

**DEPARTEMENT DE L'YONNE**

Commune de **PONT-SUR-YONNE**

**ENQUÊTE PUBLIQUE  
RELATIVE AU PROJET DE CREATION D'UNE CARRIERE  
DE MATERIAUX ALLUVIONNAIRES SUR LE  
TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE PONT-SUR-YONNE  
présenté par les sociétés GSM et MRF-DLB.**

(Du lundi 21 septembre 2015 au mardi 20 octobre 2015 inclus)

**CONCLUSIONS et AVIS  
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR**

(Dossier E15000098 / 21)

Commissaire enquêteur  
**Patrick GIÉVIS**

## CONCLUSIONS et AVIS

### 1 - Rappel de l'objet de l'enquête publique

La présente enquête publique est organisée dans le cadre de l'instruction d'une demande de création, au titre des installations classées pour la protection de l'environnement, d'une carrière de matériaux alluvionnaires sur le territoire de la commune de PONT-SUR-YONNE, aux lieux-dits « Route de Bray » et « Derrière le Clos », situés en zone inondable.

Le projet est porté de façon conjointe et solidaire par les sociétés GSM et MRF-DLB.

Il est envisagé d'exploiter des alluvions anciennes de l'Yonne sur une surface de 23ha 70a (pour une surface autorisée de 27ha 60a 15ca) et jusqu'à une profondeur maximale de 9,2 m.

La durée d'exploitation totale sollicitée serait de 15 ans, dont 10 ans d'extraction, pour une production annuelle moyenne de 170 000 tonnes/an (maximale de 250 000 tonnes/an).

L'exploitation du gisement (4,20 m) se ferait après rabattement partiel et temporaire de la nappe par pompage pour permettre le décapage à sec de la découverte (épaisseur moyenne de 2,50 m – terres végétales et stériles), l'extraction s'effectuant, quant à elle, en eau à l'aide d'engins mécaniques. Les eaux d'exhaure sont rejetées dans l'Yonne.

Les matériaux doivent être repris à la chargeuse afin d'alimenter principalement (70%) un convoyeur appelé à traverser la RD 976 pour rejoindre un quai de chargement, avant d'être évacués par péniches vers les installations de traitement exploitées par GSM à La Grande Paroisse en Seine-et-Marne pour être ensuite valorisés dans l'industrie du béton. Les 30% restant seraient acheminés par la route vers l'installation de traitement de MRF-DLB située en rive gauche de l'Yonne, sur le territoire de la commune de Pont-sur-Yonne.

Un tiers du site devrait être remblayé avec des déchets inertes afin de restituer les terrains en terres agricoles. Le reste de la remise en état comprendrait deux plans d'eau d'une surface inférieure de 5 ha chacun, agrémentés de quelques zones humides périphériques.

\* \*

Les conclusions que j'émetts ci-après résultent de l'étude détaillée du dossier de la demande présentée par les sociétés GSM et MRF-DLB, de ma connaissance des lieux, des informations recueillies sur place auprès des responsables du projet, de la position des conseils municipaux des communes environnantes, des observations du public relatées dans le registre d'enquête publique ainsi que des courriers et documents reçus.

Le déroulement de l'enquête n'a posé aucun problème et j'ai bénéficié de conditions matérielles normales au sein de la mairie de Pont-sur-Yonne pour mener à terme ma mission.

L'énumération et l'analyse des observations formulées sont reprises dans mon rapport d'enquête auquel le lecteur peut utilement se reporter (document distinct et joint).

J'expose mes conclusions et j'émetts un avis en examinant la régularité de la procédure, le respect des réglementations liées notamment au code de l'environnement, mais également au travers de l'instruction du dossier préparé par divers cabinets d'études spécialisés.

### 2 – Quant à la régularité de la procédure

Les mesures de publicité et d'information du public ont été effectuées réglementairement sur les huit communes concernées par ce projet ainsi que l'affichage par les pétitionnaires aux abords des

travaux projetés conformément aux dispositions de l'article R.123-11 du code de l'environnement. Les délais ont été respectés. La publication des premiers avis dans la presse a eu lieu le 21 août et le 3 septembre soit 31 et 18 jours avant le début de l'enquête fixé au 21 septembre 2015, celle des seconds avis les 24 septembre et 25 septembre soit 4 et 5 jours après le début de l'enquête.

Le déroulement de l'enquête a eu lieu conformément aux dispositions réglementaires.

L'avis de l'autorité environnementale ainsi que les résumés non techniques d'étude d'impact et d'étude des dangers du dossier ont été publiés sur le site Internet de la préfecture de l'Yonne.

Les porteurs de projet ont adressé aux 8 mairies concernées des affiches de grand format A2 sur fond jaune particulièrement visibles, dont les caractéristiques n'étaient exigibles que sur les lieux du projet.

La tenue régulière des cinq permanences à la mairie de Pont-sur-Yonne a donné au public la possibilité de s'exprimer sur le projet.

Diverses demandes ont été formulées par l'ASEPA, concernant notamment la tenue d'une réunion d'information et d'échange avec le public et la prolongation de l'enquête pour une durée de 30 jours.

Sur le premier point, la réunion d'information ne s'imposait pas, les documents soumis à enquête permettant au public de comprendre aisément l'objet du projet.

La prolongation d'une enquête publique devant être notifiée au préfet au plus tard dans les huit jours avant la fin de l'enquête, conformément aux dispositions de l'article R.123-6 du code de l'environnement, la demande du 12 octobre portée à ma connaissance le 14 octobre n'était pas recevable (fin d'enquête le 20 octobre).

### 3 – Quant aux motivations des maîtres d'ouvrage

L'entreprise MRF – Agence DLB est présente sur le site de Pont-sur-Yonne, rive gauche, depuis 1990. Elle a fait l'objet d'un arrêté d'exploitation initial et de deux arrêtés d'extension. Elle est spécialisée dans l'exploitation de granulats à partir de gisements de roches alluvionnaires et de matériaux de recyclage.

La société GSM extrait, transforme et commercialise des granulats à l'usage du bâtiment et des travaux publics à partir d'une centaine de carrières implantées sur les territoires français et belge.

La demande de création d'une nouvelle carrière s'inscrit dans une stratégie de développement nécessitant une recherche constante de nouveaux gisements afin de pérenniser les capacités de production de granulats.

Les deux sociétés se sont rapprochées pour élaborer un projet commun destiné à alimenter le marché local (entre Sens et Montereau-Fault-Yonne) et le marché francilien (sud-est de la région parisienne).

En dehors du domaine économique qui motive légitimement GSM et MRF-DLB, il existe une autre motivation d'intérêt public liée à l'utilisation des granulats de ce site au vu de leur qualité et des applications qui en sont faites. Ces produits sont utilisés dans un rayon économiquement acceptable pour leur transport. Leur disparition entraînerait des surcoûts notables dans les approvisionnements tant dans le domaine privé que dans les budgets des collectivités puisqu'il n'existe pas d'autres matériaux de ce type dans le nord du département de l'Yonne.

#### 4 – Quant à la qualité du dossier du projet

Le dossier se présente sous la forme de deux volumes reliés au format A4, comprenant 2030 pages auquel s'ajoutent l'avis de l'autorité environnementale, une note en réponse des pétitionnaires à l'autorité précitée ainsi qu'une Tierce expertise.

C'est un document correctement organisé, clair, facile à consulter, et qui comprend de nombreux plans et cartes parfaitement lisibles. Je m'en suis approprié le contenu sans difficulté.

L'étude d'impact fait bien la distinction entre le chapitre consacré à l'analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, celui qui porte sur les effets potentiels du projet sur l'environnement et la santé humaine et celui qui décrit les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les inconvénients du projet. Elle contient l'ensemble des informations requises au titre de l'article R 122.5 du Code de l'environnement.

Le résumé non technique qui a pour objectif de faciliter la prise de connaissance des informations contenues dans l'étude d'impact et l'étude de dangers est également très accessible.

En conclusion, malgré les sévères critiques formulées par l'ASEPA, j'estime que le contenu du dossier est totalement satisfaisant au regard des informations qu'il fournit au public. Qu'il a correctement analysé les enjeux écologiques et économiques.

#### 5 – Quant à l'avis de l'autorité environnementale

Le code de l'environnement, pour ce projet, désigne le préfet de Région en qualité d'autorité compétente en matière d'environnement, selon les articles R.122-6-III et R.122-7-II. Le préfet s'appuie, pour préparer son avis, sur les services de la DREAL, de l'Agence Régionale de la Santé, de la DDT et de la DRIEE.

Les observations produites ont entraîné une note en réponse de la part des pétitionnaires portant plus particulièrement sur :

- des mesures de bruit actualisées, enregistrées en juin 2015 ;
- une notice d'incidence Natura 2000 additionnelle, portant sur les espèces avifaunistiques de la ZPS ;
- une prise en compte complémentaire de l'environnement, concernant le paysage et la biodiversité, notamment les zones humides, les périodes d'intervention, la recharge de nappe ainsi que la création et la gestion de milieux favorables à la faune et la flore.

#### 6 – Quant aux observations au registre d'enquête publique et au mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage

Résumées en intégralité dans le rapport auquel il convient de se reporter, les principales observations formulées pour justifier les oppositions au projet concernent :

- la proximité des habitations, la dégradation de la qualité de vie ;
- l'impact sur la santé ;
- les nuisances sonores ;
- la pollution de l'air (poussières) ;
- les nuisances liées au trafic des camions ;
- la pollution visuelle ;
- les impacts sur l'agriculture, écologiques sur la nature, la faune et la flore ;
- le risque de pollution de la nappe phréatique ;
- les risques pour les riverains et promeneurs ;

- □ les manquements, incohérences dans l'étude d'impact et avec le schéma départemental des carrières de l'Yonne ;
- le projet, purement économique ;
- les dangers et nuisances en général ;
- □ les problèmes subsistants après la fin de l'exploitation.
- □ le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Nord de l'Yonne (PETR)

Dans leur mémoire en réponse au procès-verbal de notification, les maîtres d'ouvrage apportent des explications exhaustives aux questions posées par le public au commissaire enquêteur au cours de l'enquête. Les sujets sont repris, par thèmes, sur les problèmes évoqués.

Les sociétés GSM et MRF-DLB argumentent et s'engagent, dans le respect de solutions pragmatiques et conformes, aux prescriptions des plans et programmes définis par et pour l'environnement.

\*            \*

Sans reprendre l'intégralité du **mémoire en réponse des pétitionnaires auquel il convient de se reporter dans le rapport (pages 25 à 57)** j'observe principalement que le projet soumis à enquête publique est compatible avec :

- le Schéma Départemental des Carrières (SDC) de l'Yonne approuvé le 10 septembre 2012, qui définit les orientations prioritaires et les objectifs à atteindre dans les modes d'approvisionnement en matériaux pour la période 2012-2021. Le site serait implanté dans un secteur où les carrières ne sont ni interdites ni soumises à une distance minimum entre zone urbanisée et exploitation de matériaux alluvionnaires. Cette dernière mesure n'étant obligatoire que pour les carrières de roches massives.
- le Schéma Départemental d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).
- le Plan d'Occupation des Sols de la commune daté du 15 juin 2001, modifié en juillet 2005, décembre 2007 et février 2010. Les terrains situés en zone inondable (Nca1) autorisent l'exploitation de carrière alluvionnaire. En concertation avec l'ancienne municipalité élue, il a été acté qu'un arrêté d'élargissement ou de déplacement de la voie communale n° 12 serait pris par le maire au cours des travaux ainsi qu'un échange de parcelles appartenant au CCAS, suivant convention.
- le Schéma Régional de Cohérence Ecologique dans la mesure où les terrains de la carrière ne sont pas identifiés en zone de corridors écologiques.

Les craintes relatives aux effets du trafic de poids-lourds tant dans la traversée de Pont-sur-Yonne que sur la RD 976 ne sont pas fondées. Contrairement aux chiffres exorbitants avancés par divers intervenants (18 000 camions de 44 tonnes/an pour l'ASEPA), l'étude du dossier et les compléments d'information fournis par les pétitionnaires font apparaître sans ambiguïté que le trafic routier sera inférieur à 18 véhicules/jour (chaque camion effectuant un aller-retour), de 27 tonnes de charge utile (soit environ 1890/an). Actuellement 4856 véhicules/jour dont 478 poids-lourds circulent sur la RD 976 et 10 078 véhicules/jour dont 1098 poids-lourds sur la RD 606. Le bruit résiduel généré par ces deux axes routiers majeurs n'est pas négligeable au sein de la commune.

Le trafic fluvial qui représentera, quant à lui, 1 à 2 péniches par jour d'une capacité moyenne de 450 tonnes. A noter que la durée du chargement de ce moyen de transport est d'environ 1h00.

Dès lors, au vu des chiffres précédents, sachant qu'une péniche représente sensiblement 18 camions de 27 tonnes, il n'apparaît pas raisonnable d'envisager une évacuation totale du tout venant par voie routière. En effet, le secteur des transports, en particulier les transports routiers, pèse fortement dans le bilan global des émissions de substances impliquées dans la pollution atmosphérique. Ces émissions de polluants des transports sont d'autant plus nocives pour la santé que les rejets se produisent surtout en milieu urbain, à proximité des populations.

L'inquiétude des habitants concernant le bruit et la poussière n'a pas lieu d'être. Ces deux éléments, largement développés dans l'étude d'impact et repris dans le mémoire en réponse des maîtres d'ouvrage, feront l'objet d'un suivi particulièrement rigoureux lors des travaux. Tout sera mis en œuvre pour limiter au maximum l'impact sonore, notamment auprès des habitations les plus proches de l'emprise. L'application de mesures strictes, déjà prévues dans le dossier, permettront de réduire, voir supprimer, les nuisances éventuelles liées aux émissions de poussières.

Les risques de pollution de l'eau ont été régulièrement évoqués au cours de l'enquête. Les réponses, parfois très techniques, longuement développées par les pétitionnaires (voir rapport joint) montrent que le dossier et ses compléments ont bien analysé l'état initial et ses évolutions pour les enjeux de la zone d'étude et que tout a été mis en œuvre pour réduire ou supprimer les incidences du projet.

La carrière ne serait pas implantée dans le périmètre de protection d'un captage d'alimentation en eau potable.

Une tierce expertise, effectuée à la demande et sous le contrôle des services de l'Etat, sous réserve de quelques recommandations liées à la surveillance notamment des eaux souterraines, ne remet pas en cause les analyses précédemment effectuées.

Sur le plan paysager, le dossier décrit par de nombreuses illustrations les enjeux du projet, ses impacts et les dispositions prises pour limiter l'impact visuel.

Il est inexact d'affirmer, comme cela a été écrit, que la carrière sera visible de la Cour Notre Dame et de l'église Notre Dame de Pont-sur-Yonne, la configuration des lieux ne le permettant pas.

En revanche, la perception visuelle sera particulièrement présente à deux endroits :

- la traversée des convoyeurs au dessus de la RD 976 ;
- la traversée du convoyeur au dessus du chemin de halage, pour alimenter la péniche.

Sur le premier point, un nouveau procédé de franchissement inférieur, donc sous la chaussée, pourrait être installé aux lieu et place du portique surplombant la RD 976. La mise en œuvre d'une telle mesure limiterait très fortement l'impact visuel du projet en « entrée de ville » sur cet axe.

Sur le deuxième point, comme le précisent les maîtres d'œuvre, la mise en place d'un dispositif de chargement par convoyeur au dessus du chemin de halage, reste indispensable techniquement. Il apparaît toutefois envisageable de réduire encore la dimension du quai de chargement. Le portique, intégré dans les arbres, dont la hauteur serait de 4,10m, ne devrait être perceptible qu'à seulement quelques dizaines de mètres avant son approche. En tout état de cause, il serait bien moins visible que celui des silos situés rive gauche de l'Yonne. Il n'entraverait en rien le passage des randonneurs et/ou cyclistes qui empruntent le chemin de halage ni ne remettrait en cause les options d'aménagement de voies vertes portées par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural récemment créé. Je souligne également son caractère provisoire, lié à la durée d'exploitation du site.

Les impacts directs du projet sur la biodiversité sont faibles dans la mesure où l'emprise de la carrière est constituée surtout de cultures.

Les pétitionnaires se sont engagés à constituer des garanties financières suffisantes destinées à couvrir, en cas de défaillance des exploitants, le montant des travaux nécessaires à l'intégration du site dans son environnement (221 126 € pour la première phase quinquennale).

\* \* .

En règle générale, un an après la fin d'exploitation des gravières, le réaménagement conçu pour favoriser la réimplantation de la flore et de la faune, s'avère un succès.

Élus locaux et riverains sont de plus en plus attentifs aux conséquences de l'ouverture d'une carrière dans leur environnement. Pour les convaincre que leur patrimoine naturel sera en définitif sauvegardé, les sociétés telles GSM et MRF – qui ont acquis une grande expérience dans ce domaine - imaginent des projets de réaménagement innovants et écologiques.

Ces entreprises possèdent une expérience reconnue en matière de remise en état. La société GSM a notamment été primée à plusieurs reprises sur de nombreux sites réaménagés.

La création ou la reconduction de l'exploitation des granulats alluvionnaires n'est pas une chose qui doit être prise à la légère, car tout prélèvement entraîne malheureusement des nuisances plus ou moins graves sur l'écosystème et sur les échanges entre le fleuve et sa plaine alluviale. Mais, il ne faut pas oublier que les besoins en sables et graviers dans des secteurs aussi importants que le bâtiment et les travaux publics sont toujours aussi primordiaux. Il est alors nécessaire de réaliser des compromis entre des besoins réels et en croissance constante et les conséquences sur notre environnement, pour que ces dernières soient le plus faible possible.

La réglementation sur l'extraction des granulats alluvionnaires a beaucoup évolué depuis 30 ans. Avec la prise en considération des conséquences sur l'environnement que de telles installations créaient, les pouvoirs publics ont mis en place des lois de plus en plus strictes et claires dans leurs objectifs. Ils ont ainsi interdit l'extraction dans le lit mineur des fleuves, ce qui est le cas dans ce projet, et obligé les sociétés exploitantes à réaliser des études d'impact avant tout commencement des travaux. Depuis le début des années 90, les demandes s'accompagnent d'un dossier où doit figurer les conséquences sur l'environnement d'une telle extraction et les moyens qui seront mis en œuvre lors de la réhabilitation du site. Très souvent la reconquête amène une diversification des espèces beaucoup plus importante que précédemment.

Même si la notion économique que pourrait générer cette exploitation au profit de la commune de Pont-sur-Yonne n'a pas été abordée au cours de l'enquête, il faut bien reconnaître, comme le précise un élu, que « l'une des richesses locales pour les communes de la vallée de l'Yonne émane bien du sous-sol (sable et agrégat) ».

\* \*

En conclusion,

Après avoir :

- étudié attentivement le dossier soumis à l'enquête publique,
- rencontré les maîtres d'ouvrage et m'être fait préciser différents aspects du projet,
- visité à deux reprises le site retenu et ses environs,
- tenu 15 heures de permanence en mairie de Pont-sur-Yonne,
- analysé les observations et propositions du public,
- pris en compte les avis des conseils municipaux concernés par le périmètre d'étude,
- pris en compte l'avis de l'Autorité Environnementale, la note en réponse des pétitionnaires et la Tierce expertise effectuée,
- pris en compte les réponses cohérentes des maîtres d'ouvrage aux observations du public,

Et constaté que :

- que l'enquête publique a été organisée dans le respect de la réglementation en vigueur et conformément à l'arrêté préfectoral la prescrivant ; qu'elle s'est déroulée sans incident,

- que le projet respecte la réglementation sur les installations classées auquel il est soumis,
- que le projet prend en compte de façon proportionnée les enjeux environnementaux du territoire concerné,
- que des mesures de prévention sont prévues pour protéger la qualité de la nappe,
- que le stockage d'hydrocarbure sur le site est limité à 2 fûts de 200 litres, sur rétention, dans l'emprise des annexes et que le remplissage des engins les moins mobiles s'effectuerait sur une aire étanche,
- que les capacités techniques et financières des sociétés GSM et MRF-DLB doivent leur permettre de conduire le projet dans de bonnes conditions,
- qu'un accord foncier, sous forme de contrat de location, relatif au passage du convoyeur jusqu'au quai de chargement a été établi en 2011 entre la municipalité de Pont-sur-Yonne et les maîtres d'ouvrage,
- que les conditions d'aménagement et d'exploitation, de remise en état et d'usages futurs du site, permettent de prévenir les dangers et inconvénients de l'installation, notamment pour la commodité du voisinage, pour la santé, la sécurité, la salubrité publique et pour la protection de la nature et de l'environnement,
- que les moyens et dispositions prévus par les exploitants dans leur dossier de demande d'autorisation, ainsi que la prise en compte des observations formulées par les services lors de leur consultation et des propositions faites dans le mémoire en réponse suite aux observations formulées par le public au cours de l'enquête, sont de nature à limiter les éventuels effets négatifs du projet sur l'environnement.

J'émet un

**AVIS FAVORABLE** au projet de création d'une carrière de matériaux alluvionnaires sur le territoire de la commune de PONT-SUR-YONNE présenté par les sociétés GSM et MRF-DLB,

Assorti de la RÉSERVE suivante, relative à l'impact visuel de l'exploitation :  
- suppression du passage aérien au dessus de la RD 976 et création d'un passage inférieur (\*).

(\*) Cette technique récente de passage des bandes transporteuses sous la chaussée n'existait pas lors de l'élaboration du dossier. Elle ne remet pas en cause l'économie générale du dossier.

**AUXERRE, le 20 novembre 2015**

**Patrick GIÉVIS**  
**Commissaire enquêteur**

*SIGNE*