

N° dossier : E13000393/ 45

Département du CHER

RAPPORT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

relative à la demande d'autorisation présentée par l'EURL Entreprise BOUDOT en vue d'exploiter une carrière de calcaire et son installation de traitement des matériaux situées aux lieudits « La Grande Pièce » et Chanterenne » sur le territoire des communes de VORNAY et DUN-SUR-AURON (Cher).

(Arrêté préfectoral n° 2013 – DDCSPP - 195 du 04/12/2013)

Enquête du 15/01/2014 au 15/02/2014

SOMMAIRE

	<u>Page</u>
1 – Généralités	
• Fondement juridique	3
• Présentation du projet	3
2 – Organisation de l'enquête	
• Préparation administrative	4
• Réunions préparatoires	5
• Visite des lieux	6
• Dossier d'enquête	6
• Commentaires sur le dossier d'enquête	9
• Information du public	10
3 – Le déroulement de l'enquête : observations et analyse	
• Déroulement de l'enquête	11
• Clôture de l'enquête	11
• Relation comptable des observations	11
• Procès-verbal des observations	12
• Mémoire en réponse	12
• Incidents et climat de l'enquête	12
4 – Les observations du public : compte-rendu et analyse	
• Observations orales	13
• Observations écrites recueillies sur le registre	29
• Observations écrites produites par courrier	30
5 – Les contacts ou observations complémentaires	
• Contact avec le pétitionnaire	41
• Délibérations des conseils municipaux concernés	41
• Observations du commissaire-enquêteur	42
6 – Mise à disposition du rapport d'enquête et des conclusions et avis	43

1 – GENERALITES

Fondement juridique

Suite à l'ordonnance de Madame le Président du Tribunal Administratif d'Orléans n° E13000393 / 45 en date du 18/11/2014 (annexe n° 1), j'ai été désigné commissaire enquêteur, chargé de procéder à l'enquête publique relative à « la demande d'autorisation présentée par l'EURL Entreprise BOUDOT en vue d'exploiter une carrière de calcaire et son installation de traitement des matériaux situées aux lieudits « La Grande Pièce » et « Chanterenne » sur le territoire des communes de VORNAY et DUN-SUR-AURON (Cher) ».

Par la même ordonnance, Mr Robert VASSET a été désigné commissaire suppléant.

La procédure trouve son origine dans la demande d'autorisation présentée le 13/11/2013 par Mr Yves BOUDOT, gérant de l'EURL BOUDOT, entreprise de terrassement et travaux publics, basée ZA des Grivelles à SANCOINS (18600). Cette demande vise à obtenir, sur le territoire des 2 communes déjà citées, l'autorisation d'ouvrir une carrière de calcaire sur une superficie de 43.9304 ha et de mettre en place 2 unités de concassage et criblage d'une puissance installée de 624.40 kW.

L'autorisation sollicitée doit au préalable, au vu d'un dossier fourni par l'EURL BOUDOT, faire l'objet d'une instruction par les services administratifs, d'une enquête publique, d'un avis de l'autorité environnementale, et, dans le cadre de la réglementation des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE), de l'avis des conseils municipaux des communes dont une partie du territoire se situe à moins de 3 kms du site. Etaient concernées à ce titre les communes d'ANNOIX, de BUSSY, DUN SUR AURON, JUSSY-CHAMPAGNE, OSMERY, ST DENIS DE PALIN, et VORNAY.

La phase d'enquête s'est concrétisée par l'arrêté de Mr le Préfet du CHER, en date du 04/12/2013 (annexe n° 2), fixant les modalités de l'enquête publique, et précisant notamment le siège et lieu de dépôt du dossier, la durée, les dates et horaires retenus pour la consultation du dossier, les conditions d'affichage, de publication des avis, les dates et lieux des permanences du commissaire enquêteur, les délais de remise de son rapport,...

Présentation du projet

Le projet consiste en la création ex-nihilo d'une carrière de calcaire sur des parcelles actuellement cultivées, aux lieudits « La Grande Pièce » et « Chanterenne ». La superficie totale du site étant de 43.9304 ha, celle exploitable sera limitée à 35.9000 ha, et l'épaisseur du gisement extrait variera de 0 à 15 mètres, selon la topographie du terrain.

La production moyenne annuelle est prévue au niveau de 250 000 T, avec un maximum de 300 000 T.

Le concassage et le criblage mis en place sur le site feront appel à 2 unités de traitement complémentaires, l'une mobile, et l'autre fixe, pour une puissance totale de 624.40 kW.

Le site sera enfin équipé d'un pont bascule, d'un local bureau-sanitaires, et d'une aire de stockage de matériaux.

L'extraction est prévue sur 30 années, réparties en 6 tranches successives progressant du Nord-Est vers le Sud-Ouest. Elle se fera à la pelle hydraulique, sans recours au tir de mines. Le fond de fouille est prévu pour rester à 2 m au-dessus de la cote des plus hautes eaux de la nappe. Avec l'accord de la commune de VORNAY, le chemin rural 15 sera provisoirement détourné, puis réinstallé ensuite à sa place initiale.

L'évacuation des matériaux se fera essentiellement par des camions de 25 T de charge utile (environ 45 rotations/jour) qui emprunteront le chemin rural 15, puis la route D36, pour rejoindre ensuite la route D2076. Plusieurs portions de cet itinéraire seront aménagées afin de permettre le croisement des véhicules et de sécuriser leur parcours.

En fin d'exploitation, les fronts seront talutés, et les stériles et terres de découverte seront régaliées, de façon à ce que le site puisse être remis en culture.

Pour ce qui concerne l'état environnemental initial, les parcelles concernées sont actuellement exploitées en cultures céréalières, redevables des pratiques agricoles locales. Elles sont bordées de bois au Nord-Est et de haies dans les parties Ouest et Sud.

Les enjeux environnementaux concernent principalement les eaux (souterraines et superficielles), la faune et la flore, et les milieux naturels. D'autres enjeux sont également répertoriés, concernant notamment la qualité de l'air, le trafic routier, l'émission sonore,... L'analyse détaillée de l'ensemble des enjeux, et les mesures de préservation prévues, sont présentées dans l'étude d'impact.

Au cours de la présente enquête, le public est donc appelé à produire ses observations au regard du projet d'ouverture de cette nouvelle carrière et des caractéristiques de sa mise en exploitation.

2 – ORGANISATION DE L'ENQUETE

Préparation administrative

La lecture d'une courte synthèse extraite du dossier d'enquête (document A : demande, et document C : résumé non-technique), que m'avait adressée le Tribunal Administratif d'Orléans, m'a tout d'abord permis de prendre partiellement connaissance de la teneur du projet.

Un appel téléphonique m'a ensuite permis d'entrer en contact avec la Direction Départementale de la Cohésion Sociale et de la Protection des Populations du Cher (DDCSPP), et de fixer la date d'une rencontre visant à préciser les points nécessaires à la rédaction de l'arrêté préfectoral : date et lieu de l'enquête ; durée ; nombre, durée et dates des permanences ; publication des avis d'enquête ;...

Le 03/12/2013, j'ai donc rencontré les services de la DDCSPP, à BOURGES, avec qui nous avons convenu :

- du début de l'enquête, fixé au mercredi 15/01/2014, à 09h00.
- de son terme, fixé au samedi 15/02/2014, à 12h00.
- des dates de mes permanences en mairie de VORNAY, à savoir :
 - le mercredi 15/01/2014, de 09h00 à 12h00.
 - le jeudi 30/01/2014, de 14h00 à 17h00.
 - le samedi 15/02/2014, de 9h00 à 12h00.
- et des dates de mes permanences en mairie de DUN-SUR-AURON, à savoir :
 - le mardi 21/01/2014, de 9h00 à 12h00.
 - le vendredi 07/02/2014, de 14h00 à 17h00.

Il a été décidé que le dossier d'enquête serait mis à disposition du public, aux jours et heures habituels d'ouverture de chaque mairie, sous la surveillance de son personnel.

Ces divers éléments ont été repris dans l'arrêté préfectoral du 04/12/2013.

J'ai ensuite pris possession des éléments du dossier d'enquête alors disponibles. J'ai, par la suite, reçu par mail l'avis de l'autorité environnementale, en date du 03/01/2014.

Disposant alors de l'ensemble des éléments du dossier, j'ai pu procéder à son étude.

Réunions préparatoires

Pour compléter mon information avant le début de l'enquête, j'ai également organisé 3 rencontres :

- La première avec **Mr Olivier DUBOIS, maire de VORNAY**, le 12/12/2013 :

Nous avons abordé les conditions de l'affichage de l'avis d'enquête en mairie et sur le site de la carrière, évoqué les principaux éléments du dossier, et plus particulièrement la disposition visant à déplacer temporairement une portion du chemin rural n° 15. J'ai également pris connaissance du contexte local dans lequel s'inscrivait ce projet, et des quelques positions qui avaient déjà pu être exprimées par les habitants de VORNAY et/ou par les riverains du site.

Il m'a été indiqué que le conseil municipal serait amené à se prononcer par une délibération sur le projet, qui me serait communiquée ultérieurement.

J'ai profité de cette rencontre pour remettre à Mr le Maire une note à son attention et à celle de son secrétariat (annexe n° 3), destinée à préciser quelques points utiles à la bonne conduite de l'enquête, et une autre destinée à être adjointe au registre à l'attention des personnes désireuses d'y porter des observations écrites (annexe n° 4). J'ai enfin coté et paraphé le registre.

- la seconde, le même jour, avec **Mr Yves BOUDOT, gérant de l'EURL Entreprise BOUDOT :**

Cette réunion, qui s'est déroulée sur le site même de la future carrière, m'a permis de prendre connaissance de l'historique de la démarche entreprise par Mr BOUDOT, qui m'a fourni quelques éléments d'information sur son activité et sur ses besoins en matériaux. Je me suis fait notamment expliquer plusieurs éléments techniques du dossier, concernant par exemple les conditions d'extraction des matériaux, les tonnages envisagés, le trafic engendré, les effets indésirables pouvant être provoqués et leurs conséquences auprès des riverains,... Les explications qui m'ont été alors apportées m'ont permis de prendre ultérieurement une connaissance plus approfondie du dossier.

Nous avons ensuite consacré l'essentiel de notre temps à la visite du site, comme relaté plus loin.

- La 3^{ème}, le 23/12/2013, avec **le secrétariat de Mr Louis COSYNS, maire de DUN SUR AURON :** j'ai remis une note d'information sur les modalités de l'enquête, puis coté et paraphé le registre.

Visite des lieux

Le 12/12/2013, lors de ma rencontre avec Mr BOUDOT, j'ai pu visiter le site, ce qui m'a permis de percevoir les conditions techniques de la future exploitation, d'en mesurer les contraintes économiques, de voisinage, et/ou environnementales, d'en imaginer les impacts potentiels, et de mesurer la pertinence des principales mesures envisagées pour y remédier.

Nous avons également pu définir ensemble les zones propices à l'affichage réglementaire, en vue d'une information optimale des riverains.

Dossier d'enquête

Le dossier technique présenté à l'enquête publique comportait les documents suivants :

- **Le document A** intitulé « Demande », est un document de 136 pages. Outre la demande d'autorisation proprement dite, il rassemble des renseignements administratifs relatifs

au pétitionnaire et à ses capacités techniques et financières, et comporte une présentation sommaire du projet. Ce document, qui contient plusieurs plans ou schémas explicatifs, permet d'appréhender facilement, et rapidement, les principaux points du projet, qui seront étudiés en détail dans les autres documents de présentation.

➤ **Le document B** regroupe 286 pages sous le titre générique « Etude d'impact ». Après une première phase de présentation, il analyse en 6 chapitres successifs :

- l'état initial du site et de son environnement.
- les effets prévisibles des installations.
- les raisons du choix du projet.
- les mesures pour éviter, réduire, et compenser les effets négatifs sur l'environnement et la santé humaine.
- les méthodes d'évaluation utilisées et les difficultés éventuelles rencontrées.
- les conditions de remise en état après exploitation.

➤ **Le document C** s'intitule « Résumé non technique ». Il comporte 48 pages qui détaillent :

- la présentation du site et les raisons de son choix.
- l'analyse de l'état initial du site en matière de :
 - ✓ composantes naturelles, telles que paysage, faune et flore, données climatologiques, caractéristiques de l'air et de l'état lumineux, domaine de l'eau, géologie.
 - ✓ biens matériels : habitat, biens privés et publics.
 - ✓ patrimoine archéologique.
 - ✓ environnement sonore.
 - ✓ servitudes existantes.
- les effets du projet et les mesures de protections envisagées.
- les conditions de remise en état du site après exploitation.

➤ **Le document D** est titré « Etude de dangers et notice hygiène et sécurité ». C'est un document de 76 pages consacrées à :

- un résumé non technique de l'étude de dangers.
- une description des installations, de leur fonctionnement, et des produits mis en œuvre ou stockés.
- une description de l'environnement du site en matière de conditions naturelles, de proximités dangereuses, d'intérêts à protéger.
- une identification et caractérisation des risques d'accidents et aléas : explosions, incendies, accidents liés aux engins et aux installations, accidents routiers,... pour les principaux.
- des conséquences possibles dans l'environnement.
- des méthodes et moyens d'intervention en cas d'accident, selon leurs différentes typologies.

- **Le document E** s'intitule « Etude faunistique et floristique ». Il regroupe 40 pages présentant successivement :
 - les zonages biologiques et continuités écologiques.
 - la flore et la végétation.
 - la faune.
 - les sensibilités biologique et écologique des terrains étudiés.
 - les équilibres biologiques.
 - les effets du projet sur la faune, la flore, et les habitats naturels.
 - les mesures réductrices d'impact.
 - et des annexes.

- **Le document F**, ou « Etude paysagère ». Regroupant 30 pages, cette étude présente :
 - une analyse de l'état initial.
 - le projet et l'analyse de ses effets sur le paysage.
 - les mesures de suppression, d'atténuation ou de compensation des effets du projet.

- **Le document G** comporte 75 pages, et consiste en une « Etude Hydrogéologique » adaptée au site de la future carrière. Après une présentation du contexte et du projet, cette étude rappelle le cadre réglementaire, présente l'état initial du bassin versant, et analyse les effets directs et indirects, permanents ou temporaires, sur les écoulements et la qualité des eaux. Elle s'attache également à mesurer les effets sur les eaux superficielles, sur les activités humaines et sur la santé, et à déterminer la compatibilité du projet avec son environnement physique et réglementaire.

- **Le document H** est constitué d'un ensemble de 5 plans, que j'ai identifiés de la façon suivante :
 - H 1 : la carte de localisation du site
 - H 2 : le plan d'ensemble
 - H 3 : le plan des abords
 - H 4 : le plan des installations de concassage, criblage et stockage
 - H 5 : le plan de localisation des sondages

- **Le document I** comporte 6 pages recueillant « l'avis de l'Autorité environnementale ». Signé par Monsieur le Préfet de la Région CENTRE, il consiste en une présentation synthétique du projet, une identification des enjeux environnementaux, une analyse des études et mesures prises par le pétitionnaire pour préserver l'environnement du site, et une note conclusive sur la prise en compte de l'environnement. Un tableau annexe permet de visualiser et hiérarchiser les enjeux potentiels. A cet avis est également joint

un courrier d'une page émanant de l'Agence Régionale de Santé (ARS), faisant état d'un avis favorable au dossier.

L'ensemble du dossier technique de mise à l'enquête regroupait donc 9 documents distincts, totalisant **703 pages ou plans**.

Il a été réalisé pour l'essentiel par le bureau d'études DAT, basé sur la commune du PECHEREAU (36200), qui s'est également chargé de la coordination des divers intervenants. Les études complémentaires ont été réalisées par :

- L'ENCEM (agence de NANTES), basée à ORVAULT (44700), pour l'étude écologique.
- L'ENCEM (agence de NANCY), basée à VANDOEUVRE-LES-NANCY (54500), pour l'étude paysagère.
- L'ERM, basée à POITIERS (86000), pour l'étude hydrogéologique.

A ce dossier technique s'ajoutait encore l'arrêté préfectoral (sur 3 pages) prescrivant la présente enquête, que j'ai identifié en **document J**.

A cet ensemble s'ajoutaient également les copies des 4 avis parus dans les 2 journaux ayant porté l'enquête à la connaissance du public (voir plus loin).

Toutes les pièces de ces dossiers avaient été identifiées et paraphées par mes soins, préalablement à leur mise à disposition du public.

Commentaires sur le dossier d'enquête

Je me dois de noter la bonne qualité globale du dossier présenté : il établit en effet de façon claire et détaillée les objectifs du projet, son contexte environnemental, les enjeux et impacts sur le milieu et les mesures de protection envisagées, les dangers identifiés et les mesures de prévention adaptées,... et présente l'état futur du site une fois remis en état, en fin d'exploitation.

Je constate que les points considérés comme étant des enjeux ou des sources de dangers sont abordés sans détour, que le dossier a été considéré comme recevable, et qu'il a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale soulignant sa cohérence.

Les figures et plans annexés, de bonne échelle, ont facilement permis au lecteur de s'orienter, et d'avoir une bonne perception de la teneur du projet. Quelques documents assez techniques, notamment ceux figurant en annexes, restent cependant difficiles d'accès pour un non initié.

J'ai bien noté, ici ou là, quelques erreurs de renvois, les pages indiquées n'étant pas toujours celles recherchées, mais se trouvant cependant bien dans l'étude, à un endroit inexactly répertorié. Il me semble également que les mesures d'aménagement envisagées pour le trafic des camions auraient méritées d'être mieux explicitées et illustrées.

J'ai également noté la qualité de l'avis de l'Autorité environnementale, qui, de manière synthétique, a su présenter les enjeux environnementaux, et analyser la qualité des études et des mesures prises par le pétitionnaire. Il met ainsi en valeur 3 enjeux principaux, concernant la faune et la flore, les milieux naturels, et les eaux superficielles ou souterraines. Il analyse les effets du projet sur chacun d'entre eux, les mesures prises par le pétitionnaire pour préserver au mieux l'environnement du site, les conditions de sa remise en état, et la prise en compte des dangers et risques sanitaires identifiés. Il conclut en soulignant l'adéquation des mesures proposées aux incidences du projet, en recommandant des mesures de suivi de la qualité et du niveau de la nappe.

Je note que la réalisation de l'ensemble du dossier représente sans aucun doute une somme de travail importante, qui demande un temps de préparation et d'étude certain. Ce dossier, volumineux, n'a pas pour autant été l'objet de consultations nombreuses, jugé peut-être comme difficile à aborder par une partie du public.

Information du public

La publication de l'avis d'enquête dans la presse locale s'est effectuée aux dates suivantes :

- dans le Berry Républicain, les mercredi 11/12/2013 (cf. annexe n° 5) et mercredi 15/01/2013 (cf. annexe n° 6).
- dans L'Echo du Berry, les jeudi 12/12/2013 (cf. annexe n° 7) et jeudi 16/12/2013 (cf. annexe n° 8).

L'avis d'enquête a été régulièrement affiché sur les panneaux extérieurs des mairies d'ANNOIX, de BUSSY, DUN SUR AURON, JUSSY-CHAMPAGNE, OSMERY, ST DENIS DE PALIN, et VORNAY. J'ai pu m'en assurer dans un premier temps par un appel téléphonique auprès des secrétariats des 7 mairies concernées, puis le constater par moi-même lors d'un contrôle effectué dans chacune d'elles, le 23/12/2013. J'ai ensuite pu m'assurer du bon affichage lors de chacune de mes permanences en mairies de VORNAY et DUN SUR AURON.

L'affichage sur le site de la carrière et à ses alentours, décidé en concertation avec le pétitionnaire, a fait l'objet d'un soin tout particulier : 5 panneaux réglementaires ont été mis en place, comme j'ai pu le vérifier le 30/12/2013. 5 photos ont été prises par le pétitionnaire, qui les a fait figurer sur 2 exemplaires d'un plan de situation du site qu'il m'a fait parvenir ensuite. Leur format est trop imposant pour figurer en annexe de ce rapport, mais ces 2 plans seront joints aux dossiers et rapports qui seront remis aux services de la préfecture.

Pour compléter l'information du public, les résumés non techniques des études d'impact et de danger, ainsi que l'avis d'enquête, étaient consultables sur le site internet de la préfecture du Cher.

Ces diverses parutions ou affichages sont bien de nature à avoir informé le public de manière satisfaisante, notamment les riverains. Les relations de voisinage et le bouche à oreille aidant, on peut raisonnablement penser que chacun a ainsi été mis en capacité de s'exprimer.

3 – LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE : OBSERVATIONS ET ANALYSE

Déroulement de l'enquête

D'après le secrétariat des 2 mairies ouvertes au public, quelques personnes seulement (une dizaine, semble-t-il) seraient venues consulter le dossier d'enquête, en dehors des horaires de permanence du commissaire-enquêteur, sans pour autant porter d'observations sur le registre. D'autres ont cependant, et certainement, pu consulter les éléments du dossier sur le site internet de la préfecture du Cher.

Les 5 permanences ont été tenues dans les mairies de VORNAY et DUN SUR AURON, aux dates et heures prévues.

Au cours de ces permanences, 29 visiteurs se sont présentés. La plupart ont fait part d'observations orales, telles que relatées plus loin.

Des observations ont été portées sur le seul registre de la mairie de VORNAY, et il m'a par ailleurs été remis des courriers postés ou déposés à mon intention en mairie de VORNAY, ou bien laissés en mains propres, lors d'une de mes permanences.

Clôture de l'enquête

Le 15/02/2014, à 12h15, au départ du dernier visiteur, j'ai clos le registre en mairie de VORNAY, et en ai pris possession, ainsi que de l'ensemble des éléments du dossier et des courriers déposés ou remis, en vue de préparer le procès-verbal des observations et mon rapport.

Le 17/02/2014, de la même façon et après l'avoir clos, j'ai pris possession du registre de la mairie de DUN SUR AURON, ainsi que du dossier d'enquête.

Relation comptable des observations

Au final, les observations recueillies sont au nombre de 78 :

- 25 observations orales ont été recueillies auprès des 29 visiteurs.
- 7 observations ont été portées aux registres
- 46 courriers ont été déposés à son intention ou remis en mains propres au commissaire-enquêteur.

Procès-verbal des observations

Au su et au vu des observations recueillies oralement ou par écrit, j'ai dressé un procès-verbal en vue de les porter à la connaissance de Mr BOUDOT, gérant de l'EURL BOUDOT. Ce PV, accompagné d'un courrier (cf. annexe n° 10) et des copies des observations recueillies sur les registres ou par courrier, lui a été remis lors d'une rencontre organisée au siège de sa société, à SANCOINS, le 19/02/2014.

Cette rencontre a par ailleurs permis un échange sur l'ensemble des observations consignées dans le PV, afin que Mr BOUDOT puisse, comme indiqué par l'arrêté préfectoral, y répondre dans un délai de 15 jours.

Ont été notamment évoquées les questions relatives aux craintes des riverains en matière de bruit et de poussières, aux demandes d'un nouvel itinéraire à créer pour le trafic des camions, aux aménagements prévus sur la RD36, à la conformité du projet avec le PLU,... Autant de sujets sur lesquels le pétitionnaire s'exprimera à nouveau dans son mémoire en réponse ultérieur.

Mémoire en réponse

Par courrier en date du 03/03/2014, l'EURL BOUDOT a produit un mémoire en réponse (annexe n° 11), reprenant quelques points du PV d'observations. Les éléments ainsi apportés ont été repris plus loin, dans les réponses aux observations recueillies.

Incidents et climat de l'enquête

Je mentionne ici que le courrier produit par Mme Aude CANDILLIER m'est parvenu le 19/02/2014, après que la mairie de VORNAY me l'ait fait suivre. Posté cependant initialement en date du 14/02/2014 par son auteur, soit avant la fin de l'enquête, j'ai pris ces observations en compte, comme il se devait.

Pour le reste, je considère que l'enquête s'est déroulée normalement, sans qu'aucun incident notable ne puisse être mis en avant. Les entretiens au cours des permanences ont donné lieu à des questions multiples, et nécessité des recherches, ce qui a pu prolonger quelque peu leur durée. Je me dois de noter encore l'attitude des opposants au projet, qui se sont exprimés sans aucune agressivité.

4 – LES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Je rends compte ci-dessous des observations recueillies auprès du public, en indiquant les réponses du pétitionnaire (**RP**), et en faisant part de mes commentaires personnels portés en italiques (*RCE*), quand ils m'apparaissent nécessaires. Certaines observations redondantes ont pu ne pas faire l'objet de réponses individuelles, celles-ci ayant pu être déjà apportées par ailleurs.

des observations orales :

Elles émanent des 29 visiteurs reçus au cours des 5 permanences, et abordent plusieurs sujets, comme détaillé ci-dessous :

➤ **le 15/01/2014**, au cours de ma 1^{ère} permanence en mairie de VORNAY, j'ai reçu 3 personnes :

➤ **Mr Pierre de SAINT-VINCENT**, gérant de la SCEA de TERCHY, habitant au lieudit Le Domaine, et propriétaire au lieudit Etrechy, me fait part de plusieurs observations :

- Il estime que le projet tel que présenté aurait un impact certain sur ses conditions de vie : en matière de bruits et de poussières notamment, son exploitation étant située sous vent dominant.

RCE/ L'étude d'impact mentionne que les habitations les plus proches du site en sont trop éloignées pour que l'influence sonore soit quantifiable (cf. document B, page 155). Seul le lieudit de Chanterenne, appartenant au propriétaire du site, verra momentanément son seuil d'émergence réglementaire dépassé de 2 dB, pendant la seule phase 6 de l'exploitation. Pour les poussières, il est indiqué que les risques de propagation seront très réduits, et ne concerneront aucune habitation (cf. document B, page 164).

- Ayant pour projet personnel d'aménager des bâtiments agricoles pour recevoir du public, il signale que l'ouverture de la carrière le condamnerait de facto à y renoncer.

RCE/ Il paraît difficile de mesurer la réalité de cette affirmation vis-à-vis d'un projet non précisé.

- Il remarque que le chemin rural 15 situé entre la future carrière et la route D36, d'une emprise de 6 mètres, ne saurait permettre le croisement de deux camions, même une fois goudronné.

RP/ « Le chemin rural 15 possède une emprise de 10 mètres et non 6 mètres. De plus, l'aménagement du chemin est effectivement prévu goudronné sur 5 mètres et non 6 mètres, avec des chicanes de croisement pour limiter la vitesse du fait de la longueur et de la ligne droite (voir plan) ».

RCE/ Renseignement pris auprès de la mairie de VORNAY, il semble que l'emprise réelle du chemin soit en fait de 12 mètres et non de 6. Actuellement, sur le terrain, elle ressort à 10 m. Par ailleurs, la chaussée restera relativement étroite, et des zones de croisement seront aménagées, de façon à ralentir le trafic (cf. annexe 12).

- Il signale que ce même chemin est actuellement souvent utilisé par les agriculteurs riverains, et qu'il peut même être parfois l'unique accès pour la ferme de Coeffard, en période de hautes eaux. Il ajoute que le trafic attendu dissuadera le passage piétonnier, et que le goudronnage du chemin facilitera l'accès des curieux.

RCE/ Ce chemin n'a pas vocation à servir exclusivement aux agriculteurs. Il est d'ailleurs déjà utilisé par les randonneurs, qui pourront continuer à le faire dans de bonnes conditions au vu des aménagements proposés par le pétitionnaire.

- Il estime que le gabarit actuel de la route D36 permet déjà difficilement les croisements, et qu'il mériterait un recalibrage. Le trafic y est par ailleurs déjà soutenu : cars scolaires, travailleurs de la base d'Avord,... Il note également que le pont sur l'Airain ne permet pas à 2 véhicules de se croiser.

RP/ « La remarque concernant la route D 36 pour les croisements des véhicules a été prise en compte en amont du dossier et vu avec le Conseil général (retour de courrier du 18 février 2011). Lors de la visite sur les lieux en présence du Conseil Général représenté par Mr DUSSART, de l'entreprise BOUDOT représentée par Mr BOUDOT, et de Messieurs NONET exploitants agricoles les parcelles concernées par le projet, il a été convenu qu'un comptage journalier du nombre de véhicule empruntant cette route soit réalisé pour quantifier le trafic. Suite à ce comptage, il a été décidé, par le conseil général, que pour la sécurisation de la D 36 des aménagements comme des zones de croisement et la taille de haies pour la visibilité devaient être réalisés (cf. page 41 dans le « dossier de demande d'autorisation » : « fascicule A : DEMANDE »). Tous ces aménagements sont prévus ».

RCE/ Le trafic sera effectivement accru de quelques 12% sur une portion limitée de cette route, ce qui ne change pas fondamentalement la situation, même au niveau du pont. Il se verra dans le même temps sans doute facilité par les aménagements prévus par le pétitionnaire, en accord avec les services du Conseil général du Cher (voir détails en document D, page 49, et en annexe 16).

- La société TERCHY-Energie, gérée par Mme PRIZAC, exploite une installation photovoltaïque (1000 m²) au lieudit Etrechy. Du fait des vents dominants, les retombées de poussières attendues seront nuisibles au bon fonctionnement de l'installation.

RP/ « Du fait de l'éloignement du voisinage, aucune gêne liée aux poussières n'existera. De plus, étant donnée la direction des vents dominants (ouest-est), la société TERCHY-Energie ne sera pas impactée (cf. p 183 et 184 dans le fascicule B : ETUDE D'IMPACT) ».

RCE/ L'étude indique en effet que les poussières se propagent jusqu'à une distance d'environ 200 mètres, ce qui met hors de portée l'installation mentionnée. Il est par ailleurs prévu qu'un réseau de mesure des retombées de poussières soit mis en place par la société (cf. document B, pages 164 et 165). Je note également que cette installation se trouve à proximité immédiate d'un silo agricole, lui-même générateur de poussières, de manière temporaire.

- Propriétaire de plusieurs logements locatifs en bordure de la route D36, il pense que le trafic accru sur celle-ci dissuadera de futurs locataires. Il indique que la même inquiétude est partagée par Mrs BRABANT et HUILLE, propriétaires au lieudit Grys.

RCE/ Je note que les locataires ne se sont exprimés à ce propos, et qu'un trafic certain existe bien déjà sur cette route.

- Il signale une imprécision sur la limite entre communes figurant sur les plans dans cette même zone, sans cependant que cela n'influe sur le projet lui-même.
- Il note encore que l'attestation annoncée dans le dossier comme figurant dans le document A en page 117, figure en fait en page 131.

RCE/ Ces erreurs de forme pourront facilement être corrigées sur le dossier final, et sont sans incidence sur le fond.

- Au final, il se dit non opposé au projet en tant que tel, mais estime que les propriétaires des terrains concernés doivent en assumer prioritairement les nuisances attendues. Il demande à cet effet qu'une sortie directe à l'Ouest de la carrière, vers la route D2076, soit mise en place, estimant que la maîtrise foncière peut facilement être assurée par les porteurs du projet, soit directement, soit par voie d'échange de terrain avec les riverains.

RCE/ Une sortie directe de la carrière vers la RD2076 est également proposée par plusieurs autres intervenants. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de réunions organisées par les maires locaux entre eux et avec les élus et responsables des services de voirie du Conseil général du Cher, selon ce qui m'a été rapporté.

Interrogés par mes soins, ces mêmes services m'ont indiqué plusieurs éléments :

- ✓ *Prévoir une sortie directe sur la RD2076 nécessiterait l'aménagement d'un nouveau carrefour sécurisé sur une route passagère, ce qui n'est pas souhaité par la Direction des routes, qui juge que ce nouveau tracé ne s'avère pas indispensable.*
- ✓ *Cet aménagement entrainerait des travaux importants et un investissement financier lourd, sans doute de nature à compromettre le projet. Il faudrait notamment créer un nouveau pont sur l'Airain.*
- ✓ *La RD36 voit aujourd'hui un trafic modéré, qui peut sans problème majeur augmenter quelque peu. Aucune contrindication ne s'oppose vraiment au trafic supplémentaire engendré par la carrière sur cette route.*
- ✓ *Les aménagements prévus (élagage des haies, création de refuges et aires de croisement) sont d'ailleurs de nature à y améliorer l'ensemble du trafic en agissant sur la visibilité et les conditions de circulation des véhicules (cf. annexe 16).*
- ✓ *Aucun accident n'a semble-t-il été répertorié dans les bases de la Gendarmerie, ce qui atténue largement l'impression ressentie d'une zone accidentogène.*
- ✓ *Les points d'intersections entre le chemin rural 15 et la D36, puis entre la D36 et la D2076 jouissent d'une bonne visibilité, favorisant l'insertion dans le trafic.*

Mr de SAINT-VINCENT m'indique enfin sa volonté de produire ultérieurement un courrier reprenant ses observations.

➤ **Messieurs Marc et Jean-Marc LEDIEU**, père et fils, représentent l'EARL de La Roulette, à VORNAY, exploitation agricole située à proximité du site concerné par le projet, en direction du Nord-Ouest. Ils me font part de leurs inquiétudes sur plusieurs points susceptibles d'être impactés par le projet de carrière :

- Leur exploitation agricole disposant d'un forage d'irrigation depuis 1989, dont le débit et les prélèvements annuels sont bien connus, ils s'inquiètent de savoir si l'ouverture de la carrière voisine, située en amont, n'aura pas de conséquences négatives sur la productivité de leur forage, du fait du changement apporté à la configuration du bassin versant.

RCE/ Le bassin versant restant approvisionné à l'identique, l'étude hydrogéologique indique que « le projet étant hors d'eau et ne prévoyant aucun prélèvement en nappe, il n'aura pas d'effet sur la productivité des captages

privés du secteur » (cf. document G, page 53). En la matière, je ne peux que me fier à l'analyse du spécialiste reconnu qu'est l'hydrogéologue.

- Ils s'interrogent également sur les nuisances potentielles qui pourraient être perçues à La Roulette en matière de bruits et de poussières.

RCE/ Le site étant situé à 700 m, les incidences en ces matières seront difficilement perceptibles.

- Pour le trafic des camions, ils notent que celui-ci ne saurait se faire sur le chemin de Chanterenne, en raison de son gabarit notoirement insuffisant et des difficultés inhérentes à la création d'un nouvel accès à la route D2076.

RCE/ Le trafic des camions sur ce chemin n'est pas envisagé dans le dossier.

- Ils posent enfin la question de l'approvisionnement en électricité de la future carrière et de ses installations, les lignes présentes dans le voisinage n'étant sans doute pas actuellement calibrées pour l'assurer correctement.

RP/ « En effet, les lignes électriques présentes dans le voisinage ne sont pas adaptées, mais l'EURL BOUDOT a contacté les services d'EDF en vue d'une demande d'installation de ligne supérieure à 250 kVA »

De plus, suite à la visite d'EDF sur le terrain, les lignes électriques seront aériennes (comme actuellement) jusqu'à Gouron et seront enterrées de Gouron jusqu'à l'installation de traitement ».

Messieurs LEDIEU me font part de leur intention de produire un courrier à mon intention.

➤ **Le 21/01/2014**, lors de ma 1^{ère} permanence en mairie de DUN SUR AURON, j'ai reçu successivement 6 personnes :

➤ **Mr et Mme Jean-Luc et Christine RENAUD**, habitants de VORNAY. Ils me font part de leurs interrogations, voire de leurs inquiétudes, sur plusieurs points :

- Le bruit que pourrait provoquer l'ouverture de la carrière au niveau du bourg de VORNAY.

RCE/ Le bourg de VORNAY, distant de plus de 2 kms du site, ne semble pas devoir être impacté sur ce point.

- La remise en état du site en fin d'exploitation.

RCE/ Comme indiqué dans l'étude, le site sera remis en culture après régallage des stériles et des terres arables initiales.

- Le trafic des camions.
- La prise en compte par l'étude de la flore et de la faune présentes.

RCE/ Le document E «étude faunistique et floristique» fait le point sur les enjeux, les effets attendus du projet, et les mesures réductrices d'impact envisagées. L'avis de l'Autorité environnementale mentionne également la bonne prise en compte des incidences du projet sur les enjeux environnementaux identifiés.

- L'approvisionnement en énergie du site : comment se fera l'alimentation du site en électricité ? Comment seront approvisionnés en gas-oil les engins de chantier ? Y-aura-t-il un stockage de carburant ?

RP/ « Cf. page 246 et 247 du fascicule B : Etude d'impact »

RCE/ Les engins de chantier seront approvisionnés directement par camion, au-dessus d'une aire étanche, sans stockage de carburant sur le site.

- L'impact des poussières calcaires sur les orchidées présentes à proximité.

RCE/ Les orchidées se plaisant notamment en milieu calcaire, du type de celui des pelouses sèches, cet impact semble devoir être de peu d'effet.

- La compatibilité avec le PLU de VORNAY annoncée en page 35 du document C est-elle réelle ?

RCE/ Voir plus bas, réponse apportée à Mr Bernard de LANNOY et à son courrier V38.

- L'absence d'étude d'impact sur les amphibiens présents sur le site

RCE/ L'étude indique que les amphibiens ont été inventoriés en phase terrestre, du fait de l'absence de point d'eau, et par écoute crépusculaire (cf. document B, page 55). Cet inventaire, figurant en page 58, ne mentionnant pas d'amphibiens, j'en conclus qu'aucun n'a alors été observé, ce qui semble plausible dans le cadre d'une parcelle cultivée de type argilo-calcaire, par nature assez sèche.

Ils me font part enfin de leur intention de produire un courrier reprenant l'ensemble de ces points, qu'ils me remettront lors d'une prochaine permanence.

- **Mr Patrick de BRUNIER**, maire d'OSMERY, et **Mr Benoît FABRE**, 1^{er} adjoint. Ils me font part de leur inquiétude concernant le trafic envisagé sur la route D36, notamment au niveau du pont sur l'Airain, dont la résistance sera mise à rude épreuve par le passage supplémentaire des 45 rotations de poids lourds envisagées chaque jour.

Ils estiment que la famille NONNET, qui a la maîtrise du foncier entre le site retenu et la route D2076 doit trouver sur ses propres terrains une solution d'accès direct à cette même route, afin que le trafic supplémentaire ne vienne perturber celui-existant déjà sur la D36, du fait notamment du passage du personnel de la base d'AVORD et des heures de fermeture du polygone de tir. Ils produiront un document relatant leur demande.

➤ **Mr de LANNOY, accompagné de sa fille**, m'indique être propriétaire à VORNAY, et résident secondaire. Il demande des précisions sur plusieurs points :

- Il s'interroge sur la compatibilité du projet avec le PLU de VORNAY actuellement en cours d'élaboration.

RCE/ Voir plus bas, réponse apportée à Mr Bernard de LANNOY et à son courrier V38.

- Il s'étonne que les études sur le bruit remontent à 2010.

RCE/ L'étude d'ensemble, du fait de sa complexité, s'est effectivement étalée sur une période assez longue, sans pour autant que l'environnement sonore habituel n'ait subi de changement notable depuis la date mentionnée.

- Il demande si la demande (non datée) de permis de construire référencée dans le dossier a été suivi d'effet, et évoque dans ce cas une entorse possible au PLU déjà évoqué.

RCE / Il s'agit de la demande de permis de construire un bureau et des sanitaires près du pont bascule, locaux nécessaires au fonctionnement de l'entreprise.

- Il s'interroge sur la bonne prise en compte environnementale, notamment au niveau de l'Airain, ainsi que celle relative à l'aqueduc romain à proximité du site archéologique d'Oudon.

RP/ « Une étude a été confiée à ERM pour l'hydrogéologie ainsi qu'au bureau d'étude ENCEM pour une étude faunistique et floristique. Le projet tient compte de toutes les remarques émises par ces bureaux d'études ».

RCE/ Pour la prise en compte environnementale, cf. réponse apportée à Mr RENAUD, ci-dessus.

Pour l'aqueduc romain situé hors du site, le projet semble sans impact. Cependant un arrêté du Préfet de la Région Centre, du 17/01/2014, impose à l'Entreprise BOUDOT de saisir ses services au minimum 8 mois à l'avance, préalablement à l'ouverture de chacune des 6 tranches de travaux prévues, de manière à ce que les études qui pourraient s'avérer nécessaires puissent être conduites (cf. annexe 13).

- Il s'étonne sur le silence des élus sur ce projet, et le manque de publicité auprès de la population.

RP/ « Début 2011, une réunion de présentation du futur projet a été réalisée en mairie de VORNAY, en présence du conseil municipal. Une deuxième réunion a été réalisée en mairie de DUN-SUR-AURON, en présence de Monsieur COSYNS.

Une visite a également été effectuée chez les voisins les plus proches du site concerné afin de leur expliquer le projet.

Voisins rencontrés :

- Monsieur DE SAINT VINCENT Pierre
- Messieurs BRABANT Nicolas et Bertrand
- Monsieur MELIN Pierre
- Monsieur PIET Philippe
- Monsieur LEDIEU Jean-Marc
- Monsieur GILBERTON Xavier

D'autre part, deux parutions ont été réalisées dans deux journaux (Le Berry Républicain et l'Echo du Berry) 15 jours avant le début de l'enquête et juste au début de l'enquête ».

RCE/ La publicité de la présente enquête a été effectuée réglementairement.

- Il s'inquiète de la prise en charge des frais inhérents au bitumage du chemin rural desservant la future carrière, ainsi que de ceux relevant de l'entretien de la chaussée de la route D36.

RCE/ Ces frais d'aménagement seront à la charge du pétitionnaire, sauf autre accord éventuel avec les collectivités locales.

- Il s'interroge encore sur les garanties financières offertes par le porteur du projet, notamment pour la remise en état du site en fin d'exploitation.

RCE/ Le dossier est explicite sur ce sujet (cf. document A, page 47 et suivantes, et pages 115 à 121).

- Il évoque également les poussières attendues, et leur désagrément potentiel pour les habitants de VORNAY.
- Il indique que le vol migratoire des grues, habituel sur ce secteur, pourrait être perturbé, voire empêché.

RCE/ Ce point me paraît relever de la supposition.

- Il indique enfin le désagrément apporté aux randonneurs empruntant actuellement le chemin d'accès à la carrière.

RCE/ Le chemin rural en question est suffisamment large pour satisfaire tous ses habitués utilisateurs, et la densité du trafic attendu sur cette portion restera faible. A noter également que les randonneurs utilisent ce chemin essentiellement pendant les jours fériés et les week-ends, périodes pendant lesquelles la carrière sera fermée.

Mr de LANNOY me fait également part de son intention de produire un courrier.

- **Le 30/01/2014**, lors de ma 2^{ème} permanence en mairie de VORNAY, je n'ai reçu aucune visite.

Il m'a été remis par le secrétariat 6 courriers déposés à mon intention dans la boîte à lettre de la mairie. Après en avoir pris connaissance, je les ai authentifiés de ma signature, et numérotés par ordre d'arrivée, de **V01** à **V06 bis**. J'en ai annexé une copie de chacun d'eux au registre d'enquête, et ai conservé les originaux. Aux dires du secrétariat, il semblerait que les personnes ayant déposé ces courriers n'aient pas consulté les éléments du dossier d'enquête disponible en mairie.

Mr DUBOIS, maire, m'a indiqué que le projet de PLU de la commune était arrivé à son terme, et qu'il était maintenant en vigueur, depuis son adoption par le Conseil municipal en date du 12/12/2013. A ma demande, il m'a fourni une copie des pages 17, 18, et 83 du règlement PLU relatives à la zone concernée par le projet de carrière, ainsi qu'un plan (cf. annexe 14).

- **Le 07/02/2014**, lors de ma 2^{ème} permanence en mairie de DUN SUR AURON, j'ai reçu la visite de 6 personnes :

- **Mr Sylvain HUILLE**, de BUSSY, propriétaire, au lieudit Grys, d'une part d'une petite maison à destination locative, et d'autre part d'une maison plus grande qui accueille sa famille pendant les vacances, et destinée, à terme, à devenir sa résidence principale. Il évoque plusieurs points :

- Il ne se dit pas opposé au projet de carrière en tant que tel.
- Il remet cependant en cause le trafic nouveau qui va en découler sur la route D36, en soulignant son impossibilité matérielle à absorber 90 nouveaux camions chaque jour. Ce supplément de trafic, ajouté au manque de visibilité et aux virages présents, rendront cette zone dangereuse, notamment pour les riverains, et plus particulièrement pour les enfants à vélo. Il souligne à ce propos la présence de familles nombreuses à Grys, en craignant de voir devenir zone à risque cette route actuellement relativement calme.

RCE/ Le manque de visibilité et les virages présents sont effectivement des éléments qui peuvent nuire actuellement à la sécurité du trafic. En améliorer les

caractéristiques devrait cependant aller dans le sens d'une plus grande sécurité, et ce même si le trafic s'avère en augmentation.

- Il demande des éclaircissements sur les zones de croisement évoquées dans le dossier, notamment au niveau du pont.

RCE/ Voir plus haut, réponses du pétitionnaire et du commissaire enquêteur à Mr de SAINT VINCENT, et annexe 16.

- Il souhaite vérifier que les aménagements prévus ne touchent pas sa propriété.
- Il note que si le dossier mentionne que 6% du trafic actuel est dû aux poids lourds, ce ne sont pas pour autant tous des véhicules de 25 tonnes de charge utile, loin s'en faut.
- Il estime qu'actuellement la route D36 est à son maximum de possibilité d'accueil de trafic, notamment de poids lourds.

RCE/ Avec un trafic actuel de l'ordre de la vingtaine de poids lourds par jour, il semble difficile d'estimer qu'il est arrivé à saturation. Interrogée, la Direction des routes du Conseil général fait le même constat.

- Il note enfin que le chemin rural utilisé pour les randonnées ne pourra plus l'être.
- Il estime que l'analyse du trafic au regard de l'environnement et de la prise en compte du voisinage n'a pas été suffisante, et aurait dû conduire à un nouveau tracé permettant aux camions de sortir directement vers la route D2076. C'est la solution qu'il souhaiterait lui-même voir mise en place.

- **Mr Jean-Baptiste POLLET**, agriculteur à BLET, trouve que la création de cette carrière est intéressante, notamment au regard de la difficulté à trouver localement du matériau calcaire. Il se dit pour le projet, dont le site lui apparaît approprié : il concerne en effet peu de riverains, et ne recourt pas à des remblais à base de gravats peu ou mal contrôlés. Il lui semble également que les aménagements prévus sur le chemin et la route d'accès sont de nature à solutionner le problème du trafic supplémentaire attendu.

RCE/ L'intérêt de la création de cette carrière, répondant à un besoin local, est mentionné par plusieurs personnes. Je note que d'autres interviennent, notamment des riverains, pour s'opposer aux incidences attendues du projet, mais sans pour autant remettre ce dernier en question.

- **Mr Xavier GILBERTON**, agriculteur au lieudit La Chaussée sur la commune de BUSSY, émet plusieurs réserves sur le projet, pour lesquelles il souhaite prendre date :

- Il craint pour ses animaux qui paissent habituellement dans les prairies qui bordent le site de la future carrière : le bruit et la poussière probables ne vont-ils pas effaroucher les vaches et les veaux ?

RCE/ Les animaux n'auront sans doute pas plus de raison d'être effarouchés par les engins de chantier que par les engins agricoles qui les côtoient déjà habituellement.

- Il estime que le « tourne à gauche » qui dessert actuellement son exploitation et les 6 habitations riveraines n'est pas adapté pour recevoir un trafic supplémentaire.

RCE/ L'essentiel du trafic (90%) étant prévu vers SANCOINS, le trafic à l'entrée de l'exploitation mentionnée ne subira que peu de changement.

- Il indique que le dossier prévoit que le trafic des camions se fera à 90% vers SANCOINS. Mais qu'en sera-t-il réellement dans quelques années ?

RCE/ L'entreprise de Mr BOUDOT est basée à SANCOINS, et c'est sur ce secteur que se concentre l'essentiel de son activité.

- Il ne se positionne pas cependant contre le projet de carrière, dont l'intérêt existe bien.

Mr GILBERTON me dépose également un courrier reprenant ses observations, que j'ai identifié **D06** et annexé au registre d'enquête.

- **Mr de LANNOY et sa fille**, déjà reçus le 21/01/2014, qui me font part de plusieurs points justifiant leur opposition au projet :

- La possibilité d'ouverture d'une carrière ne leur semble pas prévue dans le PLU, comme cela devrait l'être au titres des articles R123-7 et R123-11 du code de l'urbanisme, la zone A devant être réservée exclusivement à l'activité agricole.
- Ils estiment que le positionnement de cette carrière n'est pas explicite dans le PLU, et qu'un « tramage » de la zone retenue pour ce projet aurait dû figurer sur les plans.
- Ils estiment également que la richesse du sous-sol aurait dû être prouvée par des sondages soumis préalablement à la DREAL et au BRGM, pour avis.

RCE/ Ces derniers points seront repris plus bas, dans les réponses apportées au courrier V38 de Mr de LANNOY.

- Ils s'inquiètent également des conséquences potentielles sur la potabilité de l'eau du puits qui alimente leur propriété du Grand Parsèche, non desservie par le réseau.

RCE/ L'étude hydrogéologique mentionne qu'aucun captage d'eau privé, destinée à la consommation humaine, n'a été relevé sur le secteur étudié (cf. document G, page 40), et ajoute que, en matière de qualité des eaux souterraines, eu égard aux mesures de protection proposées, les piézomètres n'auront aucun effet sur la nappe oxfordienne (cf. document G, page 44).

Ils évoquent enfin le détournement provisoire du chemin rural qui traverse en partie le site de la carrière, en s'étonnant de l'absence d'un accord de la commune à ce sujet.

RCE/ Le Conseil municipal de VORNAY a cependant adopté à l'unanimité, en date du 05/04/2012, une délibération autorisant ce détournement provisoire du chemin (cf. document A, page 109).

- **Mr Pierre de SAINT VINCENT**, déjà entendu le 15/01/2014, qui m'apporte 4 courriers et une photo que j'ai identifiés de **D01** à **D05** et annexés au registre d'enquête.

Il m'indique que le comptage des véhicules sur la route D 36, tel que mentionné dans le dossier, a été effectué au niveau du lieudit Le Domaine : le trafic entre ce dernier point et la route D2076 en a donc été exclu. Il mentionne également que le vallon qui verra passer le chemin rural déplacé provisoirement en cours d'exploitation de la carrière, peut être parfois inondé : jusqu'à 1 m d'eau, au point le plus bas.

Il me dit préparer un courrier reprenant l'ensemble de ses observations, qu'il me remettra ultérieurement.

- **le 15/02/2014**, jour de clôture de l'enquête, lors de ma 3^{ème} et dernière permanence en mairie de VORNAY, j'ai eu l'occasion de recevoir 14 personnes :

- **Mr Pierre de SAINT VINCENT**, d'OSMERY, venu me déposer, comme il me l'avait annoncé précédemment, 3 courriers :
 - ✓ Celui de Mme Roselyne EPSTEIN, demeurant aux Vignes d'Etréchy, sur la commune d'OSMERY, que j'ai authentifié et identifié **V26**.
 - ✓ Celui de la SCEA de TERCHY, d'Etréchy, dont il est lui-même le gérant. Ce courrier a été identifié **V27**.

- ✓ Celui qu'il produit à titre personnel, accompagné d'un tableau récapitulatif de ses observations, que j'ai identifié **V28**.
- **Mme Françoise CHAPELARD**, de DUN SUR AURON, qui me dit ne pas être concernée directement par le projet, mais être venue par solidarité avec Mr et Mme HUILLE, à qui elle a vendu sa propriété de Grys, et avec Mr de SAINT VINCENT, son ancien voisin. Elle se dit opposée au passage des camions sur la D36 du fait du risque d'accidents en raison des virages existants. Elle ajoute avoir entendu dire que la solidité du pont sur l'Airain n'était pas suffisante.
- **Mr Nicolas BRABANT**, d'ANNOIX, propriétaire à Grys, me dit ne pas être opposé au projet de carrière, et avoir donné son accord pour abaisser le niveau de la haie afin d'améliorer la visibilité. Il a cependant entendu dire qu'une autre sortie de la carrière, directement vers la D2076, pourrait être mise à l'étude. Il serait personnellement favorable à ce que cette étude soit menée : cette nouvelle solution serait en effet un « mieux » pour les habitants de Grys et Etréchy.
- **Mr Philippe de KERVENOAEL**, d'OSMERY, aborde plusieurs points :
 - ✓ Il m'indique que le bois du Chaumoisi, dont il est propriétaire, situé en amont du site de la carrière, est le point de départ d'une rivière « résurgente » en période de hautes eaux : elle s'écoule dans le vallon traversant le site du projet, et le débit peut en être important, sa largeur pouvant atteindre jusqu'à 10 mètres. Il s'étonne que ce point ne soit pas pris en compte dans le dossier, et qu'aucun pompage ne soit envisagé en tel cas.

RCE/ Ce point semble contredit par d'autres intervenants, qui parlent d'un effet de barrage en aval, dû au surplomb du chemin. Par ailleurs l'étude hydrogéologique n'en fait pas état.

- ✓ Il note également que la carte IGN du plan H1 n'est pas à jour, certaines parcelles étant défrichées de longue date.
- ✓ Il mentionne également la possibilité, en période sèche, que la poussière calcaire soit une cause d'asphyxie pour les zones boisées riveraines, en notant que ces dernières sont cependant la propriété de Mrs NONNET, propriétaires du site.
- ✓ Il évoque un futur et probable passage de camions par la route allant d'OSMERY au lieudit « Le Domaine », via le lieudit de « La Métairie Neuve ».
- ✓ Il souhaiterait autant que possible qu'une sortie directe soit trouvée par la route de « La Roulette », vers la D2076 : il n'y aurait pas de gêne pour les riverains.
- ✓ Il se pose la question de l'intensité réelle du trafic, la durée des comptages effectués lui apparaissant trop limitée.

RCE/ Même de durée limitée, les comptages effectués à 2 périodes de l'année semblent cependant cohérents, aboutissant à des résultats quasi-identiques (moins de 3% d'écart constaté).

- **Mr Pierre de JOUVENCEL**, de BUSSY, intervient aussi bien à titre personnel qu'en sa qualité de maire de BUSSY. Il développe de nombreux points :
 - ✓ Il mentionne tout d'abord le besoin local de carrière.
 - ✓ Il évoque la bonne qualité des études produites, qu'il a d'ailleurs eu l'occasion d'évoquer longuement avec Mr BOUDOT, pétitionnaire, au cours d'une visite du site. Il souligne le sérieux et la droiture de ce chef d'entreprise.
 - ✓ Le projet de carrière ne lui paraît pas être un inconvénient pour les habitants de BUSSY. Mais la solution retenue pour la sortie des camions, oui. Notamment pour les 8 familles résidentes à Etréchy, et les 3 résidentes à Gryz.
 - ✓ La route D36, relativement étroite, reçoit déjà un trafic journalier significatif, avec les militaires qui rejoignent la base d'AVORD et les cars de ramassage scolaire. A cela s'ajoute en période de moisson, pendant environ 3 semaines, le passage déjà difficilement supportable par les riverains des camions assurant notamment le dégagement du silo de DUN SUR AURON vers celui d'AVORD. La route D36 n'est pas adaptée pour un trafic journalier supplémentaire de 90 camions semi-remorques. Ce dernier sera d'ailleurs sans doute plus important, du fait d'un probable passage des camions plus petits appartenant aux entrepreneurs et artisans locaux ou des ensembles tracteurs-remorques venant des communes avoisinantes.
 - ✓ Il estime que le pont sur l'Airain « ne suivra pas ».
 - ✓ Il mentionne également les inondations qui peuvent se produire sur la D36, entre la D2076 et Gryz : en moyenne une fois par an, pendant 2 à 3 jours, en reconnaissant toutefois que ces chiffres sont sans doute des maximums. Où passeront les camions dans ce cas de figure ?

RP/ « Dans ce cas de figure, les camions emprunteront la déviation prévue à l'ensemble du trafic de la D36 ».

RCE/ Dans ce cas, le trafic de la carrière ne sera évidemment pas le seul impacté.

- ✓ Il mentionne que l'accès de la D36 vers la D2076 comporte une pente significative qui entraîne, pour des camions à l'arrêt, un temps de lancement assez long pour s'intégrer dans le flux de circulation.

RCE/ Pour m'être rendu sur place, je n'ai vu aucune difficulté due à la pente qui puisse vraiment mettre en difficulté un professionnel de la route.

- ✓ Il considère par ailleurs que le trafic sur la D2076 à ce niveau va s'accroître, du fait de la fermeture de la base INTERMARCHE de LEVET : le trafic des camions vers le sud, qui évitait cette portion de route jusqu'ici, viendra s'y ajouter en raison de l'emplacement de la nouvelle base prévu à BOURGES.

RCE/ Ce point est cependant hors de toute influence du projet d'une carrière estimée par ailleurs comme localement nécessaire.

- ✓ Il estime qu'une sortie directe de la carrière vers la D2076 présenterait plusieurs avantages : aménagement sur celle-ci d'une zone considérée comme dangereuse, sortie par la route de Chanterenne peu fréquentée, maîtrise du foncier par les propriétaires du site de la carrière, pas de nuisances pour les autres riverains,... Le Conseil général, 1^{er} utilisateur de granulats calcaires, devrait faire l'effort financier nécessaire au cofinancement d'un tel aménagement.

RCE/ Le Conseil général ne semble pas faire la même analyse sur l'opportunité de cette sortie directe vers la D2076. Il semble donc normal que, comptable des deniers publics, il n'envisage pas de financer un aménagement qui ne lui apparaît pas comme nécessaire.

- ✓ Au final, il résume sa position en disant « oui » à la carrière, mais « non » à la sortie par la route D36, en raison des nuisances importantes pour les habitants de Grys et Etréchy.

- **Mr Guillaume de LANNOY**, de Parsèche, à VORNAY, soulève les points suivants :

- ✓ Il m'indique que la réglementation applicable à la zone agricole du PLU ne saurait permettre l'ouverture d'une carrière, sa vocation étant de rester purement agricole. Il constate encore que le dossier ne fait aucune référence au document d'urbanisme.

RCE/ Voir plus bas la réponse au courrier V38 de Mr Bernard de LANNOY.

- ✓ Il déplore le manque d'information préalable des habitants de VORNAY sur le projet de carrière.

RCE/ Mr BOUDOT m'a indiqué avoir présenté le projet au Conseil municipal de VORNAY, en 2011, qui en a ensuite tenu compte dans l'élaboration de son PLU. Cela m'incite à penser que la population a pu en être informée au cours de l'enquête publique dont ce même PLU a fait l'objet.

- ✓ Il mentionne l'existence d'un vallon et d'une rivière souterraine en provenance des bois du Chaumois.
- ✓ Il déplore les atteintes à l'environnement : sur le paysage, la faune, la flore, et la rivière.

RCE/ Les études produites ne semblent pas aller dans le sens de ces affirmations, l'avis de l'Autorité environnementale soulignant la bonne prise en compte des incidences du projet sur les enjeux environnementaux.

- ✓ Il trouve inadmissible qu'un chemin communal, par ailleurs chemin de randonnée, puisse être détourné au profit d'un intérêt particulier, en estimant que les habitants n'en auront plus la libre jouissance.

RCE/ le déplacement envisagé du chemin ne l'est que pour une période temporaire : il sera ensuite remis à son emplacement initial.

- ✓ Il estime que le projet sert un intérêt économique individuel, en prenant le pas sur le bien commun et l'intérêt général.

RCE/ Si le projet est bien individuel, il répond aussi à une demande locale de matériaux qui ne peut sans doute pas rester insatisfaite. Il contribue par ailleurs à l'économie locale et à la création et/ou au maintien d'emplois.

Mr Guillaume de LANNOY me remet un courrier identifié **V34**.

- **Mr Jean GARCIN**, de JUSSY-CHAMPAGNE, estime que la route D36 est très dangereuse, notamment au niveau de Grys, en raison de l'étroitesse du pont, des virages, et du trafic engendré notamment par les militaires entre DUN SUR AURON et AVORD.
- **Mr Bernard de LANNOY**, déjà reçu à 2 reprises lors de permanences précédentes, intervient à nouveau :
 - ✓ Il conteste la conformité du projet avec le PLU, la zone agricole A ne permettant pas, à son avis, l'ouverture de carrières.
 - ✓ Il demande que le projet soit revu au regard des exigences du PLU, et mis en conformité avec ce même document dont aucune mention n'est portée au dossier.

RCE/ Le document B, dans sa page 103, qui traite des servitudes, fait référence à un PLU prescrit en date du 28/05/2010. Effectivement non encore abouti à la date de la rédaction du dossier, ce PLU a depuis lors été adopté, en date du 12/12/2013, et s'applique désormais sur le territoire de la commune de VORNAY.

- ✓ Il souhaite que le chemin rural traversant le site soit laissé en place, sans que la partie du site située au nord soit exploitée.

- ✓ Il demande que l'accès de la carrière se fasse par Chanterenne, en évoquant cependant un problème d'ordre archéologique du fait de la présence d'un aqueduc romain.

Il me remet un courrier identifié **V38**.

- **Mrs Jean-Claude ANDRIAU et Philippe ROBIN**, tous deux de DUN SUR AURON, ont porté chacun une observation sur le registre, sans autres commentaires.
- **Mrs Pierre MELIN et Jean-Marie LAMELOT**, tous deux de VORNAY, et voisins du site, sont venus s'informer du projet.
 - ✓ Ils m'indiquent que la route D36 est déjà passagère, et que le trafic supplémentaire peut y être absorbé moyennant quelques aménagements.
 - ✓ Ils considèrent que cette portion de route est actuellement moins dangereuse que celles situées sur la D2076 à hauteur du lieudit de « La Chaussée » et de celui du « Poteau d'OSMERY », situé plus au sud.
 - ✓ En leur qualité d'agriculteurs locaux, questionnés sur l'écoulement d'eau en provenance des bois du Chaumois, ils m'indiquent qu'il ne saurait s'agir d'une « rivière » ou, selon la dénomination locale, d'une « rampe ». Tout au plus la surélévation du chemin traversant le vallon au nord-est du site favorise-t-elle une accumulation temporaire d'eau en amont, sous forme d'une grande flaque pouvant effectivement atteindre une dizaine de mètres, la circulation sur le chemin n'étant jamais affectée, et aucun écoulement en aval n'étant constaté.

Ils ont ensuite porté leurs observations au registre.

- **Mrs Pierre et Claude NONNET** sont passés, en toute fin de permanence, mais sans porter d'observations, en raison de leur implication dans le projet au titre de leur qualité de propriétaires du site.

A la fin de ma permanence, le secrétariat de mairie m'a remis 2 courriers déposés au cours de la matinée par des personnes n'ayant pas manifesté le désir de me rencontrer (identifiés **V26** et **V27**), 2 autres courriers arrivés par voie postale (identifiés **V28** et **V29**), et une copie d'un mail arrivé le jour même en mairie à mon intention (identifié **V30**).

Mr Olivier DUBOIS, maire de VORNAY, m'a de son côté fait brièvement part de la rencontre organisée entre les maires des communes concernées et les élus et les responsables de la Direction des routes du Conseil général du Cher.

Comme déjà indiqué, il ressort que la sortie directe vers la D2076 semble représenter des difficultés importantes (franchissement de l'Airain notamment) et un coût prohibitif.

L'aménagement prévu au dossier, à la charge de l'Entreprise BOUDOT, qui consiste en une amélioration de la visibilité et des conditions de croisement des véhicules, est, semble-t-il, de nature à permettre un trafic sécurisé sur la D36.

des observations écrites consignées sur les registres d'enquête :

Sur le registre de la mairie de VORNAY, j'ai relevé 7 observations :

- **Mr Nicolas MARCHE**, de VORNAY, se dit pour l'ouverture de la carrière, projet qui engendrera de l'activité et des emplois, et aura un impact positif sur les émissions de CO² en raison de son caractère local.
- **Mr Jean-Luc RENAUD**, de VORNAY, interroge :
 - sur la prise en compte du risque engendré par un stockage « tampon » de carburant situé en zone « vie » de la carrière.
 - sur la prise en compte des batraciens dans l'étude d'impact.
 - sur celle des risques « poussières » sur l'environnement alors que l'extraction se fera « à sec ».

Il déplore enfin que le dossier n'ait pas fait l'objet d'une présentation publique par la municipalité.

- **Mr Vincent ALEXANDRE**, de VORNAY, se dit favorable au projet, trouvant un avantage certain à l'ouverture d'une carrière permettant un approvisionnement local, ce qui serait par ailleurs favorable à l'économie de carburant, au moindre rejet en CO², et à la création d'emplois.
- **Mr Jean-Claude ANDRIAU**, de DUN SUR AURON, indique l'avantage certain d'un approvisionnement local pour les communes concernées.
- **Mr Philippe ROBIN**, de DUN SUR AURON, se dit favorable au projet de carrière.
- **Mr Pierre MELLIN**, de VORNAY, n'émet aucun avis défavorable au projet dans le cadre du respect des engagements de l'entreprise pétitionnaire, et indique un possible développement pour la commune.
- **Mr Jean-Marie LAMELOT**, de VORNAY, se dit favorable au projet, dans le cadre du respect des normes écologiques et de sécurité routière.

Sur le registre de DUN SUR AURON, aucune mention n'a été portée.

des observations écrites formulées par courrier déposé ou adressé en mairie :

Des observations écrites ont été formulées, soit par courrier déposé ou adressé en mairie de VORNAY à mon intention, soit par courrier qui m'a été remis lors de mes permanences.

Au total, 46 courriers ont été produits, que j'ai identifiés de **V01** à **V39** pour ceux qui m'ont été remis en mairie de VORNAY, et de **D01** à **D06** pour ceux qui l'ont été en mairie de DUN SUR AURON.

Pour ceux remis en mairie de VORNAY :

- **Mr Jean-Jacques ABLIN**, de VORNAY, a produit une « lettre à l'attention du commissaire-enquêteur », identifiée **V01**, qui fait part de son opposition au projet en raison des risques de déséquilibres écologiques et de la dégradation attendue du cadre de vie des habitants de la commune. Il y mentionne plusieurs de ces risques, parmi lesquels l'atteinte à l'environnement (paysage, faune, flore, chemin de promenade), la pollution de l'air, la perturbation de l'équilibre des nappes, la pollution de l'Airain, l'atteinte à la santé publique, la perte de valeur du bâti local, la suppression de terres agricoles, la dégradation des infrastructures routières, les conditions de sécurité sur les routes, ... Il évoque également la contradiction existante entre ce projet et le PLU de la commune, les zones agricoles à préserver, la méconnaissance du projet par le public, et la suppression d'une partie de chemin rural.

RCE/ Ce document, de type pétition, a été repris par nombre d'intervenants (voir ci-après). Il énumère plusieurs inconvénients imputés au projet, sans véritable argumentation. Je constate que, sur la plupart des points évoqués, le dossier d'enquête apporte des réponses claires et détaillées. Il en va ainsi pour la pollution de l'air, l'équilibre des nappes, la pollution de l'Airain, l'atteinte à la santé, les menaces sur la sécurité routière, ... Sur tous ces points, je renvoie à l'avis de l'Autorité environnementale. Par ailleurs, d'autres craintes ne semblent pas étayées, telles la perte de valeur du bâti, la dégradation des infrastructures routières, ... Quant à la suppression de terres agricoles, elle est prévue n'être que temporaire. Au final, je m'autorise à penser que la plupart des signataires de ce document n'ont pas étudié le dossier, et à regretter qu'à part 2 ou 3, aucun ne soit venu s'informer en mairie, notamment pendant mes permanences. Cela aurait sans doute permis une meilleure compréhension de la réalité du projet.

- Cette même démarche a été effectuée avec le même document par **Mr Bernard MONTCHÂTRE**, **Mme Manon BIGEREL**, **Mr Gilles GODON**, **Mme Céline GEORGES** et **Mr Roméo GEORGES**, tous de VORNAY. Leurs courriers ont été successivement identifiés par mes soins, de **V02** à **V05**.

- **Mr José TEIXEIRA**, de VORNAY, a produit le même courrier (**V06bis**), agrémenté cependant d'une mention manuscrite peu amène. Il était également accompagné d'une note de présentation **V06** sur le projet de carrière, invitant les destinataires à manifester leur opposition au projet en produisant un courrier auprès du commissaire-enquêteur.
- **Mme Violaine BARBILLAT, Mr Damien BARBILLAT, Mme Martine BLAIN, Mr Arnaud FOUCHER, Mme Chantal AUBARD, Mr Patrice ROBIN, Mme Laurence IMBAULT, Mme Geneviève FALIBARON, Mr Fabrice LE GOUES, Mr Alain PETITFILS, Mr Serge BARRAULT, Mr André ROSSIGNOL, Mr Emile LALOEUF, Mr Maxime LAPORTE, et Mme Géraldine LABORIEUX**, tous de VORNAY, **Mme Martine GHESQUIERE**, de DUN SUR AURON, **Mme Amélie de LANNOY**, de BORDEAUX (33000), **Mr Philippe DELOIRE**, qui n'a pas indiqué sa ville de résidence, et **Mme Estelle TOUZIN**, d'ORLEANS (45100), ont produit le même courrier que Mr ABLIN, déjà nommé. Ces documents ont été identifiés **V07 à V10, V12 à V14, V17 à V18, V22 à V27, et V35 à V37**.
- **Mr Roger JULIEN**, également de VORNAY, a produit le même courrier (**V11-1**) accompagné d'une note (**V11-2**) identique à celle déjà référencée V06.
- **Mr Jean-Luc RENAUD**, de VORNAY, produit toujours le même courrier (**V16**) en mentionnant toutefois un risque non pris en compte, dû au stockage de carburant sur la zone vie de la carrière.
- **Mr et Mme Sylvain HUILLE**, de BUSSY, produisent un courrier identifié **V15**. Ils évoquent plusieurs éléments, ayant trait notamment à leur inquiétude quant aux dangers et nuisances attendues sur la D36 :
 - Ils notent que le dossier ne mentionne pas les mesures prévues en matière de protection.

RCE/ Les contacts établis par Mr BOUDOT, en amont du dossier, avec la Direction des routes du Conseil général du Cher ont conduit à prévoir la mise en place de plusieurs dispositifs détaillés dans le document D en page 49. Pour compléter ces informations, à ma demande, la Direction des routes m'a fait parvenir un schéma des principaux aménagements prévus entre Etréchy et la D2076 (cf. annexe 16).

- Ils ne sont pas favorables à l'autorisation donnée pour la taille visant à assurer une bonne visibilité.

RCE/ Cette taille permettrait cependant d'améliorer la visibilité, et par là même la sécurité.

- Ils mettent en cause la réalité des données de trafic produites dans l'étude, en mentionnant que le trafic supplémentaire de 90 camions/jour transformerait largement les conditions de circulation.

RCE/ Je ne vois aucune raison objective de remettre en cause l'étude de trafic produite, même si, effectivement, elle ne reflète que la situation mesurée à un instant donné : ici, les ordres de grandeur ne sauraient subir, me semble-t-il, de fortes et durables variations.

- Ils notent que, déjà, en période de moisson, le trafic est incommodant, bruyant et accidentogène.

RCE/ Plusieurs fois évoqué, par divers interlocuteurs, je note que le risque d'accidents n'a cependant pas été illustré par des exemples anciens ou récents.

- Ils mentionnent le bruit engendré par les passages de véhicules lourds sur le pont, et notent que cet élément n'a pas été pris en compte.

RCE/ Le nombre de passages sera certes accru, mais si nuisance il y a, elle existe déjà pour les autres véhicules.

- Ils mentionnent, à Grys, la présence de 3 familles qui seraient impactées.
- Ils notent encore le problème des poussières soulevées par les camions, en craignant des effets sur la santé de leurs enfants.
- Ils mentionnent un risque à emprunter dans le futur le chemin rural 15, en regrettant la disparition d'un chemin de terre ancien.

RCE/ Il y a bien une partie du chemin qui restera enherbée, et accessible aux promeneurs en bonnes conditions de sécurité (cf. annexe 12).

- Ils concluent en disant leur attachement à leur propriété et à son voisinage, que le projet de carrière risque de dénaturer. Sans cependant contester le bien-fondé du projet en lui-même, ils demandent à ce que le plan de circulation se fasse par un accès direct à la D2076, sans passer par la D36.

RCE/ La propriété est effectivement située à proximité immédiate d'une route, ce qui génère déjà des contraintes, voire des inconvénients, indépendamment du projet de carrière. Un trafic supplémentaire n'en changera cependant pas fondamentalement la nature.

- **Mr Jean-Marc LEDIEU**, gérant de l'**EARL de La Roulette**, dans son courrier identifié **V19**, évoque plusieurs points :
- Il note des modifications du paysage et du milieu, en craignant un éventuel désagrément sur le débit de son forage d'irrigation.
 - Il s'interroge sur le bruit des engins, et, par ailleurs, sur la poussière qui pourrait s'avérer néfaste pour son installation photovoltaïque.
 - Il note encore le problème de l'approvisionnement en électricité du site et la sécurité sur les lieux de l'exploitation de la carrière.
 - Il estime non envisageable une sortie par le chemin rural de Chanterenne du fait de sa faible largeur et de la difficulté à insérer ce trafic en bonne condition de sécurité vers la D2076.
- **Mme Solange de LANNOY, épouse ROCHAS**, de CROLLES (38920), produit un courrier identifié **V20**, où elle reprend de manière manuscrite la quasi-totalité des termes d'une « pétition contre le projet de carrière à VORNAY » qui sera évoquée ci-dessous en V28 à V29.
- **Mr LEDIEU-BREUVAL**, de VORNAY, dans son courrier identifié **V21**, s'inquiète des possibles effets indésirables, notamment en matière de bruits et de poussières, et des répercussions que ce projet pourrait avoir sur le bon fonctionnement du forage présent sur sa parcelle de La Patache. Au niveau sonore, au lieu-dit La Roulette, il indique une mesure référence de 33 dB prise le 19/08/2001.

RCE/ La mesure référence citée est bien celle figurant au dossier, datée cependant du 19/08/2010, l'étude concluant par ailleurs à une influence sonore trop faible pour être quantifiée.

- **Mr Michel de LANNOY, Mr (ou Mme) Dominique de LANNOY**, de TOURS (37000), produisent les mêmes textes, identifiés **V28 à V29**, sous le titre « pétition contre le projet de carrière à VORNAY » :
- Ils récusent la légitimité du projet en reprenant les premiers éléments du courrier V01 déjà mentionné, auxquels ils ajoutent l'absence d'étude de scénarios alternatifs, de justification économique, de création d'emplois, et un coût social et environnemental disproportionné en regard de l'intérêt public.

RCE/ Là encore, ces affirmations ne semblent pas véritablement étayées au regard des études effectuées. En matière d'emplois, le pétitionnaire annonce dans un 1^{er} temps la création de 2 postes sur le site.

- Ils contestent la conformité avec les exigences du PLU, notamment en matière de préservation de la zone agricole et la conservation du chemin rural 15.
 - Ils dénoncent le manque d'information des habitants de VORNAY.
- **Mr Olivier MARCHANT**, d'ORLEANS (45000), dans un mail envoyé à mon intention en mairie de VORNAY, le 15/02/2014, identifié **V30**, s'inscrit contre le projet en reprenant les éléments du courrier V01, en mentionnant, comme en V28 et V29, la non-conformité vis-à-vis du PLU et le manque d'information des habitants.
- **Mme Roselyne EPSTEIN**, d'OSMERY, souligne, dans son courrier **V31-1** et **V31-2**, le manque d'impartialité du dossier. Elle évoque :
- Les nuisances sonores du passage des poids lourds et de l'exploitation de la carrière, et celles dues aux poussières pouvant entraîner un risque respiratoire.
 - Les dangers dus au trafic accru sur la D36, en raison de sa faible largeur, notamment au niveau des 2 ponts franchissant l'Airain, et du manque de visibilité.
 - La détérioration de l'environnement du fait d'un trafic relevant de l'irresponsabilité, notamment en matière de sécurité.
 - Elle mentionne également un changement de nature d'une tolérance de passage sur sa propriété.
 - Elle termine en soulignant le manque d'information et la non-prise en compte des nuisances pour les riverains, ce qui, faute d'intérêt public du projet, devrait conduire à ne pas autoriser les camions à emprunter la D36.
- **Mr Pierre de SAINT VINCENT**, gérant de la **SCEA de TERCHY**, d'OSMERY, dans son courrier **V32**, indique qu'il est opposé à l'accès à la carrière par la D36 et le chemin rural 15, parce que :
- le chemin rural 15, utilisé par les engins agricoles, ne doit pas devenir une autoroute à camions.

RCE/ Les aménagements prévus sur ce chemin visent bien à ralentir le trafic, en instaurant des zones de croisement de taille limitée.

- la route D36 n'est pas dimensionnée pour le passage de 90 camions/jour, en raison des virages sans visibilité et d'un pont étroit qui la rendent dangereuse.

RCE/ Les services du Conseil général du Cher ne semblent pas partager cet avis, et il paraît raisonnable de penser que les aménagements prévus contribueront à améliorer sensiblement les conditions de circulation sur cet axe.

- les comptages de trafic n'ont pas pris en compte celui existant entre la D2076 et le lieudit « Le Domaine ».

RCE/ Le nombre des véhicules « oubliés » du fait du positionnement du poste de comptage au lieudit Le Domaine ne semble pas de nature à changer fondamentalement le volume du trafic constaté, la portion visée ne desservant que 3 exploitations agricoles et quelques maisons. S'ils avaient été comptés ces véhicules « oubliés » auraient d'ailleurs contribué à diluer le trafic supplémentaire créé par la carrière.

- **Mr Pierre de SAINT VINCENT**, d'OSMERY, dans son courrier **V33** récapitule ses nombreuses observations dans 2 tableaux (V33-2 et V33-3). Il y évoque les nuisances attendues, leurs effets prévisibles et leurs conséquences, et les corrections et mesures demandées :

- Il aborde ainsi les poussières qui pourraient avoir un impact sur ses parcelles et ses cultures, et demande indemnisation

RCE/ Les poussières calcaires ne semblent pas devoir avoir un effet manifeste sur des parcelles déjà sans doute elles-mêmes argilo-calcaires. Et si toutefois il s'agissait de limons décalcifiés, un apport de calcaire ne pourrait que leur être bénéfique.

- Il mentionne le chemin rural 15, en notant le passage d'une fausse rivière, source de danger ; l'utilisation en randonnée et la sécurité de circulation menacées, qui demandent contre-enquête et indemnisation ; la poussière et le bruit, causes de troubles du voisinage demandant indemnisation.
- Sur la D36 et le trafic accru, il aborde également :
 - ✓ les problèmes de poussières et de bruits qui nécessitent expertise et indemnisation.
 - ✓ la sécurité, pour laquelle il demande une expertise et une enquête complémentaire.
 - ✓ le transport scolaire et le passage des militaires d'AVORD, éléments, selon lui, volontairement occultés, et sources de danger.

RCE/ Le trafic a été mesuré en terme quantitatif, la qualité des usagers n'étant pas prise en compte. Rien ne semble pour autant occulté.

- ✓ le trafic accru sur la route reliant DUN SUR AURON à JUSSY-CHAMPAGNE, source de danger.
- Sur l'habitat, il constate qu'aucune mention n'est faite des lieudits Oudon, Grys, Etréchy, et Le Domaine, volontairement occultés. Et que les 12 maisons concernées vont être dévalorisées, ce qui demande indemnisation.

RCE/ Indépendamment du projet, ces habitations se trouvent, pour certaines, en bordure de route, et déjà soumises à un trafic existant.

- Sur les 7 entreprises riveraines, qui sont elles aussi occultées au dossier, qui pourraient être dévalorisées et subir des pertes d'exploitation, ce qui demande indemnisation.

RCE/ Je note que les entreprises mentionnées relèvent du seul fonctionnement normal des 3 exploitations agricoles riveraines.

➤ **Mr Guillaume de LANNOY**, de VORNAY, dans son courrier **V34**, s'interroge sur un projet méconnu des habitants, sauf par affichage légal :

- Il se demande comment se peut-il qu'un projet privé puisse annexer le bien public d'intérêt général qu'est le chemin utilisé pour les randonnées, au risque de le rendre inutilisable pour les piétons et les bicyclettes, et de nuire à l'environnement et au cadre de vie des villageois riverains ?
- Il évoque la destruction du paysage, de la flore, de la faune, et d'un écosystème particulier ; et les risques pour la ressource en eau, au regard des programmes visant à la gestion durable des cours d'eau et de la politique environnementale de la Région et du Département.
- Il met en avant « la topographie unique de fond de vallée » essentielle à l'équilibre naturel en place, en s'inquiétant des conséquences dévastatrices du projet.
- Il considère que le PLU ne fait pas apparaître l'emplacement d'une future carrière, aucun tramage particulier n'apparaissant. Il fait également référence à l'article R 123-7 du code de l'urbanisme pour préciser que « les zones A du PLU sont exclusivement réservées aux activités agricoles... », et en conclut que le projet de carrière est en totale contradiction avec les règles du PLU, sans que l'entreprise BOUDOT ne se soit interrogée sur ce point.

- Défendant l'intérêt général et le bien commun face à un intérêt particulier, il considère, tant sur le fond que sur la forme, que ce projet, qui présente des vices de forme et de procédure, ne peut voir le jour.

➤ **Mr Bernard de LANNOY**, d'ORLEANS (45000), propriétaire à VORNAY, dans son courrier **V38**, fait tout d'abord un rappel de l'historique et des objectifs du PLU. Il note ensuite que :

- Le projet de carrière, déjà engagé en 2010, n'a pas fait l'objet d'information ou de débat durant l'élaboration du PLU.

RCE/ Le projet a cependant sans doute été envisagé dès cette époque, la zone retenue y étant classée Ac (secteur agricole autorisant les carrières).

- Ce projet risque d'atteindre gravement l'environnement du village, son équilibre écologique, et son cadre de vie.
- Le dossier ne fait pas référence explicite aux exigences du PLU.
- L'appellation « Ac » mentionnée au PLU ne correspond à aucune codification réglementaire.
- L'article R123-7 CU mentionne que « les zones A des PLU sont exclusivement réservées aux activités agricoles, ... à l'exception des installations des services publics ou d'intérêts collectifs ». Il mentionne à ce sujet un arrêt de la Cour administrative d'appel de LYON.

RCE/ Interrogés sur ce point les services de la DDT du Cher m'ont indiqué que, si la réglementation s'est bien renforcée en la matière, elle permet cependant l'existence de sous-secteurs ouverts à d'autres utilisations. Le Secteur Ac, ici retenu, en est une illustration (cf. annexe 14).

Pour ce qui est de l'arrêt de la cour administrative d'appel de LYON, une réponse ministérielle parue au JO du 21/01/2014 en page 705, apportée suite à l'intervention de Mme RECALDE (cf. annexe 15), mentionne que « les dispositions générales des articles R 123-7 et R 123-8 du code de l'urbanisme ne font toutefois pas obstacle à l'application du c) de l'article R 123-11, ... qui précise que les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu, les secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol, dans lesquels les constructions et installations nécessaires à la mise en valeur de ces ressources naturelles, et donc les carrières, sont autorisées ».

- L'article R123-11 CU (§c) précise que dans les PLU « les secteurs protégés en raison de la richesse du sol et du sous-sol,, doivent apparaître à l'aide d'un graphisme spécifique indépendant du zonage ». Dans le PLU de VORNAY, n'apparaît seulement qu'une appellation « Ac » jugée incompréhensible, sans graphisme spécifique (tramage).

RCE/ Le zonage délimitant la zone Ac d'un trait gras porté en rouge sur le plan figurant dans le PLU est sans ambiguïté, et me paraît parfaitement compréhensible.

- L'article R123-13 CU (§9) indique que le PLU doit « comporter des annexes indiquant sur un ou plusieurs documents graphiques les périmètres des zones spéciales de recherche et d'exploitation de carrières, délimités en application des articles 109 et 109-1 du code minier ». Il est ajouté que les parcelles retenues pour le site du projet n'ont pas été délimitées par tramage dans le PLU, et n'ont donné lieu à aucune annexe qui en délimiterait le périmètre d'exploitation.
- Selon l'article L141 du code minier, le dossier d'enquête aurait par ailleurs dû comporter une déclaration des différents sondages effectués et transmis ensuite à la DREAL et au BRGM.

RCE/ Renseignements pris, ces indications ne semblent pas correspondre à une réalité appliquée.

- L'intégration d'une partie du chemin rural 15 dans le périmètre de la carrière est contradictoire au PLU.

Il conclut en dénonçant un projet de carrière non concerté, en contradiction complète avec les objectifs du PADD, et en demandant des modifications quant à l'emplacement et à l'accès de la carrière. Il demande également la pleine application du PLU visant à la conservation des terres agricoles, au respect de la rivière, à la préservation de l'eau potable, et à celle des paysages, des zones naturelles, et de l'équilibre écologique. Il mentionne enfin que le chevauchement des 2 procédures, concernant le PLU et la carrière, est source de malentendus préjudiciables à une vie harmonieuse dans le village.

- **Mme Aude CANDILLIER**, de VORNAY, a expédié son courrier **V39** par voie postale le 14/02/2014. Il n'est arrivé à la mairie de VORNAY que le 17/02/2014, qui m'en a fait part et me l'a transmis ensuite. La signataire indique que l'ouverture de la carrière ne peut être accueillie favorablement, en raison des déséquilibres écologiques, de la dégradation du cadre de vie en matière d'habitat, de la pollution sonore ou de celle de l'air. Admettant que les entreprises et les collectivités ont néanmoins besoin de calcaire, elle souhaiterait que la commune de VORNAY puisse bénéficier de subventions

spécifiques pour pallier aux atteintes environnementales de la future carrière, de manière à permettre des aménagements de type plantation, expérimentations agro-environnementales, restauration des continuités écologiques, trame verte et bleue,... dispositifs soutenus par le Pays de BOURGES ou la Région CENTRE.

Pour ceux qui m'ont été remis en mairie de DUN SUR AURON :

- **Mme Charlotte FRIZAC**, gérante de la **SARL TERCHY ENERGIE**, d'OSMERY, indique dans son courrier identifié **D01** que sa production d'électricité par panneaux photovoltaïques sera impactée par la poussière générée par la carrière et le passage des camions, sans qu'il en soit fait mention dans le dossier.
- **Mr E. de BOUILLE**, au nom de la **SARL ETA du BERRY**, également d'OSMERY, fait part dans son courrier identifié **D02** de son opposition au passage des camions par le chemin rural Etrechy - Les Sourdes et par la route D36, en raison du danger que cela représenterait. Il estime que ce problème a été occulté dans l'étude.
- **Mr H. de LA CHAISE**, au nom de la **CUMA de TERCHY**, d'OSMERY, produit un courrier identifié **D03**. Il y note que la présence de la coopérative n'est pas mentionnée dans l'étude d'impact, en remarquant qu'elle est pourtant directement touchée par le projet, et que le trafic de ses matériels de gros gabarit, des camions prévus pour la carrière, des cars scolaires et des voitures particulières des militaires d'AVORD, est incompatible avec la configuration actuelle du chemin rural et de la D36. Une photo (identifiée **D04**) est jointe pour illustrer le gabarit important du matériel agricole de la CUMA utilisant déjà ces voies.

RCE/ Le trafic des engins agricoles de gros gabarit, par ailleurs réglementé, se fait déjà actuellement, semble-t-il, sans difficultés particulières. Ultérieurement, il pourrait sans doute même se voir facilité par les aménagements prévus sur le chemin rural et la D36.

- **Mme de GOY, épouse de SAINT-VINCENT**, demande, dans son courrier identifié **D05**, que les camions issus de la carrière n'empruntent pas la route D36 qu'elle estime très dangereuse.
- **Mr Xavier GILBERTON**, de La Chaussée à BUSSY, m'a déposé un courrier, identifié **D06** : sans être opposé au projet, il s'interroge sur les nuisances que pourraient subir ses animaux qui paissent habituellement en bordure du site prévu pour la carrière. Il s'inquiète également de l'augmentation possible du trafic à proximité de l'entrée de son exploitation et des habitations riveraines. Il lui paraît également inopportun que le trafic des camions emprunte la route D36.

Ces courriers reprennent, pour bon nombre d'entre eux, des observations déjà formulées oralement. Pour d'autres, ils les complètent. Pour d'autres encore, ils soulèvent des questions redondantes.

Tous ont été pris en compte et analysés, en vue d'une approche détaillée des observations recueillies.

5- LES CONTACTS OU OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES

Contact avec le pétitionnaire

Après la fin de l'enquête, outre la rencontre que j'ai eue avec Mr BOUDOT lors de la remise du PV des observations, j'ai été amené à prendre contact téléphoniquement plusieurs fois pour obtenir les informations complémentaires dont la nécessité m'est apparue lors de l'écriture de ce rapport.

En conclusion de son mémoire en réponse aux observations, Mr BOUDOT souligne quelques éléments généraux concernant son projet :

« Actuellement nous achetons 90% de nos matériaux à l'extérieur dans un périmètre très éloigné de notre entreprise située à Sancoins, ce qui nous pénalise considérablement.

La majeure partie de la production de la future carrière sera donc destinée à mon activité.

Sur le plan local, je pense que la proximité de ces matériaux pour les besoins des riverains sera fortement appréciée.

Il est également à noter que deux emplois seront créés pour l'exploitation de la carrière sur la première phase et que l'activité que cette dernière jouera en faveur de l'activité locale du secteur (restaurants, commerces, entreprises,...) ».

Délibérations des conseils municipaux concernés

Les conseils municipaux des communes concernées par le projet ont émis un avis sur celui-ci, formalisé par une délibération qui m'a ensuite été transmise. Ainsi :

- La commune de VORNAY a émis un avis favorable, en date du 13/02/2014 (cf. annexe 22).

- Celle de DUN SUR AURON a émis également un avis favorable, en date du 17/02/2014, en sollicitant « la modification du tracé de l'itinéraire d'évacuation des matériaux pour des raisons de sécurité » (cf. annexe 18).
- La commune d'OSMERY a émis de son côté un avis favorable au projet de carrière, en date du 19/02/2014, en sollicitant « la modification du tracé de l'itinéraire d'évacuation des matériaux pour des raisons de sécurité et de nuisance vis-à-vis des habitations situées le long de la RD36 » (cf. annexe 20).
- La commune de ST DENIS DE PALIN a émis un avis favorable au projet, en date du 19/02/2014 (cf. annexe 21).
- La commune d'ANNOIX m'a indiqué par téléphone, le 21/02/2014, sa décision de ne pas se prononcer sur le projet, estimant manquer des informations nécessaires.
- Celle de BUSSY, dans sa délibération du 27/02/2014, émet un avis favorable à « un projet qui offre de nombreux avantages ». Elle mentionne cependant de nombreuses réserves sur les conditions de circulation sur la D36, et les nuisances importantes pour les riverains et habitants de BUSSY et OSMERY. Elle sollicite la modification du tracé de l'itinéraire d'évacuation des matériaux, en proposant une sortie par Chanterenne, cofinancée par le Conseil général du Cher. Faute de quoi, le Conseil municipal de BUSSY refuserait le projet (cf. annexe 17).
- La commune de JUSSY- CHAMPAGNE a délibéré en date du 26/02/2014 en émettant un avis favorable au projet, et en sollicitant « la modification du tracé de l'itinéraire d'évacuation des matériaux, pour des raisons de sécurité » (cf. annexe 19).

Observations du commissaire enquêteur

Les observations recueillies auprès du public ont porté principalement sur la protection de l'environnement au sens large ; les nuisances potentielles du projet pour les riverains, notamment celles dues au trafic ; la compatibilité avec le PLU ; et l'intérêt de la carrière en vue d'un approvisionnement local en matériau calcaire.

Je constate que l'évaluation des risques générés par le projet, au regard des mesures préventives projetées, amène à les considérer globalement comme acceptables. Les projections réalisées sur les nuisances potentielles (bruit, poussières, ...) semblent aller dans le sens d'un impact mesuré pour le voisinage. Il conviendra cependant que le pétitionnaire assure à ce niveau une surveillance efficace, lui permettant, si nécessaire, d'ajuster ses pratiques en vue d'une bonne protection du milieu et des riverains.

Pour ce qui concerne la question du trafic, je me suis rendu plusieurs fois sur place, pour examiner attentivement les conditions d'accès du site, celles du trafic actuel sur la D36, et celles permettant aux véhicules de franchir ou de s'insérer dans le trafic de la D2076. J'ai également observé les conditions d'un éventuel accès au site par le chemin de Chanterenne. Au final, il me semble bien que l'analyse de la Direction des routes du Conseil général du Cher puisse être partagée, comme cela est présenté au dossier par l'entreprise BOUDOT, les

aménagement prévus sur le chemin rural 15 et la D36 étant de nature à apporter une solution satisfaisante aux conditions de circulation.

Pour ce qui relève de la compatibilité avec le PLU, il a déjà été répondu longuement plus haut, comme vu avec les services de l'Etat.

Pour l'intérêt d'une carrière locale, souligné par plusieurs intervenants ou collectivités, il paraît indéniable. Les retombées se mesureront en termes d'emplois directs ou induits (ratio communément admis de 3 à 4 emplois induits par emploi direct), et de facilité d'approvisionnement pour les entreprises locales, génératrice d'économie en temps et en carburant.

6 – MISE A DISPOSITION DU RAPPORT D'ENQUÊTE ET DES CONCLUSIONS ET AVIS

Ce rapport, les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur, ainsi que les pièces annexes, ont été imprimés ou copiés en 4 exemplaires :

- **Le 14/03/2014**, 2 exemplaires du rapport ont été remis à la DDCSPP, à l'attention de Monsieur le Préfet du CHER, accompagnés de 2 exemplaires des conclusions/avis du commissaire enquêteur et des pièces annexes, des dossiers de mise à l'enquête, des registres et des courriers originaux.
- Un rapport a été envoyé le même jour à Madame le Président du Tribunal Administratif d'Orléans, accompagné des conclusions et avis du commissaire enquêteur, des pièces annexes, et d'un relevé de frais.
- Un rapport est resté en possession du commissaire enquêteur, ainsi qu'un exemplaire de ses conclusions et avis, un exemplaire des pièces annexes, un exemplaire du dossier, une copie du registre, et une copie du relevé de frais.

Fait à Bourges, le 14/03/2014
Le commissaire enquêteur
François GREAU