans la demande sont actuellement en cul de sac, impraticables ou absorbés par les agriculteurs ou servent de décharges pour les déchets encombrants ou les déchets verts.



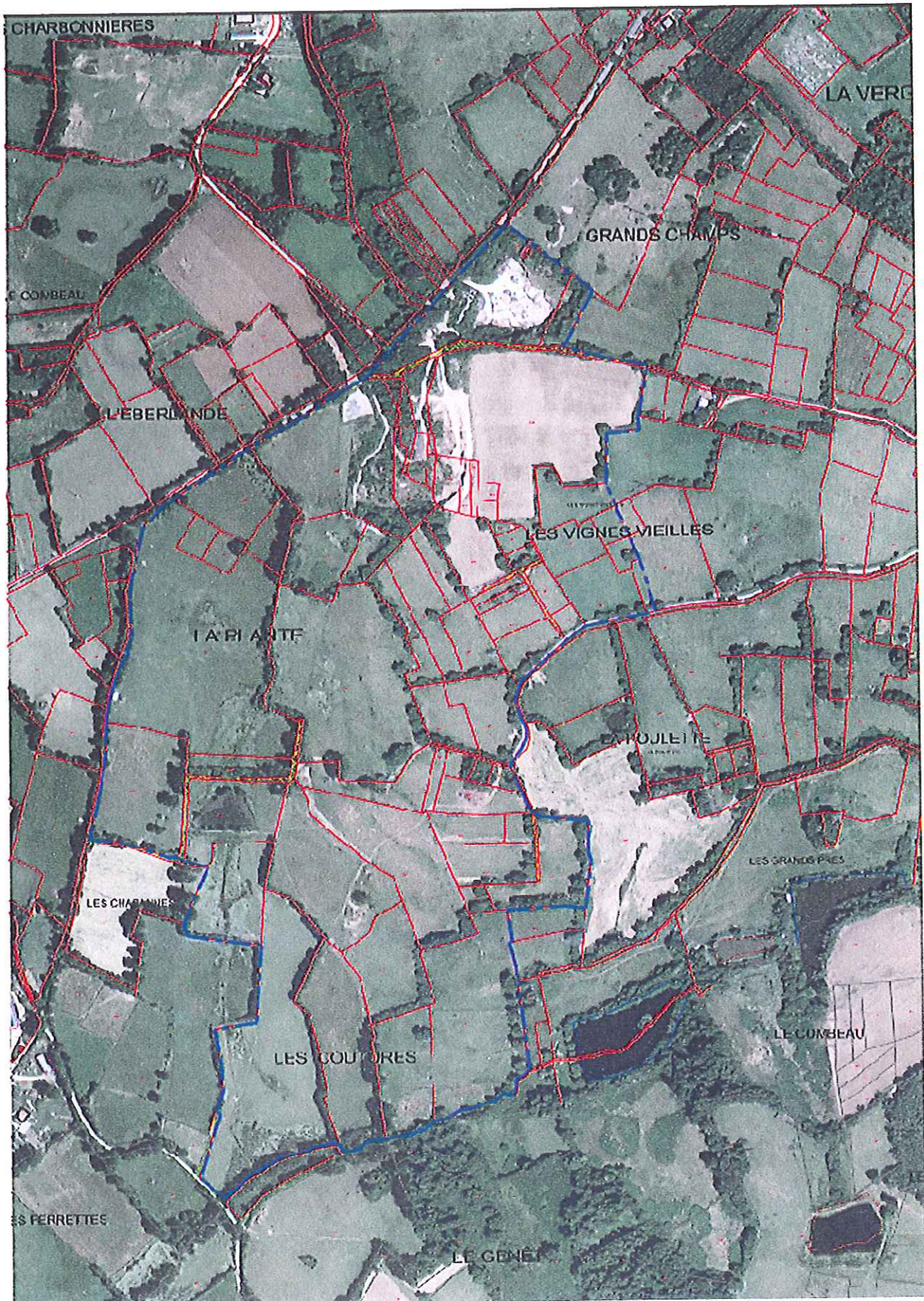


Figure 61 Chemin dans l'emprise de la carrière.

L'association « Par Chemins » signale dans son courrier le franchissement par « le sentier et ruisseau de Chez le Geai » de la route départementale 21 sur le département de la Haute-Vienne, nous avons en notre possession le plan, des tracés des sentiers balisés et non balisés, édité par cette association.

Les limitations de vitesse ne sont pas du ressort du pétitionnaire mais du Conseil Général de la Haute-Vienne, mais nous tenons à rappeler que la vitesse des camions est limitée sur cette catégorie de route. Cette association doit intervenir auprès des services du conseil général pour mettre en place une signalisation adaptée et un passage protégé pour les randonneurs empruntant « le sentier et ruisseau de Chez le Geai ».

Cette association parle de « *l'enclavement du site* », comment peut-on émettre de tels propos quand nous sommes en présence d'une exploitation se situant à vol d'oiseau à 3400 m et par la route à 5600 m d'un axe routier majeur à 4 voies. L'accès routier, vers cet axe, ne traverse aucune agglomération et le nombre d'habitation jalonnant le parcours des camions se résume à une dizaine.

## 9 En terme d'emploi : perspectives à court et moyen terme. Combien d'emploi pour la commune de BRIGUEUIL ?

### Evolution des emplois en fonction du tonnage commercialisé

L'évolution, décrite dans les tableaux ci-dessous, est le fruit d'une expérience de 25 ans sur des besoins en personnel sur les différents sites du pétitionnaire.

#### *Exemple : site de VALAIZE dans la Creuse*

40 000 tonnes commercialisées par an

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef équipe	Gestion du site Réception client Chargement Bascule	1 personne			chargeuse	annuelle
Chauffeur	Livraison clients	1 personne			Poids lourds	annuelle
Carrier	Responsable groupes mobiles Alimentation des groupes		Personnel groupe		Groupe sur chenille primaire et secondaire	2 mois
Chauffeur engin	Mise en stock des granulats			1 Intérimaire	Chargeuse	2 mois
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité		Personnel groupe			1 mois

Figure 62 Tableau du personnel de la carrière de VALAIZE.

*Site de CLAIRAUAUX dans la Creuse*

100 000 tonnes commercialisées par an

Sur ce site compte tenu des conditions météorologiques, la production est réalisée d'avril à fin octobre

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef de carrière	Gestion du site Réception client Bascule	Une Personne				annuelle
Chauffeur	Livraison clients	deux personnes			Poids lourds	annuelle
Carrier	Alimentation installation fixe Entretien surveillance et réglage	Trois personnes			Installation fixe de traitement Pelle et dumper	annuelle
Chauffeur engin	Mise en stock des granulats			Deux Intérimaires	Chargeuse tombereau	7 mois
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité		Personnel groupe			3 mois

Figure 63 Tableau du personnel de la carrière de CLAIRAUAUX.

*Hypothèses sur le site d'ENVEAUX en fonction de l'évolution des ventes**Hypothèse 1 site D'ENVEAUX dans la Charente 50 000 tonnes commercialisées par an*

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef équipe	Gestion du site Réception client Chargement Bascule	1 personne			chargeuse	annuelle
Chauffeur	Livraison clients	1 personne			Poids lourds	annuelle
Carrier	Responsable groupes mobiles Alimentation des groupes		Personnel groupe		Groupe sur chenille primaire et secondaire	2,5 mois
Chauffeur engin	Mise en stock des granulats			1 Intérimaire	Chargeuse	2,5 mois
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité		Personnel groupe			1 mois

Figure 64 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 50 000 tonnes.

*Hypothèse 2 site D'ENVEAUX dans la Charente 100 000 tonnes commercialisées par an*

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef équipe	Gestion du site Réception client Chargement	1 personne			chargeuse	annuelle
Secrétaire	Bascule accueil téléphonique	1 personne				annuelle
Chauffeur	Livraison clients	2 personnes minimum			Poids lourds	annuelle
Carrier	Responsable groupes mobiles Alimentation des groupes		Personnel groupe		Groupe sur chenille primaire et secondaire	5 mois
Chauffeur engin	Mise en stock des granulats			1 Intérimaire	Chargeuse	5 mois
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité		Personnel groupe			2 mois

Figure 65

*Hypothèse 3 site D'ENVEAUX dans la Charente 150 000 tonnes commercialisées par an*

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef de carrière	Gestion du site Réception client	1 Personne				annuelle
Chef équipe	Gestion du site Réception client Chargement	1 personne			chargeuse	annuelle
Secrétaire	Bascule accueil téléphonique	1 personne				annuelle
Chauffeur	Livraison clients	4 personnes			Poids lourds	annuelle
Carrier	Alimentation installation fixe Entretien surveillance et réglage	3 personnes			Installation fixe de traitement Pelle et dumper	annuelle
Chauffeur engin	Mise en stock des granulats			1 Intérimaire	Chargeuse tombereau	5 mois
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité		Personnel groupe			3 mois

Figure 66 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 150 000 tonnes

*Hypothèse 4 site D'ENVEAUX dans la Charente 300 000 tonnes commercialisées par an*

Titre	fonction	Personnel local	Personnel groupe	Intérimaire local	matériel	durée
Chef de carrière	Gestion du site Réception client	1 Personne			chargeuse	annuelle
Chef équipe	Gestion du site Réception client Chargement	1 personne			chargeuse	annuelle
Secrétaire	Bascule accueil téléphonique	1 personne				annuelle
Chauffeur	Livraison clients	6 à 15 personnes			Poids lourds	annuelle
Carrier	Alimentation installation fixe Entretien surveillance et réglage	6 personnes			Installation fixe de traitement Pelle et dumper	annuelle
QSE	Environnement hygiène sécurité qualité	1 personne				annuelle

Figure 67 Tableau de simulation de personnel pour la carrière d'ENVEAUX pour 300 000 tonnes

Il faut ajouter la présence du foreur (personnel groupe), le temps dépendra de l'importance de la production, d'une équipe pour les grosses opérations de terrassement (découverte et remise en état) qui peut être réalisé par du personnel groupe mais également par du personnel intérimaire.

Dans les courriers au commissaire enquêteur, dans les remarques sur le registre et dans les discussions avec les habitants pendant les réunions d'information, nous avons constamment entendu parler de personnel spécialisé.

Il n'existe pas actuellement de formation spécifique délivrée par l'éducation nationale, le personnel employé dans les carrières vient d'horizon très diverses, du peintre au cuisinier, mais souvent des gens issus de l'agriculture. Ce personnel issu de l'agriculture offre de nombreux avantages, il a des connaissances en mécaniques, dans la petite chaudronnerie et il est habitué à la conduite des engins.

Le personnel est formé dans l'entreprise et suit des formations régulières. Le syndicat des exploitants de carrière ont développé leur propre centre de formation qui peut former des conducteurs d'engins, des agents d'entretien pour les matériels spécifiques à la carrière, des responsables environnement hygiène et sécurité et des chefs de carrière niveau bac +4.

## 10 Ouverture de la carrière de 7 h à 22 h. ces horaires peuvent-ils être réduits ? Dans quelle amplitude surtout l'hiver ?

Cette plage horaire correspond à l'amplitude maximum d'activité possible sur le site en respectant la réglementation sur les effets sonores pour l'environnement.

La plage normale de travail se situera surtout entre 7 h et 19 h. Dans ce type de dossier ICPE, le pétitionnaire s'expose à des difficultés quand il dépasse des horaires fixes d'ouverture et de fermeture du site. Ces horaires deviennent un engagement à ne plus créer de pollutions sonores en dehors de la plage définie.

Comme dans toutes les activités industrielles nous pouvons avoir des cas de force majeure entraînant un travail plus tardif. Les cas peuvent être multiples, un bourrage du concasseur juste avant le débauche, une panne, un changement de pièces d'usure sur un appareil de concassage, une déchirure de courroie sur un convoyeur, l'intervention d'un sous-traitant sur un engin qui doit absolument terminer son travail le jour même, une commande urgente à honorer, une activité plus soutenue pendant quelques jours.

Nous sommes surpris de la question au sujet des horaires d'hiver, le travail plus tardif l'hiver ne constitue pas une gêne supplémentaire pour les riverains. Pendant les périodes plus froides et au jour plus court, la population en général est plutôt enfermée dans leur habitation qui joue un rôle d'écran sonore, les ouvertures des habitations restent closes ce qui rend l'activité du site pratiquement imperceptible pour les riverains les plus exposés.

## 11 Les intérêts archéologiques sont-ils pris en compte notamment pour les souterrains (un souterrain serait à proximité de BUSSIÈREIX et de nombreux autres)

Les intérêts archéologiques sont évidemment pris en compte dans ce type de dossier. Pendant l'étude de faisabilité nous interrogeons la DRAC, la SDAP et nous consultons la base Mérimée du ministère de la culture. Nous avons également consulté la mairie sur l'existence d'indices archéologiques sur la superficie en demande. Les intérêts archéologiques sont une obligation sur la superficie en demande qui nécessite de travaux d'affouillement, en dehors de cette surface et d'une zone de protection réglementaire, nous n'avons pas de restriction sauf si la DRAC nous averti pendant l'élaboration du dossier des précautions à prendre pour la préservation de site à valoriser proche, ce qui n'est pas le cas dans ce dossier.

Il n'y a pas à ce jour d'éléments ou d'indices reconnus sur le périmètre en demande, toutes découvertes réalisées au cours des travaux de décapage seront, comme la loi l'impose, déclarées aux services compétents pour en réaliser l'inventaire et les études associées.

En ce qui concerne l'existence de souterrain sur la commune de Brigueuil, nous n'avons eu connaissance que de la découverte d'un souterrain sur le site d'Anglard (camp militaire romain). Ce souterrain est décrit dans l'ouvrage de l'Abbé PERUCAUD. Ce site se situe très loin de l'affouillement sollicité.

COLLECTION dirigée par M. G. MICHAUD  
MONOGRAPHIES DE VILLES  
ET VILLAGES DE FRANCE

### Notice sur *Brigueuil*

L'abbé J.-B. Pérucard



Le Livre d'histoire

Anglard

**Pérucard (abbé)** — Souterrain, commune de Brigueuil, lieu dit

Nous avons demandé aux personnes connaissant ce ou ces souterrains de nous les faire découvrir enfin d'établir une cartographie. Cette cartographie peut nous permettre de connaître les directions des ouvrages et d'apprécier la possibilité de leur existence sur la superficie en demande. La visite de ces souterrains nous aurait permis de pouvoir évaluer l'incidence des vibrations dues au tir de mines sur leur stabilité.

A ce jour aucune des personnes ayant évoqué l'existence ou la possibilité de leur présence sur ou proche des terrains de la demande ne se sont manifestées. Nous resterons vigilants et



attendons avec impatience des contacts avec ces personnes. Nous leur avons également conseillé de contacter les autorités compétentes.

## 12 Création d'une commission d'information et de surveillance.

### Position de l'entreprise ?

L'entreprise a déjà mis en place pour le site D'ENVEAUX commune de BRIGUEUIL dans le département de la Charente une commission locale de concertation et de suivi CLCS, sa création date du 21 avril 2009.

Cette CLCS s'est réuni en mairie de BRIGUEUIL pour la première fois le 19 juin 2009, l'ordre du jour était :

- présentation de l'entreprise et de son dirigeant
- l'acquisition de l'entreprise Crémoux
- les projets : d'extension et de développement industriel
- position de la mairie et des riverains vis-à-vis des ambitions du projet

Une deuxième réunion s'est tenue le 7 mai 2010, l'ordre du jour était la présentation du dossier, déclaré recevable après avis de l'autorité environnementale. Cette réunion à la demande de monsieur le Maire a été ouverte à tous, la mairie prenant en charge la communication de cette réunion devenue publique.

Pendant l'enquête publique une nouvelle réunion d'information a été réalisée à la demande de Monsieur Dumontoux. Elle a réuni des élus, les agriculteurs les plus proches du site d'extraction et des habitants des hameaux riverains.

Le samedi 5 juin nous avons également participé au rassemblement organisé par la toute nouvelle association de la commune de BRIGUEUIL contre les nuisances générées par le projet. Nous avons pu informer les personnes présentes du contenu du dossier et apporté les éclaircissements sur certains aspects techniques.

Notre démarche est identique sur tous les sites du groupe et nous invitons les membres actifs de la nouvelle association à intégrer la CLCS pour assurer la surveillance et contribuer avec l'entreprise aux améliorations de conditions de vie autour du site.

Nous ne pouvons que nous associer à une démarche de communication avec les riverains et les membres du conseil municipal de la commune de BRIGUEUIL surtout quand on voit le peu de personnes qui ont effectivement consulté le dossier et pris connaissance des études et des réalisations projetées. Les dossiers sont de plus en plus lourds et techniques et la communication reste le seul moyen de bien informer les gens avant, pendant et après l'enquête publique.

D'autres CLCS sont en préparation pour continuer à informer les gens sur les évolutions des itinéraires des poids lourds et du planning des travaux à réaliser sur la voie communale

3.