

**Département de Loire atlantique  
Ville de Guémené-Penfao (44290)**

Enquête publique unique ouverte du lundi 15 mars au vendredi 16 avril 2021 inclus  
Par arrêté préfectoral du 18 février 2021 (n° 2021/ICPE/017)  
Suivant décision du tribunal administratif du 07 janvier 2021  
(N° E20000183/44)

**Enquête publique complémentaire concernant la demande  
d'exploitation de la carrière du Tahun sur la commune de Guémené-  
Penfao (44)**



**Rapport et Conclusions remis le 17 mai 2021  
Aux représentant.es de l'Autorité Organisatrice (Préfecture 44)  
Par le commissaire enquêteur  
2eme partie les conclusions**

**Département de Loire Atlantique**  
**Commune de Guémené-Penfao (44290)**

**Rapport et Conclusions du commissaire enquêteur**

Nommé sur décision du tribunal administratif décision en date du 07 janvier 2021  
(N° E20000183/44)

**Deuxième partie : les conclusions**

**Dans le cadre de l'enquête publique complémentaire**

- Qui s'est déroulée du lundi 15 mars au vendredi 16 avril 2021 inclus
- Ouverte par arrêté préfectoral (n° 2021/ICPE/017) en date du 18 février 2021
- Concernant la demande d'exploitation de la carrière du Tahun, demande présentée par la Société « Pigeon Carrières » qui a son siège à Argenté Du Plessis (35370).

## **Préambule:**

### **Relatif aux mesures de protection liées à la COVID-19**

En raison des circonstances exceptionnelles sanitaires relatives au coronavirus, l'article 4 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête stipule que « les modalités d'accueil du public peuvent évoluer, les horaires d'ouverture peuvent être restreints et la prise de rendez-vous rendue nécessaire ».

Il précise également que « préalablement à tout déplacement il est conseillé de se renseigner auprès de la mairie afin de connaître les modalités pratiques en vigueur (éventuellement prise de rendez-vous, port du masque, se munir de son propre stylo etc...)».

Lors des permanences, le commissaire enquêteur a notamment veiller à la mise en œuvre des mesures adaptées comme le port du masque , la distanciation en particulier lors des moments d'attentes, la mise à la disposition du public, de flacons de gel hydroalcoolique (en particulier à proximité des documents consultables et de l'écran disponible pour le public).

### **Relatif au contexte des présentes conclusions**

Le rapport (1ere partie) qui précède et les présentes conclusions s'inscrivent dans le cadre d'une enquête complémentaire prévue par l'article L123-14 du code de l'environnement et suivant les modalités fixées aux articles R123-8 à R123-12 et R123-23 du même code. Cette enquête publique complémentaire porte « sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement ».

En conséquence, le rapport et les présentes conclusions sont complémentaires à ceux résultant de l'enquête publique initiale qui s'est déroulée du 01 avril au 03 mai 2019.

Bien entendu chacune de ces deux parties (rapport et conclusions), se suffit à elle-même et est rédigée avec cette préoccupation et suivant ce principe, conformément à l'article 7 de l'arrêté préfectoral (1<sup>er</sup> alinéa) d'ouverture de l'enquête publique complémentaire .

Toutefois presque deux années se sont écoulées entre l'enquête initiale et la présente enquête complémentaire.

Par ailleurs, cette enquête bien que complémentaire revêt les caractéristiques d'une première enquête notamment par sa durée, son nombre de permanences ; elle bénéficie de la désignation d'un nouveau commissaire enquêteur qui n'a aucunement participé et de quelque façon que ce soit aux enquêtes précédentes et ses registres ont recueilli de nombreuses observations.

Pour ces raisons :

- afin d'obtenir des avis et compléments d'informations de la part du maître d'ouvrage et demandeur, avant la rédaction du rapport et des conclusions, la présente enquête a donné lieu à un Procès-Verbal de synthèse que l'article R123-18 du code de l'environnement ne rend pas obligatoire.

- le rapport qui précède les présentes conclusions synthétise l'ensemble du dossier soumis à enquête complémentaire ; son contenu peut être jugé excessif et sa lecture fastidieuse, mais il considère l'ensemble des observations, seule modalité susceptible d'attester de la prise en considération de l'intégralité et du projet et des observations qui le concerne.

Quant aux présentes conclusions, conformément à l'article R123-23 du code de l'environnement, elles ne considèrent que les modifications qui justifient l'enquête complémentaire, à savoir :

- la répartition du trafic diffusé, depuis le site du Tahun, sur la seule route départementale 42
- l'amélioration de la visibilité à la sortie du site
- la réduction des surfaces, objet de la demande d'exploitation, du fait de l'abandon de la plateforme de stockage initialement envisagée au sud de la départementale 125
- les eaux rejetées, d'une part leur traitement au et d'autre part le renforcement éventuel des fossés qui seraient affouillés.

Elles sont en particulier précisées à la note de présentation datée de janvier 2021 et énumérées aux pages 4 et 5 d'une note antérieure (mais non datée) dénommée « note de présentation des modifications apportée au projet de la Société PIGEON CARRIERES ». elles sont plus amplement détaillées ci-après.

S'agissant d'une enquête complémentaire, parmi les points qui ont été abordés au PV de synthèse et qui l'ont été également au rapport qui précède, seuls ceux afférents aux modifications (justifiant l'enquête complémentaire) sont pris en considération pour l'élaboration des présentes conclusions, conformément à l'article R123-23 du code de l'environnement, lequel stipule que l'enquête complémentaire « porte sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement ».

Ainsi l'avis du commissaire enquêteur, à l'issue d'une enquête complémentaire, doit pouvoir

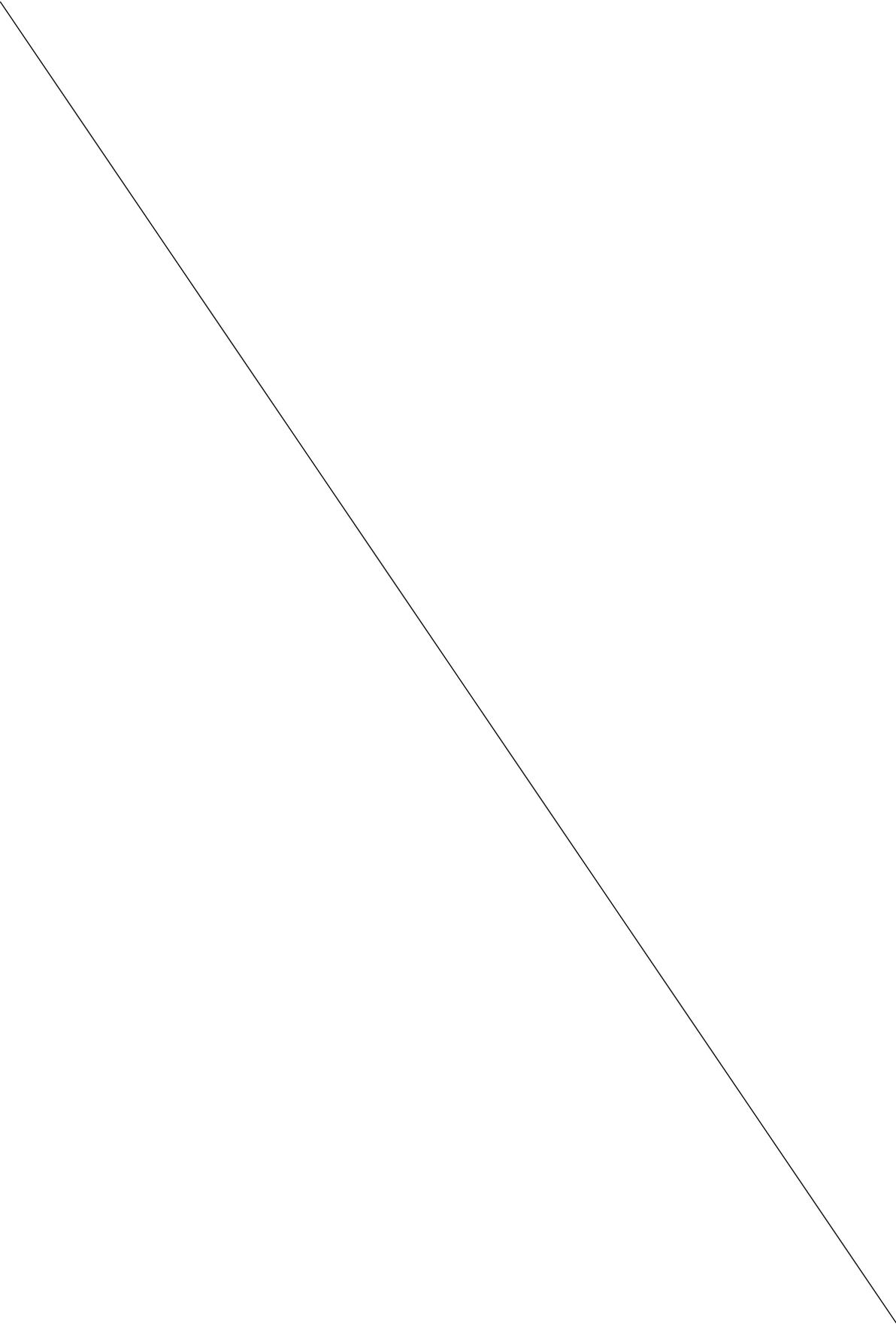
- D'une part mesurer « les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement »
- D'autre part appréhender si les modifications objet de l'enquête complémentaire sont de nature à faire évoluer l'avis initial, en particulier de nature à lever d'éventuelles réserves dont serait assorti cet avis initial.

A ce titre rappelons que pour être juridiquement valide une réserve doit pouvoir être levée par le seul maître d'ouvrage ou constituer une condition de la décision prise à l'encontre de la demande, postérieurement à l'enquête publique, dans le cadre de la ou des procédures règlementaire(s) .

## **Deuxième partie : les conclusions**

### **Avis et conclusions du commissaire enquêteur sur la demande d'exploitation d'une carrière au lieudit le Tahun sur la commune de Guémené-Penfao.**

<b>2.1</b>	<b>Le contexte .....</b>	<b>pages 6 à 10</b>
2.1.1.	Le projet	
	La description sommaire du projet	
	Les propositions de modifications apportées au projet	
	Le dossier d'enquête publique	
	les avis émis	
2.1.2.	L'enquête	
	La Préparation de l'enquête	
	Information du public - publicité et affichages de l'enquête	
	Accès aux dossiers et registres d'enquête	
	Les permanences durant l'enquête	
	Les investigations et compléments d'information	
	Les PV de synthèse des observations et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage	
<b>2.2</b>	<b>La participation du public et synthèse de l'analyse des observations .....</b>	<b>pages 11 à 13</b>
	La participation du public	
	Les observations du public	
<b>2.3</b>	<b>Les problématiques et les analyses .....</b>	<b>pages 14 à 19</b>
2.3.1	La problématique	
2.3.2	L'analyse au regard des éventuels(s) avantage(s) et inconvénient(s) des modifications proposées	
2.3.3	L'analyse au regard de l'avis émis par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique initiale	
<b>2.4</b>	<b>Les conclusions .....</b>	<b>Pages 20 à 22</b>



## **2.1 Le contexte**

### **2.1.1 Le projet**

#### **La description sommaire du projet**

Le projet a pour objectif de remettre en exploitation et à ciel ouvert, une ancienne carrière située au lieudit « le Tahun » sur la commune de Guémené-Penfao et sur le foncier de laquelle le demandeur bénéficie d'un contrat de forage.

La demande est sollicitée pour 15 ans et porte sur une surface réduite à environ 14 ha (après modification), afin d'assurer une production moyenne de 180000 tonnes/an. (avec un maximum de 400000 tonnes an sur une période n'excédant pas 2 ans).

Elle inclut l'accueil de 160 000 mètres cubes de déchets inertes en vue de remblayer partiellement l'excavation ainsi que l'exploitation d'installations mobiles, de traitement des matériaux pour une puissance de 850KW.

Le projet ressort des secteurs d'activités visés par les rubriques 2510, 2515, 2517, 2720 (régime d'autorisation) et 1435 (régime de déclaration) de la nomenclature des Installations Classées au titre de la Protection de l'Environnement.

#### **Les propositions de modifications apportées au projet**

Elles ont été proposées postérieurement à l'enquête publique initiale, au vu des avis émis et des conclusions de son commissaire enquêteur. Elles concernent :

- la répartition du trafic diffusé depuis le site du Tahun sur la seule route départementale 42, à raison de 80% de ce trafic vers la commune de Conquereuil et de 20% vers la commune « Le Gave »
- l'amélioration de la visibilité à la sortie unique du site du Tahun sur la départementale 125
- la réduction des surfaces, objet de la demande d'exploitation, du fait de l'abandon de la plateforme de stockage initialement envisagée sur la parcelle (cadastrée section XL n°11 pour 17100 m<sup>2</sup>) située au sud de la départementale 125
- les eaux rejetées, d'une part leur traitement au calcaire en raison de leur acidité avant leur rejet en milieu naturel suivant un débit d'environ 37m<sup>3</sup>/h et d'autre part, après constat, le renforcement des fossés qui seraient affouillés.

Ces modifications sont en particulier précisées à la note de présentation datée de janvier 2021 et énumérées aux pages 4 et 5 d'une note antérieure (mais non datée) dénommée « note de présentation des modifications apportée au projet de la Société PIGEON CARRIERES ».

#### **Le dossier d'enquête publique**

Le dossier soumis au public pendant la durée de l'enquête complémentaire était composé des pièces et documents regroupés en 4 fascicules présentés lors de l'enquête publique initiale :

- un premier fascicule réunissant la demande initiale, l'étude de dangers, la notice hygiène et sécurité
- un second fascicule composé de l'étude d'impact,
- un 3eme fascicule constitué du volet biologique de l'étude d'impact :
- le résumé non technique de l'étude d'impact constituant le 4eme et dernier fascicule.

Les avis succinctement présentés ci-dessous (1er paragraphe) émis par la DRAC, l'INAO, le CD 44, la MRAE, l'ARS et Redon Agglomération complétaient ces fascicules.

A l'ensemble de ces documents et pour les besoins de l'enquête complémentaire, compte tenu des modifications proposées par le demandeur et maître d'ouvrage, les pièces suivantes ont été ajoutées :

- une « note de présentation datée de janvier 2021
- une « note de présentation des modifications apportées » au dossier
- un complément relatif au trafic routier
- puis les pages modifiées de la demande, de l'étude des dangers, de la notice hygiène et sécurité et de l'étude d'impact

### **les avis émis**

Les premiers avis ont été émis dans le cadre de la demande initiale d'exploitation de la carrière du Tahun et préalablement à la première enquête publique (dite initiale) qui s'est déroulée du 2 avril au 3 mai 2019 inclus.

Ces avis émanaient (par ordre chronologique) :

- de la Direction Régionale des Affaires Culturelles - DRAC- en date du 19 août 2015 ; il précise les modalités de mise en œuvre du diagnostic archéologique préalable ;
- de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité - INAO - en date du 21 août 2017 qui n'avait « pas de remarque à formuler ... ».
- du Département de Loire Atlantique - CD44 - , daté du 23 novembre 2018 et complété le 10 février 2020, qui émet un avis défavorable fondé notamment sur la conservation du réseau routier départemental, la sécurité de ses usagers et les dispositions prévues pour l'évacuation des eaux de la carrière .
- de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale - MRAE - en date du 7 février 2019 et qui en conclusion souligne que « l'étude d'impact prend en compte l'ensemble des compartiments environnementaux... mais pâtit de sa relative ancienneté et d'une analyse insuffisante des effets potentiels du projet à l'extérieur du site, qui pourrait résulter de la nécessité d'adapter le réseau routier... » .
- de l'Agence Régionale de Santé des Pays de Loire - ARS - en date du 17 juillet 2019 qui donne avis « favorable à la demande d'exploitation du site » ;
- de Redon Agglomération en date du 17 janvier 2020 qui se déclare favorable.

Dans le cadre de l'enquête complémentaire, objet des présentes conclusions, les avis suivants ont été émis :

- deux avis favorables :
  - l'un de la commune de Marsac sur Don, objet de la délibération datée du avril 2021 et fondée sur la sécurité du site et une nouvelle répartition du trafic de camions lié à la carrière

- et l'autre de Guémené-Penfao pris par délibération du 12 février 2020 ; cette dernière l'a complété par une délibération prise le 18 mars 2021 qui assortit son avis favorable de réserves ayant trait à la préservation du bourg de Conquereuil (= déviation), à la sécurisation des habitants du hameau « les Rivières », au contrôle régulier de la qualité de l'eau, de l'air et des déchets inertes et à la sécurité définitive du site,
- celui dorénavant, « favorable mais très réservé » du Conseil Départemental de Loire atlantique (courrier daté du 13 avril 2021) en raison de l'absence d'éléments nouveaux fournis par le demandeur et de nature à « garantir la pérennité du patrimoine routier départemental ainsi que la sécurité des usagers et des riverains dans ce secteur » .
- des avis défavorables pris par les communes de Derval (délibérations du 14 février 2020 et 26 mars 2021), du Gavre (délibération du 5 février 2020 et 22 avril 2021), de Conquereuil (délibération du 6 avril 2021). Ceux-ci sont principalement fondés sur les gênes et nuisances résultant du trafic routier susceptible d'être généré par l'exploitation de la carrière , les risques de pollution ..., et l'impact sur le développement de l'activité touristique.

Pour sa part, saisie par l'autorité préfectorale (attestation jointe au dossier d'enquête publique complémentaire et datée du 4 mars 2020) , la MRAE n'a pas émis d'avis complémentaire « relatif à l'étude d'impact actualisée ».

Enfin le syndicat du bassin Chère/Don/Isac a fait part de son avis sur « la gestion des rejets dans le milieu » trop tardivement (courriel adressé au maire de Guémené-Penfao puis au commissaire enquêteur daté du 12/05/2021) pour que celui-ci puisse être pris en compte dans le cadre du présent rapport.

### **2.1.2 l'enquête**

#### **La Préparation de l'enquête**

Le premier échange (les 6 et 13 janvier 2021) avec l'autorité organisatrice a permis de définir la durée de l'enquête publique et sa période (mi-mars à mi-avril 2021) ; afin d'assurer une meilleure sécurité juridique, les modalités de cette enquête complémentaire, ont été calées sur celles d'une première enquête notamment quant à sa durée ( un mois), à son nombre de permanences (6), à la mise en place d'un registre dématérialisé offrant, en période de crise sanitaire, une possibilité de consultations et de dépôts d'observations à distance.

Par ailleurs, deux permanences ont été organisées l'une un samedi et l'autre un des jours de marché sur la commune siège de l'enquête.

Un second échange qui s'est déroulé le 23 février 2021, en mairie de Guémené-Penfao avec le maître d'ouvrage a permis à ce dernier d'exposer son projet, la chronologie des études et procédures et de commenter son dossier.

Il a été suivi, le même jour d'une première visite du site à l'issue de laquelle cinq lieux d' « affichage sur site » ont été arrêtés.

Enfin une troisième rencontre qui s'est déroulée le 1<sup>er</sup> mars 2021 en préfecture de Loire-Atlantique, a été l'occasion de préparer le registre d'enquête , de prendre connaissance de l'intégralité du dossier papier, d'en vérifier la complétude et de le viser .

## **Information du public - publicité et affichages de l'enquête**

Celle-ci a fait l'objet d'insertions d'un avis dans chacune des éditions de Ouest France et de Presse Océan des 25 février et 15 mars 2021 conformément à l'article 3 de l'arrêté préfectoral susmentionné. Un affichage sur site a été réalisé en cinq endroits différents conformément à l'arrêté ministériel du 24 avril 2012 (format A2, lettres noires sur fond jaune ...) et à l'article 3 de l'arrête préfectoral d'ouverture d'enquête : quatre points situés aux abords immédiats du site assiette du projet et un cinquième situé au carrefour formé par les départementales 42 et 125, lieu de passage de nombreux résidents des hameaux et des communes proches .

L'affichage est resté en place au moins 15 jours avant le début de l'enquête et jusqu'à sa clôture, ainsi qu'en attestent le demandeur et maître d'ouvrage, et les constats d'huissier.

Les communes de Conquereuil, Derval, le Gavre, Marsac/Don et Guémené-Penfao ont, bien sûr , affiché le même avis aux portes de leur mairie ; la dernière désignée a par ailleurs diffusé l'information sur son site web et ses panneaux électroniques d'informations , au plus tard à compter du 26 mars 2021 et cela jusqu'à la fin de l'enquête.

## **Accès aux dossiers et registres d'enquête**

L'enquête a été ouverte le 15 mars 2021 à 8h30, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral portant organisation et ouverture de la procédure. Dès cet instant, l'ensemble des pièces papier constitutives du dossier, le poste informatique permettant de mettre à disposition le même dossier, mais de façon dématérialisée, ainsi que le registre papier ont été mis à la disposition du public.

Le site internet des services de l'Etat en Loire-Atlantique, celui de PubliLégal, le registre dématérialisé associé ainsi que l'adresse courriel, ont été opérationnels également dès 8h30 le 15 mars 2021 . Aucun dysfonctionnement n'a été constaté et/ou signalé durant toute la durée de l'enquête, hormis le signalement résultant d'une observation concernant l'impossibilité d'accéder au site et au registre dématérialisé via le site de la préfecture en raison du libelle incorrect de l'adresse figurant sur ce dernier (le mot « carrière » était indiqué au pluriel alors qu'il est au singulier sur l'adresse électronique); l'anomalie a été corrigée le même jour, le 29 mars 2021 soit 18 jours entiers avant la clôture de l'enquête, étant précisé que les utilisateurs de cette adresse erronée recevaient un message les informant d'une erreur dans l'adresse et les invitant à vérifier cette dernière.

L'enquête s'est terminée le vendredi 16 avril 2021, la dernière permanence ayant été accessible au public de 13h30 à 16h15. Le registre numérique <http://carriere-de-tahun-guemene-penfao.enquetepublique.net> et l'adresse mél [carriere-de-tahun-guemene-penfao@enquetepublique.net](mailto:carriere-de-tahun-guemene-penfao@enquetepublique.net) ont été fermés à 16h15h , ne permettant plus, au-delà de cette heure, ni consultation du dossier ni dépôt d'observations par voie électronique.

## **Les permanences durant l'enquête**

Le calendrier et la tenue des permanences ont été respectés et n'ont fait l'objet d'aucun incident. Conformément à l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, les 6 permanences ont eu lieu à la « Maison des Permanences » qui jouxte les locaux du service urbanisme de la mairie de Guémené-Penfao. Elles se sont déroulées dans des conditions matérielles satisfaisantes. Le bureau mis à disposition était bien dimensionné et agencé, et disposait d'une salle d'attente. Au total, 38 personnes ont été reçues. L'affluence n'a pas entraîné d'attente excessive et peu de visiteurs ont passé du temps pour consulter le dossier d'enquête, conduisant dans un seul cas à une prolongation de la permanence.

## **Les investigations et compléments d'information**

Pour compléter la connaissance du projet, son environnement et son contexte, le commissaire enquêteur a rencontré ou échangé directement avec :

- Les maires des communes de Conquereuil, Derval, Gavre, Guémené-Penfao et Marsac sur Don,
- l'inspectrice en charge du dossier au sein de la DREAL
- deux collaborateurs départementaux en charge des routes au sein de la direction départementale des territoires de la délégation implantée sur la commune de Nozay.

Pour mieux appréhender les risques, outre le site assiette du projet et son environnement immédiat, le commissaire enquêteur a également visité les centres des communes de Conquereuil, Derval et du Gavre.

## **Les PV de synthèse des observations et mémoire en réponse du Maître d'ouvrage**

Dans le cadre d'une enquête publique complémentaire qui porte « sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement » ; les textes n'obligent pas à réaliser un Procès-Verbal (PV) de Synthèse tel que prévu à l'article R123-18 du code de l'environnement. Toutefois aucune disposition interdit au commissaire enquêteur de rédiger un procès-verbal de synthèse et de se rapprocher du maître d'ouvrage pour recueillir son avis.

Aussi compte tenu du nombre d'observations reçues, des deux années qui se sont écoulées entre l'enquête initiale et l'enquête complémentaire, et des caractéristiques apparentes comparables à celles d'une première enquête (durée, nombre de permanences, nouveau commissaire enquêteur...), un procès-verbal de synthèse a été communiqué au demandeur et maître d'ouvrage le 23 avril 2021. Celui-ci lui a été présenté à son représentant (Mrs Ledroff accompagné d'un représentant du bureau d'études LCBTP) dans les locaux de l'entreprise Pigeon TP Loire Anjou à Montoir de Bretagne.

Le demandeur et maître d'ouvrage a transmis ses compléments, remarques et éléments dans le cadre de son mémoire en réponse au Procès-verbal de Synthèse ; ce mémoire, daté de mai 2021, a été reçu par courriel le 7 mai et par courrier le 12 mai 2021 par le commissaire enquêteur.

Le demandeur y joint une annexe (numérotée 2) au terme de laquelle il assure de la compatibilité de sa demande et de son projet d'exploitation de la carrière du Tahun avec les orientations du Schéma Régional des Carrières en Pays de Loire.

## 2.2 La Participation du public et synthèse de l'analyse des observations

### La participation du public

Le registre papier n'a recueilli qu'un faible nombre d'observations (13 au total).

Comme fixé par l'article 4 (10<sup>ème</sup> alinéa) de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, et pour permettre de prendre connaissance à distance de l'ensemble des observations du public, les observations portées sur le registre papier ont été scannées puis déposées par les services municipaux guéménéens sur le registre électronique via un courriel, cela au fur et à mesure de leur dépôt.

Toutefois en raison probablement d'une erreur de manipulation, une observation portée sur le registre papier a été versée deux fois sur le registre électronique : la n° 4 sur le registre papier et les n° 102 et 129 sur le registre électronique.

Enfin, 145 observations ont été déposées durant les 5 derniers jours de l'enquête, justifiant, au besoin, sa durée et attestant de la qualité de l'information affichée.

L'adresse électronique a reçu 351 observations (soit 307 hors duplication des observations papier, hors doublon et hors celles sans contenu - voir ci-après), le plus souvent (pour 75 % des dépôts) sous forme de courriels, lesquels ont été versés automatiquement et au fur et à mesure sur le registre électronique. Ainsi, le registre dématérialisé dénombre 351 observations (toutes origines confondues) auxquelles il convient d'ajouter 4 observations papier qui ont été bien sur déposées avant la clôture de l'enquête et qui n'ont pu être transcrites à temps sur le registre dématérialisé: il s'agit des observations numérotées 10, 11, 12 et 13 sur le registre papier, lesquelles ont bien évidemment été prises en considération.

Le total brut des observations s'élève donc à 355 (351 numérotées sur le registre dématérialisé auxquelles s'ajoutent les 4 observations papier non transcrites électroniquement), desquelles il peut être légitime de déduire :

- les 5 observations repérées sans contenu résultant probablement d'une erreur de saisie (observations n° 78,112,121,124,125) .
- les 34 observations repérées comme faisant doublon (voir observations n° 2 et 3, 5 et 34, 3 et 21, 16 et 26, 13 et 30, 4 et 21, 6 avec 37 et 42, 39 et 40, 7 et 36, 17 et 25, 11 et 32, 39 et 40, 43 et 50, 45 et 48, 44 et 48, 46 et 47, 42 et 51, 63 et 65, 58 et 69, 68 et 70, 56 avec 72 et 73, 54 et 74, 81 avec 83 et 84, 95 et 96, 99 et 100, 82 et 101, 102 et 129, 117 et 122, 126 et 127, 116 et 128, 244 et 274), ceux-ci peuvent avoir été faits sciemment en particulier lorsqu'un temps important sépare les observations ou être le résultat soit d'un oubli, soit d'une erreur de manipulation en particulier lorsque les doublons se suivent.

Par ailleurs sur le registre électronique, près de 150 observations identifiées présentent une forme et un contenu très proches, voire quasi identiques :

- Pour les unes (les plus nombreuses soit 90% de ces 150 environ), si l'introduction diffère parfois en se prévalant ou des « Accords de Paris », ou de la configuration du centre -bourg de Conquereuil, ou d'une citation de Antoine de Saint Exupéry, ou encore de considérations familiales ..., elles sont inspirées probablement d'un projet de pétition mis en ligne sur les réseaux sociaux sous l'intitulé « stop au projet d'exploitation de la carrière du Tahun et

d'enfouissement de déchets », pétition qui n'a pas été remise au commissaire enquêteur mais dont l'observation n° 350 informe qu'elle a réuni 516 signatures sans davantage de précisions, (voir par exemple à ce titre les observations n° 5, 6, 7, 8, 9, 10, ...45, 46, 47, 53, 54, 56, 57, 58 ... 60, 61, 63 ,69 à 73 ... 79,80, 81, 88 ,89, 90, 94,9 5, 96, 98 ...105, 106, 108 à 111, 113, 114, 115, 138, 141, 142, ,... 144 à 146,... 162,166, 167, 171, 176 .... 185, 186 ... 200, 202, 203, 207, 208, 209, 210 à 214, 216, 217...218, 222, 223, 225, 229, 230, 232, 259, 261 à 263, 265 à 273, 278,279, 280 ...293 à 295 ...2998, 299, 304, 306, 307, 310..., 313,314, 315, 317, 318 ... 3332, 333, 336 ... cette énumération n'étant pas exhaustive).

- Pour les autres (moins de 10), plusieurs fois répétées en des termes quasi identiques, elles soulignent des enjeux à caractère économique (voir par exemple à ce titre les observations n° 170, 191, 192, 193...).

Enfin, quelques-unes se singularisent formellement en raison ou de leur signature (exemple n° 77) ou de leur contenu (par exemple les n° 83 et 84) ou encore de leur humour (exemple n° 139) ... ; elles n'en ont pas moins bénéficié d'une même prise en considération.

Enfin deux observations n'ont pas pu être prises en considération sur le registre électronique parce que déposées trop tard (précisément à 16h35 et 23h03 le 16/04/2021) après la clôture de l'enquête.

### **Les observations du public**

Les 316 observations (hors doublons et observations sans contenu) représentent pres de 2500 contributions réparties sur une quinzaine de thèmes différents (économie, déplacements et sécurité, l'entretien des voies, les eaux souterraines et de ruissellement, les nuisances atmosphériques, les nuisances sonores, les vibrations, les pollutions, les déchets inertes, les espaces naturels, la faune et la flore, le changement climatique , la salubrité publique, le dossier et l'enquête ...).

Quasiment toutes les contributions prennent position sur le projet ; si quelques-unes, très rares (15), ne prennent pas explicitement position (voir par exemple les observations n° 54 , 159, 170 ...), le plus grand nombre exprime un avis défavorable ; celui-ci réunit 269 observations quand les avis favorables (32) représentent 10% des observations.

C'est donc une très large majorité des auteur.es des observations qui s'oppose au projet mais ce constat ne doit pas faire oublier qu'une enquête publique n'est pas un vote et n'a pas d'objectif référendaire.

Parmi les 316 observations et les (presque) 2500 contributions, un premier groupe de thèmes fonde majoritairement les réserves ou le plus souvent les avis défavorables. Ce premier groupe comprend :

- un domaine concernant la protection des « espaces naturels existants » à l'appui de laquelle la faune et la flore résultant de la renaturation sont fréquemment invoquées
- un autre concernant les risques résultant du trafic des camions générés par l'exploitation de la carrière ; le plus souvent, ces risques sont développés dans le cadre de la sécurité de circulation et posés en terme de sécurité routière

- les observations situent quasiment au même niveau les risques sonores et de pollution atmosphérique (gaz d'échappement, poussières ...) qui sont le plus souvent associés au trafic de camions. Les nuisances sonores liées directement à l'exploitation de la carrière (concassage, tirs ...) sont plus rarement citées (5% de l'item)
- les déchets inertes qui étayent très fréquemment un avis défavorable et que la plupart des observations associe au risque de pollution des eaux souterraines en cas de contrôle défectueux de ces déchets ; quelques très rares observations soulignent cependant l'intérêt de développer des installations de stockage pour ce type de déchets.
- les impacts économiques que la grande majorité ( plus de 80%) des observations considérant ce thème, juge négatifs sur l'attraction touristique et que d'autres (bien moins nombreuses) considèrent positifs sur l'emploi ou la filière économique concernée ...

Chacun de ces item ou thème est invoqué par près des 3/4 des observations et représentent plus de 75% de l'ensemble des contributions.

Un second groupe appuie environ 15% des observations et représente près de 20 % des contributions. Il concerne :

- les risques de rabattement de nappe ou d'assèchement de puits et de sources
- le climat , les consommations de ressources naturelles opposées à une économie circulaire , le réchauffement climatique auquel l'imperméabilisation de sols contribue ;

Un troisième groupe, invoqué par moins d'un dixième des observations, représente environ 5% des contributions ; il réunit des thèmes aussi divers que la qualité du dossier, la salubrité publique, le traitement des eaux , la remise en état, la pollution lumineuse , les tirs de mine, les vibrations ...

Enfin, il ressort des contributions que environ un tiers d'entre elles, concerne les modifications que le demandeur et maître d'ouvrage propose d'apporter à son projet initial et qui sont l'objet de l'enquête complémentaire.

Celles ayant trait aux risques et nuisances susceptibles d'être générés par la circulation des camions fréquentant l'éventuelle carrière focalise la quasi-totalité (plus de 90%) de ces contributions quand d'autres ne font l'objet d'aucune contribution, à savoir l'amélioration de la visibilité à la sortie du site du Tahun et la réduction d'emprise du fait de l'abandon de la plateforme de stockage initialement envisagée sur la parcelle située au sud de la départementale 125

## 2.3 Les problématiques et les analyses

### 2.3.1 La problématique

Les présentes conclusions s'inscrivent dans le cadre d'une enquête complémentaire prévue par l'article L123-14 du code de l'environnement, suivant des modalités fixées par les articles R123-8 à R123-12 et R123-23 du même code.

Ainsi, l'enquête publique complémentaire porte « sur les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement » ; les conclusions sont donc tenues et limitées par ces dispositions.

Le projet d'origine a fait l'objet d'un avis du commissaire enquêteur ainsi formulé, à l'issue de l'enquête publique initiale :

« En conclusion, considérant que le maître d'ouvrage s'est engagé à établir un plan de surveillance des poussières et ... j'émetts un avis favorable au projet de réouverture de la carrière du Tahun, avec cependant les réserves suivantes :

- Aucun camion de la carrière n'empruntera de façon régulière la route départementale numéro 25 en traversée des hameaux du Tahun et de Guénouvry ;
- Le transit des camions de la carrière du Tahun sur une voie unique, la route départementale 42 envisagée en dernière intention par le maître d'ouvrage, devra recueillir l'accord préalable du conseil général de Loire-Atlantique...
- Le positionnement précis du dispositif entrée, sortie des véhicules de la carrière ... devra lui aussi recueillir l'accord des services du département.
- La parcelle numéro 11 au sud de la route départementale numéro 125, ne sera pas utilisée comme lieu de stockage de matériaux ...».

Compte de ces conclusions et d'avis émis notamment par les personnes publiques sollicitées (CD 44, communes ...), le demandeur a apporté les modifications suivantes à son projet initial :

- 1- une répartition du trafic diffusé depuis le site du Tahun sur la seule route départementale 42, à raison de 80% de ce trafic vers la commune de Conquereuil et de 20% vers la commune « Le Gave »
- 2- les eaux rejetées : d'une part leur traitement au calcaire en raison de leur acidité avant leur rejet en milieu naturel suivant un débit d'environ 37m<sup>3</sup>/h et d'autre part, après constat, le renforcement des fossés qui seraient affouillés,
- 3- l'amélioration de la visibilité à la sortie du site du Tahun
- 4- la réduction d'emprise et des surfaces, objet de la demande d'exploitation, du fait de l'abandon de la plateforme de stockage initialement envisagée sur la parcelle (cadastrée section XL n°11 pour 17100 m<sup>2</sup>) située au sud de la départementale 125

Il appartient donc au commissaire enquêteur de l'enquête complémentaire de mesurer :

- d'une part les avantages et inconvénients des modifications pour le projet et pour l'environnement
- d'autre part si les modifications sont de nature à faire évoluer l'avis initial, soit à permettre la levée des réserves formulées par le commissaire enquêteur à l'appui de ses conclusions émises à l'issue de l'enquête initiale, soit à en soulever de nouvelles.

### **2.3.2 L'analyse au regard des éventuels(s) avantage(s) et inconvénient(s) des modifications proposées :**

#### **Concernant la répartition du trafic**

La modification proposée pour la répartition du trafic de camions généré par l'exploitation de la carrière, offre l'avantage de répondre directement à l'une des réserves dont est assorti l'avis émis par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête initiale.

Elle présente l'inconvénient de ne pas posséder, telle qu'elle est présentée, le caractère réglementaire que revêt une décision prise par l'autorité disposant des pouvoirs de police sur les voies concernées, suivant leur situation, agglomérée ou non.

Elle présente surtout l'inconvénient de renvoyer 80% du trafic de camions estimé et généré par l'exploitation de la carrière, vers le nord, sur le Hameau « les Rivières » et le centre bourg de la commune de Conquereuil.

Ainsi, vers le nord, seraient renvoyés 40 passages de camions en période d'exploitation normale (à raison de 180 000 tonnes/an), soit compte tenu des horaires précisés au dossier (7h-18h30) un camion quasiment tous les  $\frac{1}{4}$  d'heure environ.

En période d'exploitation intense (4000000 tonnes/an dans la limite de deux années consécutives), ces chiffres seraient respectivement de 84 passages /jour soit quasiment deux camions à chaque  $\frac{1}{4}$  d'heure. Il est du reste probable qu'à certaines périodes de l'année (par exemple en hiver) ces chiffres soient supérieurs.

Si le trafic vers le nord a pu paraître acceptable moyennant quelques aménagements de sécurité dans le cadre du projet d'origine et au commissaire enquêteur, lors de l'enquête initiale, (20% du trafic soit 10 camions jours en période d'exploitation normale), la modification proposée l'intensifie et le rend incompatible avec l'animation et la vie d'une centralité disposant d'équipements et de services d'autant que la traversée du centre bourg de Conquereuil constitue, avec celui de la commune de Derval (à partir de la départementale 42), les tronçons en agglomération les plus dangereux du point de vue de la sécurité routière en raison de leurs caractéristiques (virage conjugué à une étroitesse de l'emprise routière, à une visibilité réduite ...).

#### **Concernant les eaux rejetées**

La modification proposée présente des avantages réels en raison :

- du traitement au calcaire systématisé sur les eaux rejetées dans le milieu naturel.
- et de l'assurance apportées sur la capacité des fossés de la RD n° 125 à écouler les eaux de la carrière sans dégradation du domaine public routier, au besoin en renforçant par des protections béton préfabriqués en cas d'affouillement.

Le débit annoncé permet d'accueillir les eaux de la carrière (conforme aux préconisations du SDAGE) y compris lors d'une pluie décennale, sans débordement limitant ainsi les risques d'accident ou de dégradation sur la départementale 125.

## **Concernant l'amélioration de la visibilité en entrée et sortie de carrière**

Conjugué à la suppression d'un accès et à l'obligation de « tourne à droite », le réaménagement de l'accès unique pour les entrées et sorties, est de nature à réduire notablement les risques d'accidents. En effet ces dispositions additionnées amélioreront la visibilité, réduiront les traversées de voies et les « cisaillements » de sens de circulation.

Etonnamment, les caractéristiques de cette modification ne sont esquissées que dans le cadre du mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse : pour améliorer la visibilité, la largeur de l'unique entrée-sortie sera portée de 6 mètres à 10 mètres et fera l'objet d'une déclaration de travaux ; aucune modalité d'insertion et/ou d'amélioration paysagère n'est précisée.

## **Concernant la réduction d'emprise :**

De toute évidence, l'abandon de la parcelle initialement située au sud de la départementale 125 et destinée à une plateforme de stockage de matériau présente de nombreux intérêts en terme de sécurité, ce qui peut expliquer l'absence d'observation relative à cette modification.

Cette modification apparaît de nature à réduire de nombreux risques et dangers :

- le tronçon routier situé à hauteur de la carrière ne risque plus d'être considéré par les salariés et les usagers du site comme « une voirie annexe » ou « un prolongement » de l'exploitation de la carrière avec les risques que cela peut présenter : moindre attention, salissures, dégradations, entretien, salissures...
- cet abandon réduira les surfaces affectées à la circulation des véhicules lourds et, de ce fait, réduira les espaces susceptibles de constituer des surfaces artificialisées
- en faisant disparaître le risque lié aux traversées de la route départementale entre deux sites d'une même exploitation, la modification améliore et la sécurité routière et la sécurité professionnelle ; et cette dernière doublement, en supprimant le risque électrique résultant de la présence d'un câble en surplomb de la parcelle.

Toutefois, au titre des inconvénients, il semble possible voire probable que cet abandon conforte la friche qui s'est développée sur la parcelle concernée alors qu'un entretien normal eut permis de l'affecter à une destination naturelle (biodiversité ?) ou agricole ; en tout état de cause, l'évolution d'une friche demeure réversible.

### **2.3.3 L'analyse au regard de l'avis émis par le commissaire enquêteur lors de l'enquête publique initiale :**

#### **Les premières conséquences des modifications proposées**

Il ressort avec évidence que trois des quatre modifications proposées, objet de l'enquête complémentaire, à savoir celles afférentes aux eaux rejetées, à la visibilité en entrée et sortie de carrière et à l'abandon du stockage de matériau initialement prévu au sud de la départementale 125, disposent

d'un bilan notoirement favorable à leur mise en œuvre tant dans l'intérêt du projet que de l'environnement.

Ces trois modifications permettent de lever trois des quatre réserves émises par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête initiale, à savoir celles formulées comme il suit (en italique) :

- « *aucun camion de la carrière n'empruntera de façon régulière la route départementale n°25 (lire probablement 125) en traversée des hameaux du Tahun et de Guénouvry* »
- « *le positionnement précis du dispositif d'entrée sortie des véhicules de la carrière devra lui aussi recueillir l'accord des services du Département* »
- « *la parcelle numéro 11 au sud de la route départementale numéro 125 ne sera pas utilisée comme lieu de stockage de matériaux ...* ».

La modification proposée et afférente à la répartition de la circulation, ne permet pas de lever purement et simplement la dernière réserve ainsi libellée ( en italique) « *le transit des camions de la carrière ...sur une voie unique, la route départementale n° 42 ... devra recueillir l'accord préalable du conseil général de Loire-Atlantique, gestionnaire* » même si l'avis départemental originellement « défavorable » devient « favorable mais très réservé », sachant que pour être valide une réserve doit pouvoir être levée par le seul maître d'ouvrage du projet .

### **La circulation sur les voies départementales au regard des réserves de l'avis initial**

Le demandeur, dans le cadre de son mémoire « tient à souligner que le choix de retenir la RD n°42 en direction de Conquereuil (vers le Nord) comme principal axe de desserte du site résulte de la concertation avec le Conseil Départementale de Loire Atlantique initiée suite à l'enquête publique initiale de 2019 ».

Aussi, l'évolution de l'avis départemental (désormais « favorable mais très réservé ») laisse penser qu'un renvoi du trafic de camions vers la départementale 42 est admissible à la double condition :

- d'une part de préciser les aménagements nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière en particulier dans la traversée du centre-bourg de Conquereuil
- et d'autre part , en raison du surplus d'usure des revêtements et fondations générés par le trafic de camions, de participer à l'entretien annuel de voies départementales concernées.

Cette analyse semble pouvoir être légitimement déduite de l'avis départemental et des correspondances datées des 21 octobre 2020 et 13 avril 2021 (la seconde renvoyant à la première) : « J'émet donc un avis favorable mais très réservé sur le dossier de demande d'autorisation en l'absence de réponse aboutie sur les problématiques de préservation du réseau routier départemental et de sécurité. La levée de ces réserves est nécessaire pour garantir la pérennité du patrimoine routier départemental ainsi que la sécurité des usagers et des riverains dans son secteur. »

Dès lors et compte tenu de l'avis émis par le commissaire enquêteur lors de l'enquête initiale, il nous faut considérer la double condition posée par le Département de Loire Atlantique, au regard des textes ou documents applicables :

- en premier lieu le PLU de la commune de la commune de Guémené-Penfao (approuvé pour la première fois en 2005) a fait l'objet d'une révision générale approuvée le 18 septembre 2013 ;

au terme de cette dernière, le site, assiette du projet, est classé en zone Uex c'est-à-dire un sous-secteur à vocation économique destiné à accueillir « les activités de carrières et de dépôts de matériaux inertes autorisés par arrêté préfectoral ».

Cette disposition, du fait de son ancienneté, est probablement bien connue des professionnels de l'immobilier intervenant habituellement sur ce secteur, même si elle ne permet pas de préjuger d'une éventuelle remise en exploitation de l'ancienne carrière.

Par ailleurs, dans le cadre de cette révision, les avis explicites, émis à la fin de l'année 2012 et au début de l'année 2013 par les personnes publiques associées ou consultées (Chambre consulaire, Département de Loire Atlantique, établissement de coopération intercommunale, communes limitrophes...) ne font pas mention de réserve(s) concernant ce zonage affecté au site.

- en second lieu, concernant la préservation de son réseau routier, le Département de Loire-Atlantique s'appuie légitimement sur l'article L131-8 du code de la voirie routière pour solliciter du demandeur, une participation ou une contribution à l'entretien du dit réseau concerné par le projet.

Cet article stipule que « toutes les fois qu'une route départementale entretenue à l'état de viabilité est habituellement ou temporairement, soit empruntée par des véhicules dont la circulation entraîne des détériorations anormales, soit dégradée par des exploitations...de carrière...il peut être imposé aux entrepreneurs des contributions spéciales... Ces contributions...peuvent être acquittées en argent ou en prestation... et faire l'objet d'un abonnement. À défaut d'accord amiable, elles sont réglées annuellement sur la demande des départements par les tribunaux administratifs...».

En conséquence, l'obtention d'un accord portant sur l'entretien de tout ou partie d'un réseau routier ne peut constituer une réserve à un avis favorable émis sur un projet d'exploitation de carrière parce que sa levée n'est pas du ressort du seul demandeur et parce que l'article L131-8, déjà mentionné, précise la procédure applicable en l'absence d'accord.

### **La sécurité routière : un élément déterminant**

En renvoyant sur un seul axe routier, 80% du trafic de camions généré par l'exploitation de la carrière, la modification proposée par le demandeur est de nature à porter atteinte à la sécurité des usagers, notamment des piétons et deux roues, au centre-bourg de Conquereuil, en raison :

- d'une part de services et équipements d'usage quotidiens (commerces alimentaires, bar, école, mairie...) qui s'y trouvent, services et équipements absents du hameau « les Rivières »
- et d'autre part, du rétrécissement dans le virage à angle droit situé rue du général de Gaulle/rue de la Mairie, à hauteur de l'église.

Nombreuses sont les observations portées au registres d'enquête publique complémentaire qui fondent leur avis défavorable sur les nuisances et l'insécurité (d'abord routière) que le trafic de camions est susceptible de générer.

Tous les avis des personnes publiques se réfèrent à ces risques, parfois de façon précise parfois avec propositions de solutions (itinéraire alternatif, déviation routière ...).

Par ailleurs si les nuisances sonores sont fréquemment avancées pour fonder un avis défavorable, s'agissant de routes départementales déjà fréquentées (400 véhicules/jour), il n'apparaît pas que la répartition du trafic influe notablement sur les émergences sonores, le long des voies concernées.

Enfin, la proportion de trafic renvoyée au centre de Conquereuil ou du Gavre dans le cadre du projet d'origine (= 20% ) est apparue acceptable à la lecture de l'avis émis par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête initiale , son avis ne révélant aucune réserve sur ce point. Aussi, afin de préserver la sécurité des déplacements et donc la vie sociale au centre-bourg , il apparaît nécessaire de revenir à cette répartition initiale, moyennant des aménagements sécuritaires (au carrefour des départementales 42 et 124 et sur la rue du général de Gaulle, à hauteur de l'église) .

Cette hypothèse qui vise à contenir (dans la limite de 20%), le trafic de camions traversant les centre-bourg de Conquereuil et la commune du Gavre , paraît d'autant plus plausible qu'un itinéraire alternatif empruntant la départementale 124 a été avancé (y compris par le Département de Loire Atlantique) et que celui-ci affecte moins de résidences et dispose d'un gabarit mieux adapté au trafic estimé .

Toutefois une telle hypothèse :

- n'exonère pas des améliorations qui doivent être apportées au réseau routier départementale (notamment rue du général de Gaulle et au carrefour des départementales 42 et 124), améliorations pour lesquelles il est justifié que le demandeur et maître d'ouvrage, présente des propositions tant d'aménagement (tracées et évaluées au moins au niveau d'un avant-projet sommaire – APS -) que de co-financement.
  - ne réduit pas le trafic au hameau Les Rivières dans la traversée duquel des précautions justifient d'être envisagées : vitesse limitée, conduite adaptée dans la descente menant au hameau et dans sa traversée
- ...

## 2.4 Conclusions

**Le commissaire enquêteur** , désigné par arrêté préfectoral du 18 février 2021 pris en application de la décision du Président du Tribunal Administratif de Nantes (n° E20000183/44) du 07 janvier 2021, pour l'enquête publique complémentaire relative à la demande d'autorisation environnementale en vue d'exploiter la carrière du Tahun sur la commune de Guémené-Penfao,

Considérant qu'une réserve dont est assorti l'avis d'un commissaire enquêteur doit pouvoir être levée par le seul demandeur ou pouvoir constituer une condition de la décision,

Considérant les modifications qui constituent l'objet et de l'enquête complémentaire et, de ce fait, des présentes conclusions

Considérant d'une part les dispositions constantes du PLU de la commune de Guémené-Penfao et d'autre part les avis, explicite ou implicite et sans réserve, concernant les facultés juridiques d'exploiter une carrière au lieu-dit le Tahun , avis émis en particulier lors de la dernière révision générale de ce PLU, par les personnes publiques associées ou consultées .

Considérant les besoins estimés par les Schémas Régionaux des Carrières en Bretagne et Pays de Loire, lesquels ont été récemment approuvés,

Considérant le dossier présenté et l'information réalisée , dans le respect des obligations fixées par le code de l'environnement et l'arrêté préfectoral ouvrant l'enquête publique complémentaire,

Considérant qu'en matière de préservation d'un réseau routier départemental, le code de la voirie fixe les modalités et procédures pour obtenir des auteurs de dégradations d'éventuelles contributions , y compris en l'absence d'accord ,

Considérant l'avis favorable émis à l'issue de l'enquête publique initiale qui s'est déroulée du 2 avril au 3 mai 2019, ainsi que les réserves dont le commissaire enquêteur l'a assorti,

Considérant que les modifications objet de l'enquête complémentaire, sont de nature à permettre la levée de ces réserves parce qu'elles :

- Constituent, pour l'une d'elles, une réponse directe à l'une des réserves, en interdisant la traversée des hameaux de Guénouvry et du Tahun
- présentent un bilan avantages/inconvénients favorable, tant pour l'environnement que pour le projet et son acceptabilité, au terme des trois autres modifications afférentes aux eaux rejetées, à la visibilité en entrée et sortie de carrière et à l'abandon du stockage de matériau initialement prévu au sud de la départementale 125,

Considérant toutefois qu'en conséquence de la première modification interdisant la traversée des hameaux de Guénouvry et du Tahun , le demandeur propose une nouvelle répartition du trafic estimé et renvoie 80% de celui-ci vers le nord, en particulier le hameau les Rivières et le centre de la commune de Conquereuil

Considérant que si un tel trafic est possible sur une route appartenant à un domaine routier départemental moyennant parfois quelques adaptations de vitesse et/ou de desserte, il apparaît incompatible avec la vie sociale d'un centre-bourg doté de services et de commerces banaux ou quotidiens et d'équipements publics,

Considérant que le niveau d'une contribution financière qualifiée de significative, peut être apprécié par référence aux règles qui obligent une personne publique, notamment les collectivités locales, à assurer (hors subvention ou fonds de concours) le financement d'au moins 20% du cout HT d'un projet dont elle assure la maîtrise d'ouvrage

Compte tenu des précisions et engagements apportés par le demandeur dans le cadre de son mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse établi par le commissaire enquêteur, en particulier :

- les modalités d'évacuation des déchets ménagers dits sauvages,
- le renforcement de la procédure d'admission des déchets inertes,
- la réduction du tonnage maximum (sur 2 années au plus) ainsi ramené de 400 000 à 250 000 tonnes/an et de ses incidences positives sur le trafic des poids lourds
- des études en cours portant sur des aménagements routiers sécuritaires et un itinéraire alternatif ,
- sa proposition de cofinancer ces derniers aménagements à hauteur de 25% des couts HT,
- « l'obligation contractualisée » de bâchage des camions et la zone dédiée au sein de la carrière,
- son acceptation d'un comité de suivi susceptible de réunir des riverains et des représentant.es de l'Etat, des collectivités locales et d'associations environnementales,

**En conclusion et pour toutes les raisons** ci-avant développées au présent document,

**Compte tenu en particulier :**

- d'une part du zonage retenu au Plan Local d'Urbanisme et des avis émis lors de sa dernière révision, d'autre part des schémas régionaux des carrières en Bretagne et Pays de Loire, de leurs évaluations des besoins comme des orientations du dernier nommé,
- de l'avis favorable, et de ses réserves, émis par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête initiale qui s'est déroulée du 2 avril 2019 au 3 mai 2019,
- des avantages et inconvénients , tant pour le projet que pour l'environnement, des modifications proposées, objet de l'enquête complémentaire et analysées ci-avant, ces modifications objet de l'enquête complémentaire, apparaissant de nature à permettre la levée de l'ensemble des réserves ainsi émises à l'occasion de l'avis initial favorable,

**Compte tenu également**, des inconvénients et des risques résultant de la modification afférente à la répartition du trafic de camions généré par l'exploitation de la carrière, et notamment de l'incompatibilité du trafic renvoyé (80%) avec la traversée d'un centre bourg disposant de services et équipements d'usage quotidien,

**Compte tenu enfin** du mémoire en réponse au Procès-Verbal de Synthèse, et des précisions et des engagements que le demandeur y présente , en particulier ceux afférents à la circulation et qui concernent :

- les études en cours pour les aménagements de sécurité routière et leurs échéances proches

- sa proposition de contribution au cout de ces aménagements,
- la réduction du tonnage maximum ramené de 400 000 à 250 000 tonnes/an, réduisant dans les mêmes proportions le trafic en résultant,

**Confirme l'avis favorable** donné à l'issue de l'enquête initiale sur la demande d'autorisation environnementale pour exploiter la carrière du Tahun, **sous réserve que le demandeur** :

**Concernant le trafic des camions généré par l'exploitation de la carrière :**

- 1- limite à 50km/h la vitesse de circulation, sur la départementale 42, entre le pont enjambant la rivière « le Don » et le carrefour formé par les départementales 42 et 124.
- 2- limite à 20 % maximum, la part de ce trafic dans la traversée du centre bourg de Conquereuil, comme sur la commune du Gavre,
- 3- renvoie le solde de ce trafic (soit 60% du total estimé ) sur la départementale 124, vers l'Est et la Nationale 137.

**Concernant la sécurisation des lieux les plus accidentogènes :**

- 4- présente avec le concours d'un bureau d'études, spécialisé en voiries et réseaux (V.R.D) et expérimenté en milieu urbain, un projet de réaménagement (niveau APS et chiffré) sécurisant pour les usagers, piétons et cyclistes, de la départementale, notamment sur l'avenue du général de Gaulle au centre de Conquereuil, aux abords de l'église, et au carrefour des départementales 42 et 124,
- 5- précise au Département de Loire Atlantique et dans le cadre des aménagements de sécurité (voit point n° 4 ci-dessus), sa contribution financière significative et susceptible de faire l'objet d'une offre de concours ou d'une participation pour réalisation d'équipements publics exceptionnels en application du code de l'urbanisme ,
- 6- propose au Président du conseil départemental de conférer, dans le cadre de ses pouvoirs de police, une portée réglementaire aux limitations de circulation des poids lourds de transport de granulats et de déchets inertes tant en ce qui concerne les voies qui leur seraient interdites qu'en ce qui concerne la limitation de vitesse ,

les points numérotés ci-dessus, de 1 à 6 , constituant désormais les seules réserves dont l'avis favorable initial , est désormais assorti.

Conclusions établies et signées le 14 mai 2021 ,



Michel Monier  
commissaire enquêteur

Tenant compte des disponibilité des uns et des autres, les présentes conclusions, accompagnées du rapport et de ses annexes, ont été **remises le 17 mai 2021** au(x) représentant.e(s) de Mr le Préfet de Loire Atlantique conformément à l'arrêté préfectoral du 18 février 2021, déjà mentionné.