

2

ABGRALL Rémy
8, Rue Le Bruc
29410 PLEYBER-CHRIST
re.abgrall@laposte.net
06.13.39.66.09

A l'attention de : Mr Gilles PICAT
Commissaire Enquêteur

Le Samedi 02 Octobre 2021

Objet : Observations sur dossier de demande de renouvellement d'autorisation d'exploiter et extension de la Carrière de RUVERNISON.

Bonjour,

Suite à la consultation du dossier de l'enquête publique concernant la carrière de RUVERNISON, je vous écris afin de vous faire part de mes observations.

En effet, je suis directement concerné, puisque je réside au 8 de la rue Le Bruc, 29410 à Pleyber-Christ, correspondant dans le dossier précédemment cité au point kilométrique 1850 de la VC01 à proximité du carrefour de Goaz ar Guip entre VC01 et VC13.(voir Annexe 1)

L'avis de la MRAE, du mois de Mars 2021, attire l'attention sur le nombre de passage de camion. Celui-ci indique une augmentation de 90 à 190 passages journaliers devant chez moi. Soit le passage d'un camion chargé de 23T, toute les 3 minutes (2,84) à quelques mètres du pas de la porte de mon habitation. Il indique également qu'il faut expliciter l'ensemble des travaux projetés dans le sens de la sécurité des usagers locaux, notamment sur la visibilité et l'encadrement de la vitesse au carrefour entre VC01 et VC13.

La réponse de CMGO dans son mémoire n'indique que les aménagement prévus au niveau du hameau de Roc'h Izella et en VC01 et VC13, mais ne répond pas aux recommandations pour le carrefour entre VC01 et VC13. (voir Annexe 2)

Cette intersection ainsi que la centaine de mètres précédents représentent une zone de freinage et d'accélération des poids lourds se rendant à la carrière et donc une zone de danger et d'émissions de bruits conséquents (freinage, passage de vitesses).

Constatant déjà un non-respect de la limitation de la vitesse à 50 km/h, la réflexion de l'enrobé de la VC01, risque très clairement comme souligné par la MRAE, d'augmenter la vitesse déjà excessive des autres véhicules, rentrants comme sortants de l'agglomération.

Il faut donc garantir qu'entre les points kilométriques 1750 à 1900 de la VC01, des moyens compensatoires de réduction des risques liés à la vitesse soient mis en place.

A l'image de ce qui est prévu entre les points kilométriques 650 à 1350 de la VC01, c'est-à-dire :

- Terrassement pour élargissement des accotements
- Empierrement des accotements pour réalisation d'un cheminement piéton
- Marque au sol en résine de traversée piétonne
- Élargissement du carrefour pour amélioration de la visibilité
- Bordure T2 et balisettes J11 pour la mise en sécurité.

Mais aussi garantir que des moyens compensatoires de réduction des émissions sonores dues au freinage et à l'accélération, ainsi que le passage des vitesses des camions soient mis en place.

A l'image de ce que propose la société COLAS, avec les enrobés de type NANOSOFT réducteurs de bruits.

J'attire particulièrement votre attention sur l'accès à ma parcelle référencée YR92, à ce jour le passage des camions provoque déjà une profonde détérioration de celui-ci (gros trou de 1,5ml et différence de niveau très importante) rendant très difficile voire impossible l'entrée vers ma parcelle avec un véhicule léger.(voir Annexe 3)

Je vous demande de prendre en considération mes observations et de faire le nécessaire pour garantir un accès en sécurité a ma parcelle et un environnement sonore supportable autour de mon habitation compte tenu de la nouvelle fréquence de passage des camions pour les 30 prochaines années.

Dans l'attente d'une réponse de votre part, je suis à votre entière disposition pour toutes informations supplémentaires.

ABGRALL Rémy

Annexe 1



Annex 2

Si le dossier repose sur plusieurs études détaillées, la production de poussières, les nuisances sonores et les impacts sur l'eau et sur le paysage restent au final assez peu documentés et pris en compte alors qu'ils seront amplifiés par la hausse de l'activité.

En conclusion, le projet ne se présente pas comme le scénario le moins impactant parmi différentes alternatives, et l'analyse et la prise en compte de ses effets néglige souvent la hausse de l'activité, ne permettant pas ainsi de définir des mesures suffisantes d'évitement et de réduction.

III - Prise en compte de l'environnement

Sécurité et santé

Sécurité :

La proximité des voies ferrées a conduit à une expertise, encadrée par la SNCF. Cette étude a traité les différents risques inhérents au projet (effets de projection et de vibration des tirs d'explosifs, stabilité des ouvrages ferroviaires et des nouveaux talus de la carrière). Un suivi particulier sera mis en place, notamment pour les piles des deux ponts de la voie ferrée, proches du site d'exploitation.

Pour le transport des produits de la carrière, nécessitant jusqu'à 190 passages par jour au lieu des 90 actuels, des travaux routiers sont prévus sur les chemins vicinaux concernés. La sur largeur (ou « miroir ») à l'intersection des deux chemins vicinaux permet une bonne visibilité des camions, **mais il conviendra d'explicitier l'ensemble des travaux projetés dans le sens de la sécurité des usagers locaux, en indiquant les points d'amélioration apportés à la visibilité et les moyens d'une vitesse encadrée : des élargissements de chaussée et un confort de roulement accru pourraient en effet inciter l'ensemble des usagers à une vitesse de déplacement augmentée.**

Maîtrise des nuisances sonores

Comme indiqué précédemment, l'évaluation ne prend pas en compte l'accroissement de l'activité qui, si elle ne signifie pas l'augmentation des émergences⁴ sonores, prolongera nécessairement les temps d'exposition au bruit et amplifiera les situations de superposition de sons de nature différentes⁵.

Le doublement du trafic de poids-lourds participera de cette évolution du climat sonore des environs (nord et nord-est) de la carrière mais cet aspect n'est pas traité par l'évaluation.

Plus localement encore, il convient de relever la situation particulière de l'habitation du lieu-dit Cleuziou, déjà exposée à des nuisances sonores dépassant les limites fixées par la réglementation, et qui sera davantage impacté par l'exploitation à venir puisque l'excavation s'en rapprochera : les mesures d'insonorisation prévues concerneront les opérations de criblage et concassage, mais elles ne prennent pas clairement en compte l'évolution de la carrière (activité et localisation) ni le fait que l'habitation soit proche, au sud, à la voie ferrée, subissant ainsi un effet de cumul.

Les mesures prises sur le plan acoustique consistent en l'édification de talus, l'installation du groupe mobile de broyage-criblage en fond de carrière, l'insonorisation par un bardage du concasseur existant. Mais le défaut d'estimation des impacts résiduels ne permet pas de justifier l'efficacité de ces mesures.

La résolution de ce problème sera une condition préalable à l'ajustement des mesures de suivi : six points de suivi acoustiques (dans un rayon de l'ordre de 500 m depuis le centre de la carrière) sont actuellement localisés, sans que soit mentionnée une évolution de ce dispositif ni son articulation avec le déclenchement

4 Bruit mesuré sur l'instant (non moyenné).

5 Fréquences sonores variables selon les engins et machines utilisés.

de mesures correctives en cas de nuisances constatées. Le comité de suivi annuel déjà en place ne constitue pas un engagement à la résolution de ce type d'impact et il présente aussi l'inconvénient d'un échange non continu entre exploitant, élus, citoyens et spécialistes de l'environnement.

L'Ae recommande de réviser l'évaluation sonore du projet compte-tenu de l'accroissement important de l'activité afin de justifier les mesures de réduction prises, et de compléter le dispositif de suivi, afin de permettre un ajustement plus rapide des mesures précitées, en cas de nécessité.

Émissions de poussières :

L'étude des effets sanitaires fait état d'un risque toxique, pulmonaire, pour les poussières fines, compte-tenu de leur nature siliceuse⁶. Elle se base sur des mesures en limite d'emprise et au droit des habitations les plus proches. Il n'est pas précisé si les conditions de la seule journée de mesure concernée, en avril (météorologie et activité de la carrière) ont pu influencer sur les relevés et ne pas représenter le niveau moyen d'émission.

Dans la situation actuelle, des valeurs plus de quatre fois supérieures aux seuils recommandés ont pu être relevées en limite nord-est du site⁷. Or le dossier ne précise pas si les mesures de limitation des poussières (tels les arrosages) seront ajustées et suffisamment amplifiées pour tenir compte de l'évolution de l'emprise - qui se rapprochera de trois habitations - et de l'accroissement de l'activité.

L'Ae recommande de confirmer que l'étude des dépôts de poussières repose sur des conditions représentatives de l'activité de la carrière et de démontrer que l'adaptation des mesures de limitation de leurs émissions au fil de l'évolution du site suffira à assurer, pour les riverains, l'absence d'effets nocifs sur la santé.

Qualité du paysage et du cadre de vie

La carrière, dans ses formes actuelle et future, n'est pas visible depuis les deux bourgs de ses territoires communaux d'implantation. Elle n'est pas non plus en co-visibilité de monuments historiques.

Des mesures sont définies pour une meilleure intégration du projet en cas de vue, souvent partielle, sur le site comme les façonnages des talus sur le périmètre, la végétalisation progressive de certaines parties de l'exploitation.

Si les vues sont masquées ou fortement filtrées pour la plupart des habitations proches, la carrière sera en revanche beaucoup plus visible pour les 4 hameaux situés au sud, et au sud-est, du fait d'un écart d'altitude favorisant une vue plongeante et globale. Sur ce plan, l'impact est considéré comme négligeable du fait d'un contexte d'artificialisation (co-visibilités d'exploitations agricoles, de parcs éoliens). Cette justification est discutable puisque le projet amplifie l'hétérogénéité des éléments de composition du paysage dans un milieu agro-naturel dont la cohérence et l'harmonie sont pourtant à noter.

Le site du Cleuziou, bordé par la voie ferrée, se retrouvera quasi encerclé par la carrière, dont les limites seront en partie matérialisées par des gabions, structures verticales. Le lieu-dit, desservi par un passage sous voie ferrée, perdra aussi son lien au chemin creux, accès possible au nord du territoire concerné. Ces différents aspects de confinement, générateurs d'un véritable inconfort paysager, ne sont pas pris en compte par l'évaluation qui, de plus, ne présente qu'une seule photographie du site.

6 Le risque est identifié par le porteur du projet, bien que le gisement soit de nature moins acide qu'un granit « type » (granodiorite).

7 Le suivi actuel porte sur 5 points.

Annexe 3

