

PARTIE 2

ANALYSE DU DOSSIER : APPROCHE CONTEXTUELLE



Vue et villages au nord de la carrière

Dans cette 2ème partie du document, nous nous attachons à apporter à l'analyse du dossier d'enquête publique des éléments contextuels démontrant que le projet présenté :

- Engendre un problème grave de sécurité routière
- Augmente les émissions de GES
- Sous-estime les impacts sonores
- Sous-estime les impacts délétères sur l'environnement
- Ne peut être accueilli sur le site envisagé
- Sous-estime la modification du paysage et l'artificialisation des sols
- Ne démontre pas d'intérêt en terme de création d'emploi.

Ces démonstrations concluant à l'absence d'intérêt général du projet.

I – L'insécurité routière et l'augmentation des GES engendrées par le projet

I – 1. Sous-estimation des impacts du projet sur le trafic routier

cf. Page 7 du document d'enquête publique (EP)

Les estimations des flux de circulation poids-lourds présentées sont sous-estimées :

- **les trajets nécessaires à l'exportation des parpaings ne sont pas comptabilisés**
- **les trajets à vide ne sont pas pris en compte**

Le porteur de projet prévoit 3000 camions supplémentaires par an sur les routes.

Or, il prévoit de consommer annuellement 90 000 tonnes d'agrégats et produire 100 000 T de produits finis.

Les livraisons d'agrégats se font classiquement en camion semi de 44T, chargé à 30T : **cela représente 6 000 trajets de camions uniquement pour livrer l'usine en agrégats, soit le double de l'estimation avancée par Chausson matériaux.**

Les types de véhicules qui seront utilisés ne sont pas détaillés. Il est surprenant que Chausson, fort de ses 10 usines de blocs béton à travers la France, ne puisse communiquer ce type d'information.

Pour comptabiliser les trajets liés à l'exportation des produits finis, Il faudrait normalement tenir compte du type de véhicule utilisé, de leur PTAC, mais également du nombre de palettes possiblement chargées. Ne disposant pas à ce jour de ces informations, raisonnons uniquement en terme de poids.

Les véhicules classiquement utilisés par les industriels locaux pour livrer leur production est le « 6 roues » qui charge environ 15T. Cependant, compte-tenu des volumes de production avancés par Chausson matériaux dans le dossier (100 000T), on peut envisager des livraisons par camions « semi », chargeant environ 30T.

Hypothèse 1 : 100 000 T parpaings - 30T chargement / camion semi → 6 666 camions / an

Hypothèse 2 : . 50 000 T parpaings livrées en semi → 3 333 camions / an
. 50 000 T parpaings livrées en 6 roues → 6 666 camions / an

Hypothèse 3 : 100 000T livrées en 6 roues → 13 333 camions / an

TOTAL approvisionnement + livraisons : **entre 12 600 et 19 333 camions supplémentaires emprunteront nos routes... loin des 3000 annoncés.**

Le projet d'usine crée donc un nouveau trafic poids-lourds bien plus important qu'annoncé.

Le dossier d'enquête ne présentant pas le rythme exact de fonctionnement de l'usine, prenons l'hypothèse que l'usine fonctionnerait 250 jours par an, 5 jours sur 7.

En envisageant un trafic supplémentaire de « seulement » 12 600 poids-lourds s'ajoutant au trafic actuel, les flux de circulation de poids lourds seraient de :

- 288 PL/jour, soit **+21 %** sur la RD150 – entre Chanticoq et la route de Mériadec
- 210 PL/jour, soit **+31 %** sur la RD308 – entre la route de Mériadec et Corn-Et-Arat

Cela représente **un trafic total de 30 à 40 passages de camions par heure, soit un camion toutes les 2mn.**

Rappelons que sur ces routes départementales, les camions ont à peine la place de se croiser. **Il est absolument dangereux d'y densifier le trafic.**

Il faut noter que nos estimations sont basses : il conviendrait également de tenir compte des trajets nécessaires à la livraison de ciment (consommation estimée : 5 000T/an) et autres matériaux nécessaires à la production, ou proposés à la vente etc.

Enfin, les comptages de la circulation actuelle avancés ici datent d'il y a 4 ans (2019). Hors, les habitants constatent régulièrement la présence de dispositifs de comptage sur ces routes. Nous nous étonnons que le dossier d'enquête ne présente pas des données à jour. Nous nous étonnons également que les estimations de trafic « actuel » ne tiennent pas compte de son augmentation liée au transport de matériaux à destination d'une plateforme de vente à Plumelin, suite à la fermeture de la carrière CMGO de Plumelin en décembre 2022.

I – 2. Un projet dangereux pour la sécurité des habitants

L'usine Chausson, générera comme vu plus haut, une intense circulation de poids-lourds et donc un **problème majeur de sécurité routière.**

Ce qu'indique d'ailleurs ce document d'enquête publique (EP), puisqu'il est précisé en page 81 :

*« La voie de desserte du site (RD308) n'est en revanche pas adaptée au transit régulier de poids lourds (largeur d'emprise carrossable) et **présente de forts enjeux de sécurisation, la visibilité est restreinte car l'accès se situe dans un virage.** »*

Il est de plus stipulé en page 35 de ce document :

« Le projet tient également compte du projet de contournement Ouest de Grand-Champ (projet porté par le conseil Départemental du Morbihan). Ce futur axe routier, qui doit reprendre pour partie le tracé de la RD308, permettra d'améliorer encore les conditions de circulation sur la voirie locale et l'approvisionnement du marché de la construction. »

Le projet de contournement n'interagira pas dans la même temporalité. L'enquête publique sur ce projet de contournement n'a pas eu lieu. Les réserves foncières et le tracé ne sont pas définis. Or les problèmes de sécurité routière interviendront dès l'ouverture de l'usine.

C'est donc un projet dangereux pour les habitants et leurs familles.

Dans son rapport du 2 février 2023, la MRAe note :

*« Par ailleurs, la nouvelle activité va engendrer un trafic supplémentaire en direction du bourg. Or, d'une part et comme mentionné dans le dossier, **la voie de desserte (RD 308) n'est pas adaptée à un transit régulier de poids lourds et l'accès au site dans un virage pose un problème de sécurité ; d'autre part, la RD 779 et la RD133 connaissent déjà des flux importants nuisant au cadre de vie des riverains**, d'où le projet de contournement du bourg en cours d'étude. Ce contournement du bourg est censé, selon le dossier, desservir la carrière et désengorger le territoire des flux de poids lourds, mais **aucun élément n'est apporté pour étayer cette affirmation**. Il est donc nécessaire que l'évaluation environnementale analyse précisément, indépendamment de toute réalisation éventuelle du projet de contournement du bourg, les incidences du projet de mise en compatibilité du PLU sur les nuisances subies par les habitants (bruit et insécurité aggravés) et prévoie, en cas d'incidences notables, des mesures d'évitement et de réduction. »*

Cette analyse des conséquences liées au trafic engendré en terme de bruit et d'insécurité aggravés, est considérée comme nécessaire. Elle n'est pourtant pas produite. Dans sa réponse à l'avis de la MRAe, la mairie de Grand-Champ n'apporte aucune nouvelle information à ce sujet.

I – 3. L'augmentation des GES liés aux transports

Il est stipulé en page 35 du document d'enquête publique (EP) :

« En effet, comme expliqué précédemment, la source de matière première se situe à 1km de l'usine, ce qui limite fortement les trajets des camions. Cette localisation préférentielle permet de limiter les émissions de GES et de poussières et de limiter également les flux de camions sur les axes de déplacements locaux. En matière de circulation, c'est près de 3 000 camions annuels qui ne circuleront plus qu'entre la carrière et l'usine. L'incidence sur le trafic et la sécurité routière est importante : pour rappel, en 2019 la RD308 enregistrait 1 536 passages motorisés dont 15% de poids lourds et la RD779 6619 véhicules dont 3,2% de poids lourds. »

Cette affirmation repose sur l'hypothèse que la consommation d'agrégats de l'usine vienne en lieu et place des consommations des clients actuels.

Or rien ne le démontre dans ce dossier. A moins qu'il faille anticiper la fermeture des usines existantes dans le secteur ?

Il est stipulé à la page 5 du document de réponse à la MRAe :

« CMGO ne compte pas augmenter sa production annuelle. L'approvisionnement de l'usine de blocs béton se fera par report d'une partie des matériaux commercialisés aujourd'hui sur le secteur de Lorient (à une cinquantaine de kilomètres de la carrière). »

Que CMGO n'augmente pas sa production pour alimenter l'usine est, en l'état, purement déclaratif et surprenant. Pour quelle raison CMGO arrêterait de livrer ses clients lorientais ? **Pourquoi se priverait-elle de marchés dont elle bénéficie déjà?**

L'affirmation de CMGO de ne pas augmenter sa production annuelle est d'autant plus contestable du fait du transfert d'activité qui ne manquera pas d'être opéré entre la carrière CMGO de Grand-Champ et celle de Plumelin, fermée en décembre 2022 (250 000 tonnes de production annuelle).

Nous craignons donc qu'au contraire, l'approvisionnement de l'usine Chausson **surajoute une augmentation de la production de la carrière CMGO et donc des ses nuisances** (bruit, poussières, circulation poids-lourds, tirs de mine...).

Rappelons que, selon F. Fristot, Directeur technique de la carrière CMGO de Grand-Champ (article OF du 02/10/22) la carrière produit actuellement 1,4 millions de tonnes d'agrégats par an, pour une autorisation de 2 millions.

Nous craignons que cet argument soit avancé afin de tenter de **masquer le trafic supplémentaire que va créer cette usine**.

L'« étude » de l'incidence sur les émissions de GES présentée en page 6 du document de réponse à la MRAe est basée sur l'hypothèse d'une fourniture d'agrégats à l'usine Chausson en **lieu et place des clients lorientais de la carrière**.

Pour information, voici un extrait des propos du DG de Chausson lors de la réunion publique du 6 février 2023, à la réaction d'un participant qui évoquait la création de ce trafic supplémentaire de poids-lourds :

« Je n'ai à aucun moment dit qu'il y allait avoir des camions qui allaient disparaître. Ce que je dis, c'est qu'il vaut mieux avoir une usine de blocs proche d'une carrière plutôt que de l'avoir éloignée, parce que le nombre de km qui sont parcourus par les camions et notamment les km à vide, sont beaucoup plus faibles ».

Le DG reconnaît donc ici que les camions liés à l'usine vont s'ajouter au trafic actuel.

Toujours au sujet de l'étude présentée page 6 du document de réponse à la MRAe : les km parcourus à vide pour la livraison d'agrégats sont évidemment plus faibles si l'usine si situe à 1km plutôt qu'à 7.

Relativisons l'intérêt présenté en terme de réduction d'émissions de GES entre une distance Gisement/Usine à 1 km ou à 7 km : la réduction serait de **39T** de CO2 par an.

Selon le Ministère de la transition écologique, l'impact CO2 d'**UN** français est de **4,4T** de CO2 par an... **L'intérêt de cette « économie » de CO2 est donc très relative.**

Enfin, il est extrêmement surprenant que les estimations d'émissions de GES présentées ne tiennent pas compte de la totalité des trajets liés à l'usine.

Les comparaisons d'émissions de GES présentées, qui justifieraient le projet d'usine, omettent en effet une nouvelle fois de prendre en compte les trajets liés aux livraisons des produits finis.

Pour tenter de justifier cette « omission », **le porteur de projet prétexte d'une « difficulté » à estimer la nature des véhicules de livraison** (cf. page 5 de la réponse à la MRAe).

Cet argument n'est pas recevable : Chausson matériaux, fort de l'exploitation de 10 usines de blocs béton à travers la France, **devrait être en capacité d'estimer le trafic engendré par la livraison de ses produits finis.**

Ce n'est pas parce qu'on a des « difficultés » à les mesurer, que ces émissions ne seront pas produites... comment, dès lors, le porteur de projet peut-il présenter de telles comparaisons en toute bonne foi ?

Le document de réponse à la MRAe détaille en page 8 la zone de desserte de l'usine.

On y constate des livraisons prévues en Bretagne, en Loire Atlantique, mais également en Normandie, en Mayenne, en Maine et Loire, **jusqu'à 230 kilomètres du lieu de production.**

En étudiant les distances entre les sites de chalandises et Grand-Champ, on se rend alors compte que l'éloignement des agences est bien plus important qu'annoncé.

150km n'est donc pas le « rayon d'action » de l'usine, mais correspond plutôt à la distance moyenne entre l'usine et les 35 agences de distribution de Chausson.

Pour tenter de palier les difficultés du porteur de projet dans ses estimations, nous vous proposons une étude rapide comparant les émissions de GES d'une entreprise existante sur le secteur vannetais, à celles qu'induirait le projet de Chausson matériaux.

Cas d'un industriel du secteur vannetais

- 90 000T agrégats livrées en semi : 6000 semis/an
sur 20km : 120 000 km /an
- 100 000T parpaings livrés en 6 roues : 13 333 camions / an
sur 60 km : 800 000 km/an

TOTAL : 920 000 km/an

Cas usine Chausson matériaux

- 90 000T agrégats livrées en semi : 6000 semis/an
sur 1,2km : 7 200 km /an
- 100 000T parpaings livrés en semi en agence : 6 666 semi/an
sur 150 km : 1 000 000 km/an

TOTAL : 1 007 200 km/an

Conclusion : L'usine chausson n'amène pas de réduction des GES liés au transport.

Sachant que **l'estimation présentée ici est basse** :

- elle ne tient compte que des trajets de livraison jusqu'en agence Chausson matériaux, alors que les produits finis doivent ensuite être livrés entre les agences et les chantiers,
- on considère ici que tous les camions de livraisons de l'usine Chausson sont des « semi », livrant 30T (et non des 6 roues chargeant 15T),
- elle prend comme moyenne 60km de livraison pour un industriel du secteur vannetais, alors que, selon les informations recueillies auprès d'industriels du secteur, il semble que cette distance corresponde plutôt au maximum qu'à une moyenne.

Si l'argument de la réduction des GES doit être utilisé pour démontrer l'intérêt général de ce projet, il n'est pas sérieux de tenir compte uniquement d'une partie de la circulation de véhicules induite par l'usine.

Il nous semble surprenant de devoir faire nous-mêmes ce type de calculs et d'estimations afin de tenir compte de l'exportation des produits finis.

La sécurité et la santé de nos familles mérite d'être plus sérieusement considérée.

En tout état de cause, il apparaît que les impacts routiers d'une telle usine ne peuvent pas s'intégrer au contexte rural de ce territoire.

II – Les incidences du bruit produit par l'usine sont sous-estimées

cf. Page 29 du document d'EP

Les informations délivrées quant aux incidences de l'usine posent question. En effet, les données indiquées :

- **sont des moyennes du bruit produit par toutes les usines Chausson**
- **ces moyennes sont établies « dimanches et jours fériés inclus », donc en dehors des activités des usines.**

Ces procédés ont pour conséquence de diminuer artificiellement le niveau d'impact sonore auquel seront exposés les habitants de Grand-Champ.

Si on tente de gommer cet effet de moyenne, les données sont bien différentes.

Le bruit moyen d'une usine **hors samedi et dimanche** serait de :

- 82,2 dB(A) le jour
- 76,7 dB(A) la nuit

Ce qui placerait les usines Chausson **au dessus des niveaux de bruits admissibles** en limite de propriété.

Rappelons de surcroît que la topographie du site amènera très certainement **un effet de résonance** important à plusieurs kilomètres alentours : le site est sur une butte très soumise aux vents, notamment d'ouest. **Le bruit sera porté d'autant plus loin.**

Dans son rapport rendu du 2 février 2023, la MRAe note :

*« Le projet intègre des mesures de réduction des nuisances sonores (isolation acoustique de la presse, silencieux sur le système d'aspiration, dalle de presse indépendante) **sans pour autant démontrer que ces dernières seront suffisantes pour préserver le cadre de vie des riverains.** Compte tenu de la nature de l'activité et malgré le relatif éloignement des hameaux voisins (de l'ordre de 400 mètres), il est nécessaire de compléter l'évaluation environnementale concernant les risques de nuisances pour les riverains en matière de bruit, le cas échéant de poussières. »*

Pour autant, dans le document de réponse à la MRAe, aucune nouvelle information n'est apportée à ce sujet.

En tout état de cause, il apparaît que les impacts sonores d'une telle usine ne peuvent pas s'intégrer au « paysage sonore » du territoire rural concerné.

III – Une artificialisation sous-estimée ?

Il convient de rappeler que les parcelles concernées :

- Sont classées « agricoles », Np (milieux strictement protégés) et Nzh (zones humides)
- ont été exploitées par la carrière CMGO en 2008 sous réserve de leur redonner leur vocation agricole en fin d'exploitation
- ne peuvent être considérées comme artificialisées durablement puisque le terrain reste perméable.

En revanche, le projet, artificialiserait lui définitivement le terrain : le porteur de projet annonce prévoir bitumer une surface de 1,6ha.

Après échanges avec des industriels du secteur, et vérification de l'emprise bitumée par les usines Chausson existantes, nous craignons une sous-estimation de la surface totale que se trouverait imperméabilisée.

En effet, les usines Chausson semblent bitumer des surfaces bien plus importantes, sur 3ha environ. C'est le cas à Viriville, Déols, Colomiers...

Aucune « vue du ciel » du projet n'est présentée, qui permettrait aux habitants de Grand-Champ de mieux se représenter les aménagements de l'espace, prévus par Chausson matériaux.

Il est stipulé en page 37 du document d'EP :

« L'intérêt du projet réside également dans le fait que l'usine s'implante sur un site déjà artificialisé, ayant déjà une vocation industrielle (utilisé actuellement par la carrière), et qui ne pourra pas retourner à l'agriculture. »

Ces affirmations selon lesquelles ces parcelles auraient une vocation industrielle et ne pourraient retourner à l'agriculture **entrent en contradiction avec les engagements pris par la carrière** dans sa demande d'ISDI de 2008 (Chapître 6 « Remise en état du site ») :

« le jour où nous souhaiterions lancer la cessation d'activité de la plateforme nous prendrons toutes les dispositions nécessaires pour redonner aux parcelles concernées leur vocation agricole initiale ».

De plus, la MRAe, dans son avis du 2 février 2023 considère que :

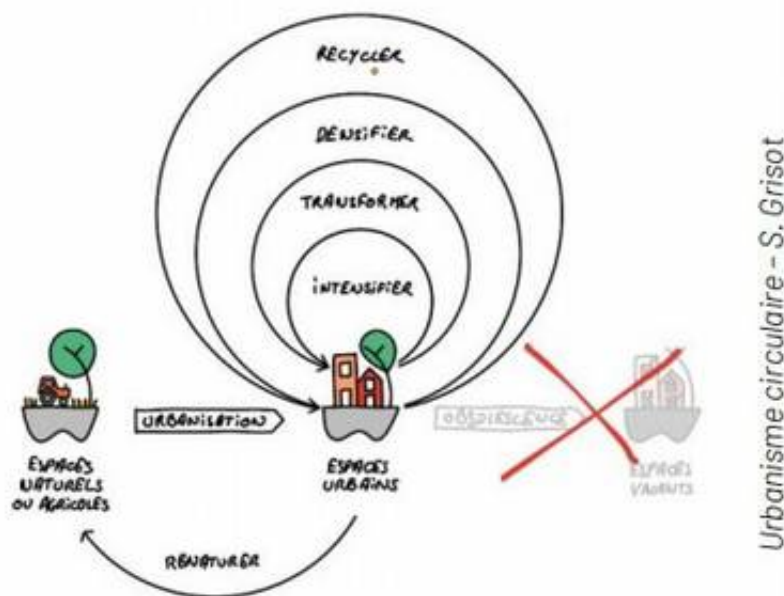
« le retour à l'état naturel ou agricole est encore tout à fait possible à court ou moyen terme, et prévu d'ailleurs dans l'autorisation d'exploitation de la carrière. »

*« le choix de construire une usine, des bureaux et de goudronner le sol sur plus de 16 000 m² conduira à une artificialisation durable de cet espace, alors même qu'il conserve un **intérêt écologique potentiel fort** en raison de sa*

proximité directe avec le vallon du ruisseau de Bodéan au nord et du réseau de haies bocagères alentour (dont un arbre mentionné comme « réservoir de biodiversité » dans le dossier). La remise en état des sols, en fin d'exploitation de la carrière, ne peut donc être éludée. »

Nous ne pouvons croire qu'une entreprise de l'envergure de CMGO n'ait pas les moyens de ses obligations et ne puisse rendre leur vocation agricole à ces parcelles.

D'autant qu'elle a dû provisionner les sommes nécessaires à leur réhabilitation.



Cette illustration présentée en page 37 du document d'enquête, montre effectivement bien l'intérêt de la re-naturalisation des sites devant retourner à l'agriculture.

Au sujet de l'emprise du projet

Le compte rendu de réunion PPA précise en page 25 :

« Son emprise est limitée aux stricts besoins du projet et tient compte du périmètre d'exploitation autorisé par arrêté préfectoral en juillet 2012. »

La surface d'emprise mentionnée est de 5,70 ha. Hors la surface totale des parcelles concernées est de 7,7 ha.

Nous comprenons donc que l'emprise du projet correspond à l'illustration suivante :



Aucun travaux de terrassement n'est prévu par le porteur de projet. En effet, il est à plusieurs reprises mentionnée la « conservation des merlons » et talus existants.

Nous en déduisons que, finalement, l'emprise du projet sera de 2,38ha comme illustré ci-dessous :



IV – Le site envisagé ne peut accueillir de centrale à béton

L'arrêté préfectoral du 29 mai 2008 prévoit une remise en état réalisée conformément au dossier de demande d'autorisation, dont voici l'extrait pertinent (chapitre 6 « Remise en état du site » page 21) :

« Les travaux de remblaiement faisant l'objet de la présente demande d'autorisation d'ISDI ont pour finalité l'implantation d'une plate-forme de recyclage de matériaux inertes. Cette plate-forme de recyclage sera soumise aux dispositions d'un arrêté de déclaration préfectorale qui mentionnera les conditions de remise en état du site en fin d'exploitation. Nous ne prévoyons donc pas pour ce projet de régaler une couche de terre végétale à la fin de chaque phase de remblaiement (comme c'est le cas pour la plupart des ISDI) car nous souhaitons continuer à exploiter le terrain en plate-forme de transit et de valorisation des matériaux.

Toutefois nous pouvons préciser que le jour où nous souhaiterions lancer la cessation d'activité de la plate-forme nous prendrons toutes les dispositions nécessaires pour redonner aux parcelles concernées leur vocation agricole initiale ».

A notre connaissance, ces parcelles n'ont finalement pas été déclarées comme plate-forme de recyclage de matériaux inertes par déclaration préfectorale. Elles ont toutefois été incluses au périmètre d'exploitation de la carrière, étendu en 2012 par l'arrêté préfectoral du 20 juillet.

Cette extension avait donné lieu à enquête publique en 2011. Certaines contributions des habitants de Grand-Champ et remarques d'organismes notaient bien, au sujet de l'exploitation de ces parcelles :

- « l' excroissance » générée par rapport à la cohérence du périmètre d'exploitation de la carrière
- les nuisances en terme de modification du paysage
- les nuisances en terme d'impact sonore
- la dangerosité en terme de sécurité routière.

Dans son mémoire en réponse, repris par le rapport de l'inspection des installations classées de la DREAL daté du 7 juin 2012, la carrière :

*« s'engage à arrêter l'exploitation de l'ISDI (localisée au Nord de la RD 308 sur les parcelles YR 16 et YR 17) fin 2011 et à terminer ses aménagements paysagers au printemps 2012. La société s'est engagée également **à ne pas installer de poste d'enrobage ou de centrale à béton** sur les parcelles YR 16, 17 et 43 (complément de dossier du 4 juin 2012) ».*

Par conséquent, en date du 2 juin 2011, le commissaire enquêteur a pu donner un avis favorable à l'extension de la carrière, avec les recommandations suivantes :

« que la plate-forme ISDI reste soumise à autorisation renouvelable tous les 4 ans, et ne soit en aucun cas incluse dans l'autorisation trentenaire, qu'un accord entre le conseil général et la municipalité de Grand-Champ concernant les déviations et en particulier le contournement Ouest permette la vente de la

L'arrêté préfectoral du 20 juillet 2012 inclut pourtant ces parcelles au périmètre d'exploitation de la carrière en tant que « zone de remblais stérile », non comme plate-forme, ni comme zone de stockage (cf « fascicule plan » joint au dossier de demande d'autorisation d'extension de la carrière).

L'arrêté prend de surcroît la précaution dans son article 10.2 de préciser « **l'implantation de centrale à béton ou de centrale d'enrobage n'est pas autorisée sur les parcelles YR 16, YR 17 et YR43** ».

Cela est donc très clair : l'activité de Chausson, qui comprend une centrale à béton, comme indiqué dans le dossier d'enquête à multiples reprises, n'est pas autorisée sur ces parcelles.

Pourtant, le porteur de projet tente de contourner cette interdiction. Ainsi, dans le document « Réponse à la MRAe », il évoque en page 8 :

« L'usine installée est une usine de fabrication de bloc béton et pas une centrale à béton. Le produit fini est un produit « sec » (parpaing) composé pour 95% de granulats (cailloux et sable) et 5% de béton. »

Le fait que le produit serait « plus sec » que celui produit par une centrale à béton « prêt à l'emploi » ne justifie en rien que les restrictions de l'arrêté préfectoral du 20 juillet 2012 - interdisant une centrale à béton sur les parcelles YR 16, 17 et 43 - ne puissent s'appliquer.

Cet argument ne saurait tenir, d'autant que **le porteur de projet évoque bien, à plusieurs reprises, la centrale à béton prévue :**

- P8 : « zone centrale béton » (expression utilisée 2 fois)
- p9 : « zone centrale béton » (expression utilisée 3 fois)
- p22 : « Fabrication du béton » : (expression utilisée 2 fois)
- p27 : « Fabrication du béton » : (expression utilisée 2 fois)

Il faut noter que les nuisances induites par une usine à parpaings seront bien plus importantes qu'une centrale à béton prêt à l'emploi (utilisation de moules vibrants, presse, système d'aspiration etc.), dont les nuisances avaient justifié la restriction d'activité sur ces parcelles.

Par ailleurs, la carrière n'a pas respecté les engagements pris devant les services de l'État et les habitants de Grand-Champ en 2011 : ces parcelles ont continué à être utilisées après 2012 (comme le démontrent les photos aériennes consultables sur le site internet de l'IGN <https://remonterletemps.ign.fr>) et les « aménagements paysagers » n'ont consisté qu'à la reprise spontanée de la végétation.

Pour toutes ces raisons et pour supprimer la défiance qui s'est inmanquablement créée auprès des habitants, la carrière doit respecter les arrêtés préfectoraux et ses engagements.

Il serait totalement incompréhensible de modifier le PLU et ainsi « récompenser » la carrière en lui permettant de vendre ces parcelles à l'entreprise Chausson alors qu'elle :

- n'a pas respecté ses obligations envers les autorités,**
- a posé des demandes d'autorisation d'exploiter sur des parcelles agricoles, créant ainsi des incohérences avec le PLU**
- n'a pas respecté ses engagements auprès des habitants.**

V – Des impacts sur la biodiversité non évalués

A notre connaissance, et malgré les recommandations de la MRAe, aucune évaluation environnementale spécifique n'a été réalisée concernant le site envisagé pour le projet.

Les informations fournies concernant l'environnement sont des extraits du « rapport environnemental du projet de contournement Ouest du bourg de Grand-Champ ».

Nous ne pouvons considérer leur pertinence au regard des différences entre ces projets, leurs périmètres et leurs enjeux.

Nous nous interrogeons également sur la validité des données présentées, n'étant pas datées.

Nous ne pouvons que regretter le peu de considération du porteur de projet quant à l'étude des incidences environnementales de son usine.

Pourtant, à titre personnel, certains de nos adhérents ont constaté la présence, en proximité du site, d'espèces « en liste rouge » et dont les populations sont en fort déclin : bouvreuil pivoine, bruant jaune, alouette, populations de chauves-souris etc.

Il nous semble incompréhensible d'envisager de modifier le PLU sur ces parcelles sans mener d'évaluation environnementale spécifique. D'autant que les habitants savent l'intérêt écologique du site, bordé de corridors permettant la circulation des espèces (haies bocagères, espace boisé à proximité) et **bordé d'un ruisseau partie de la trame bleue et présentant en enjeu fort en terme de biodiversité.**

Par exemple, quelles seraient les incidences d'un éclairage nocturne du site pour les populations de chauve-souris qui le bordent, dont la présence est « un enjeu fort » (cf. p69) en terme de biodiversité ?

Il est d'ailleurs stipulé en page 88 que les « incidences prévisibles du projet sur les milieux naturels » consistent en la « destruction des habitats naturels existants ». Les « milieux naturels d'intérêt » ne seraient « **pas impactés directement** ».

Pourtant il est fortement probable qu'une activité industrielle à proximité ou en surplombs de ces corridors écologiques ne gêne des espèces dont les habitats se raréfient, voire qu'elle détruit ces habitats et donc participe à la disparition d'espèces en danger sur notre territoire.

Les quelques mesures ERC (Eviter-Réduire-Compenser) présentées succinctement ne peuvent suffire compte tenu des enjeux présentés.

Au sujet de la protection de la qualité de l'eau du ruisseau de Bodéan

Une attention particulière doit être apportée aux eaux s'écoulant par les pentes du teruil.

En effet, les haies anciennes autour du site semblent souffrir de la gestion actuelle des écoulements des eaux, alors que le site est perméable.

L'artificialisation engendrée par la construction de l'usine risque d'accentuer le problème, et d'aggraver le ravinement des parcelles agricoles environnantes.

Vue du nord vers le sud, le long de la haie bordant le site à l'ouest – Avril 2023 – Écoulement actuel des eaux en direction du ruisseau de Bodéan



Ravinement de la parcelle agricole à l'ouest du site – avril 2023



Une visite sur place interroge sur la méthode envisagée pour gérer les eaux pluviales présentée p58 du document d'enquête.

En effet, **la topographie du site laisse craindre un écoulement des eaux, notamment à l'ouest et au nord du site, directement vers le point bas qu'est le ruisseau de Bodéan, sans passer par les bassins de rétention existants.**



Les eaux « suivent-elles le chemin » ? Ou s'écoulent-elles vers le bas, et donc dans le ruisseau de Bodéan ?

Il est stipulé en page 65 du document d'EP :

« Le site du projet se situe dans l'axe de la vallée du Sal. Étant en surplomb par rapport au ruisseau de Bodéan et d'emprise faible, il n'a pas d'incidence sur cette partie de la trame verte et bleue. »

Le site sera imperméabilisé sur au moins 1,6ha. Les écoulements des eaux semblent poser problème. Contrairement à ce qui est avancé ici, ce projet aura une incidence néfaste sur la trame bleue.

Il est stipulé en page 86 du document d'EP :

« Vraisemblablement, les principaux polluants atmosphériques que l'on peut rencontrer sur l'aire d'étude sont liés à l'exploitation de la carrière et au transport routier. Aucune pollution supplémentaire n'est attendue car l'usine Chausson ne réalisera pas la cuisson de ses produits. »

Il n'est fait aucune référence à l'emploi des adjuvants qui semblent entrer dans la composition du béton, ni des poussières éventuelles de ciments ou d'agrégats, qui pourtant, au regard de la topographie du site, pourraient facilement venir polluer le ruisseau de Bodéan.



La photo ci-dessus montre bien **la difficulté de gestion des eaux pluviales** aux abords de la carrière en période de précipitations importantes (*ici, les abords du ruisseau de Pont-Normand, affluent du Sal et du Loc'h, comme le Bodéan - parcelle cadastrée YP 37 propriété de CMGO*).

Ce n'est qu'un exemple des constats que les habitants font facilement... **Quelles conséquences sur la trame bleue ?**

La consommation d'eau de l'usine est rapidement évoquée p27.
Sont ainsi mentionnés : la récupération des eaux de toiture, et la construction d'un forage.

Aucune indication n'est fournie quand au débit et aux caractéristiques techniques de ce forage, ni à une consommation éventuelle d'eau provenant du réseau d'eau potable.

Par ailleurs, l'erreur d'unité relevée dans l'avis rendu par la MRAe le 2 février 2023 n'a pas été corrigée (12 800 m³ par jour serait considérable).

La consommation d'eau (corrigée...) de l'usine représenterait celle d'une petite centaine d'habitants, ce qui n'est pas négligeable. En cas d'alerte sécheresse et de restriction d'eau, les dispositions que pourrait prendre Chausson matériaux ne sont pas indiquées.

Compte tenu du risque de pollution, et des « enjeux forts » du ruisseau et de sa ripisylve en terme de biodiversité, il ne nous semble pas raisonnable d'implanter une usine à sa proximité directe.

Dans l'article Ouest France du 1er février 2023 titré « A Poulmarh, la carrière pourrait relever 3 défis », le ruisseau du Bodéan est présenté comme pouvant « charger ce qui deviendrait une réserve d'eau pour demain, reliée à l'interconnexion ».

Si ce ruisseau doit être envisagé comme source de réserve d'eau pour l'avenir, est-il raisonnable de développer des activités industrielles à sa proximité directe ?

V - Des impacts sur la qualité paysagère sous-évalués

Le site se situe en hauteur, sur une ligne de crête secondaire à celle du bourg de Grand-Champ.

Il faut souligner que **cette topographie naturelle du site a été largement modifiée** par l'exploitation de la carrière à compter de 2008. En effet, les relevés topographiques accessibles en ligne et nos visites sur place permettent de constater que :

- Un premier remblaiement a élevé le terrain d'environ 5m.
- Sur ce remblai, un terril d'environ 20m de haut a été créé
- Ce terril est ceinturé en partie seulement par un talus de seulement 2 à 4m de haut.

Le projet d'usine se situe donc sur une très haute butte.

Rappelons qu'à la hauteur de cette butte il faudra ajouter celle des bâtiments, des silos et de la tour de à agrégats qui, avec ses 25,5m de haut, représente environ la hauteur d'un immeuble de 9 étages.

Il est stipulé en page 22 de ce document :

« La zone de 25m de haut ne correspond qu'à une surface d'environ 90m² et correspond à des éléments techniques permettant la fabrication du béton. »

C'est donc la surface d'une maison qui se trouvera à 25,5m de haut... c'est loin d'être anodin.

Chemin longeant le site au nord, créé par le premier remblaiement

On se représente la hauteur du remblai par rapport au « terrain naturel » : le remblai est quasiment à hauteur des cimes des arbres qu'on aperçoit à gauche.- Avril 2023



Sur le remblais, un terril d'environ 20m **EN HAUT DUQUEL** serait implantée l'usine – Avril 2023



SUR LE TERRIL (site d'implantation envisagé) : la hauteur de talus le ceinturant est insuffisante pour masquer les bâtiments - Avril 2023



Cf page 11 du doc d'EP

Contrairement à ce que tente de démontrer le porteur de projet, les vues des villages environnants ne sont pas coupées par la végétation ou le relief : **les talus et la végétalisation prévue ne sont pas suffisants pour masquer ces vues des villages, même situés à plusieurs kilomètres.**

A l'heure actuelle, le talus est d'une hauteur de 2 à 4m environ, ce qui est bien peu en regard des hauteurs des bâtiments de l'usine.

Le talus est quasiment inexistant à l'ouest du site. La hauteur de « sur-élévation » du talus envisagée n'est pas précisée.

A l'ouest du site, nombre d'arbres sont morts du fait du manque d'entretien (envahissement du lierre) et certainement par le ravinement créé par une mauvaise gestion de l'écoulement des eaux.

Ces arbres anciens sont à remplacer et le bocage à restaurer. Cette remarque s'applique également sur la haie à l'est du site, où les arbres meurent également.

Rappelons que le carrier s'était engagé à terminer les « aménagements paysagers » au printemps 2012 (cf. rapport des installations classées DREAL du 7 juin 2012).

A l'ouest du site : talus inexistant, arbres morts – avril 2023





Il est noté en page 11 du document d'enquête :

*« Tout comme les terrils et installations de la carrière ils [les bâtiments] seront visibles à proximité immédiate et feront partis du **paysage industrialo-minier** du secteur de Poulmarh. »*

Il est stipulé en page 25 de ce document :

*« Le projet se situe dans un environnement typique d'une carrière, dans un **contexte agricole et rural**. »*

A sa page 74, est mentionné :

*« Le site s'insère dans un paysage de type **agro-industriel**. »*

Ces contradictions laissent percevoir l'embarras du porteur de projet à justifier l'implantation d'une usine de cette envergure dans notre paysage rural et agricole.

Faut-il préciser que personne n'habite au sein de la carrière de Poulmarh ?

En revanche, il est vrai que cette usine transformerait notre paysage de bocage, rural et agricole, en paysage industriel.

Vue depuis la croix de Cosquéric. Au centre de la photo : **la butte SUR laquelle** serait implantée l'usine. La RD308, route de campagne qui serait empruntée par les camions liés à l'usine. Avril 2023



Le terriL au sud-est de Cosquéric suffit-il à qualifier le paysage « d'industrialo-minier » ?



Vue prise vers le site, à l'ouest : paysage industrialo-minier ou rural et agricole ? Avril 2023
Peut-on sérieusement envisager de construire une usine de 25,5m de haut SUR cette butte ?



Il est stipulé en page 10 de ce document :

« La totalité des haies bocagères existantes en limite ou à proximité du projet seront conservées ».

« De cette manière l'usine ne sera pas ou très peu visible depuis le paysage lointain notamment la voie communale Pratel Mat – Kerléguen. »

En page 26 :

« L'implantation proposée fait en sorte que le projet soit absent du paysage, notamment pour les habitations situées au Nord de la parcelle, à plusieurs centaines de mètres de la future usine. »

Ces affirmations sont contestables et ne reposent sur aucune démonstration.

Les haies sont peu densifiées voire détruites. Rappelons qu'elles sont constituées d'essences caduques, qui masquent très peu des vues en hiver.

Les « vues depuis le lointain » présentées ici **sont prises d'hélicoptère, ce qui ne présente aucun intérêt pour les habitants.** Pour que les habitants puissent se représenter les impacts du projet, il serait nécessaire de donner des représentations visuelles « à hauteur » des habitants.

La vue depuis « Cohquéric » p26 est erronée. **Le village représenté ici n'est en aucun cas Cosquéric.**

Pour envisager un tel projet, il est indispensable de donner des représentations visuelles correctes et honnêtes pour les habitants des villages impactés visuellement : Kermoch, Gouezac, Cosquéric, Kerleguin, Pratelmat, Brénéhuen etc.

Cf Page 11 du document d'EP

En l'état, l'illustration « coupe de co-visibilité » ne permet pas aux habitants de se représenter les impacts du projet sur la qualité paysagère. Il serait pour cela nécessaire de placer les villages sur cette illustration, ou au moins indiquer leurs altimétries.

Pour saisir l'ensemble des co-visibilités, il est nécessaire de présenter des vues des villages au nord, au nord-est, au nord-ouest et à l'ouest vers le site.

De plus, sur cette illustration, la hauteur des arbres semble sur-évaluée (en particulier : le dossier prévoit la plantation d'arbustes et de petits arbres type noisetiers), **et la hauteur de la tour à agrégat sous-évaluée de plus de 20% de sa hauteur totale.**

« Depuis le sud et les RD308 et RD150 le site sera donc intégré mais restera perceptible. »

Vu la hauteur de la « butte » sur laquelle s'implanterait l'usine, et la topographie du territoire, **le site ne sera pas « perceptible » mais très visible, et transformera un paysage rural et agricole en paysage industriel.**

Cf Page 11 du document d'EP

*« On évitera cependant la plantation d'arbre de très haute tige afin d'éviter l'effet de « **haie flottante** » au dessus de la ripisylve du ruisseau de Bodéan. Une plantation de petits et grands arbustes (sureau, fusain d'Europe, noisetier...) et de petits arbres (érable champêtre, sorbier, aubépine...) est conseillée et sera suffisante pour intégrer le projet ».*

Cf Page 26 du document d'EP

« Les illustrations ci-dessous donnent à voir le site depuis le lointain, en intégrant les futurs arbres de haute tige qui seront plantés sur le merlon. »

Quelles sont les hauteurs des plantations envisagées ?

Les essences citées sont caduques. Qu'en sera-t-il de « l'intégration paysagère » en hiver ?

Si cette haie envisagée « flotte » au-dessus de la ripisylve, pourquoi est-il indiqué que le site est intégré au paysage lointain ?

Ne serait-ce pas plutôt l'usine qui « flotterait » en vue lointaine ?

Les illustrations visuelles présentées sont trompeuses :

- la végétation est « colorisée » numériquement, **ce qui donne une impression de densité et de hauteur qu'elle n'a pas.**

Cela permet de masquer « habilement » les vues vers l'usine. De plus, la végétation locale est caduque. La représentation proposée est donc très loin de représenter la réalité.

- Les angles de vue proposés semblent judicieusement choisis pour tenter de favoriser le projet. **Aucune vue des habitations n'est en revanche proposée**, ce qui ne permet pas aux habitants de comprendre l'impact d'un tel projet.

« 1 : La base du merlon ceinturant le site au Nord est en grande partie masquée par la ceinture verte du 1 ruisseau de Bodéan. Le projet s'implantera en contrebas du merlon que l'on aperçoit sur cette photo. »

C'est faux : le projet s'implantera EN HAUT du merlon et sera donc très visible.

« 4 : Vue vers le site (très peu visible ici) depuis la RD308, à l'est du site »

Effectivement il est peu visible car ce n'est pas une vue vers le site. Pour cela il suffit de tourner la tête à gauche (vers le nord) et de prendre une photo.

« 6 : RD308 au niveau de Cosquéric : le site est intégré par une imposante haie bocagère située entre le site et le hameau »

Les haies bocagères locales sont caduques. **Elles ne peuvent en aucun cas suffire à intégrer un site industriel au sein du paysage rural et agricole.**

L'angle de vue choisi pour cette photo est trompeur : **le site est en partie masqué par la maison.**

D'une manière générale, on peut donc considérer que les illustrations visuelles présentées au document d'enquête sont trompeuses.

VII – L'absence d'intérêt général du projet

VII. 1 - Conforter l'emploi local et lutter contre le changement climatique

Nous avons déjà vu plus haut (chapitre I du présent document) que les **émissions de GES ne seraient pas réduites, mais bien augmentées** par ce projet d'usine.

Il est stipulé à la page 31 du doc d'EP :

« Le bloc de béton est un produit à très faible empreinte carbone »

Cette affirmation ne repose sur aucune démonstration.

Il n'est pas ici produit d'analyse de cycle de vie complète du bloc béton. Pour être considérée, cette affirmation devrait être étayée par une étude réalisée par un organisme indépendant, qui comparerait l'analyse du cycle de vie du bloc béton à celles d'autres matériaux de construction.

Illustration comparant des systèmes de maçonnerie avec isolant

La source de cette illustration est Chausson matériaux. Si l'argument écologique doit être retenu pour démontrer un quelconque intérêt général, des données fiables produites par un organisme reconnu et indépendant doivent être présentées.

Il est stipulé à la page 33 du doc d'EP :

« L'implantation de l'usine de préfabrication de blocs de béton sur le site de la carrière de Grand-Champ permet d'alimenter le marché de la construction par une production locale, dans un contexte de forte demande. »

Il est tenté ici de justifier la portée d'intérêt général du projet Chausson par « l'alimentation du marché par une production locale ».

Or d'après les informations recueillies auprès des professionnels du secteur, le marché est déjà alimenté par une production locale, les usines actuelles étant très proches des lieux de distribution.

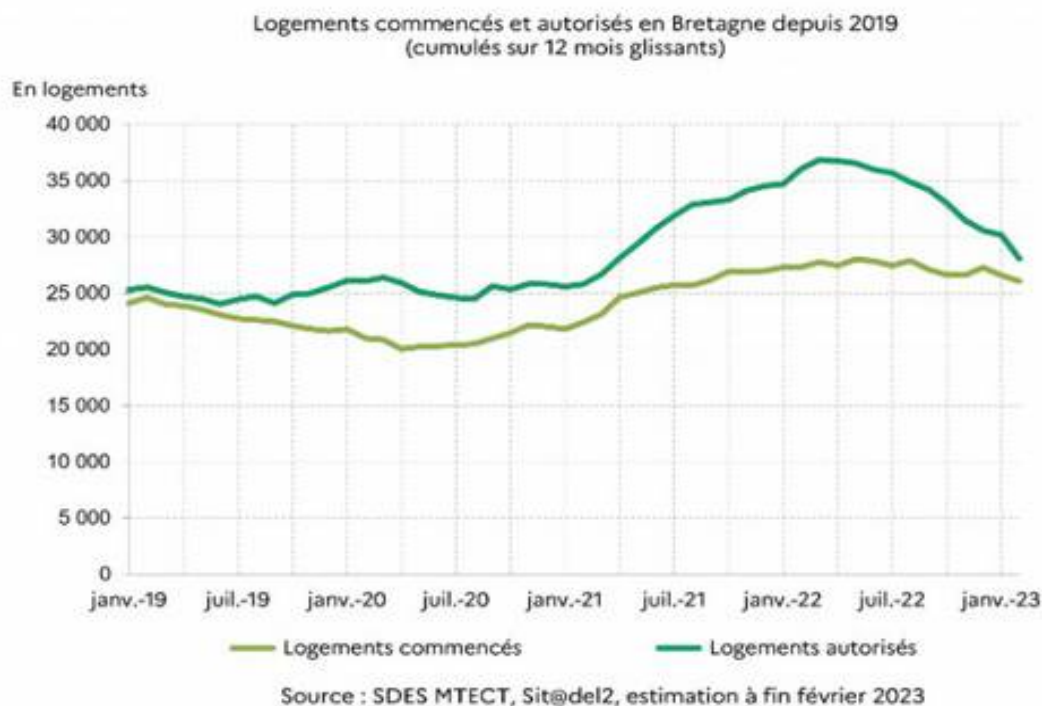
Si cet argument doit être utilisé pour démontrer un quelconque intérêt général, les données présentées ici, sans étude du marché actuel et de son alimentation, sont bien insuffisantes.

Toujours à la page 33 du doc d'EP :

« En 2020, 20 600 logements ont été mis en chantier en Bretagne contre 20 951 en 2019. Mais en 2021, la base de données Sita@del enregistre 24 400 logements mis en chantier à l'échelle régionale et déjà près de 6 500 au premier semestre 2022 (chiffre record, notamment en lien avec l'entrée en vigueur de la RE2020) . »

Là encore les données présentées sont peu convaincantes car datées.

Ci-après, des données issues du dossier « la construction neuve en Bretagne à fin février 2023 », publié par la DREAL Bretagne.

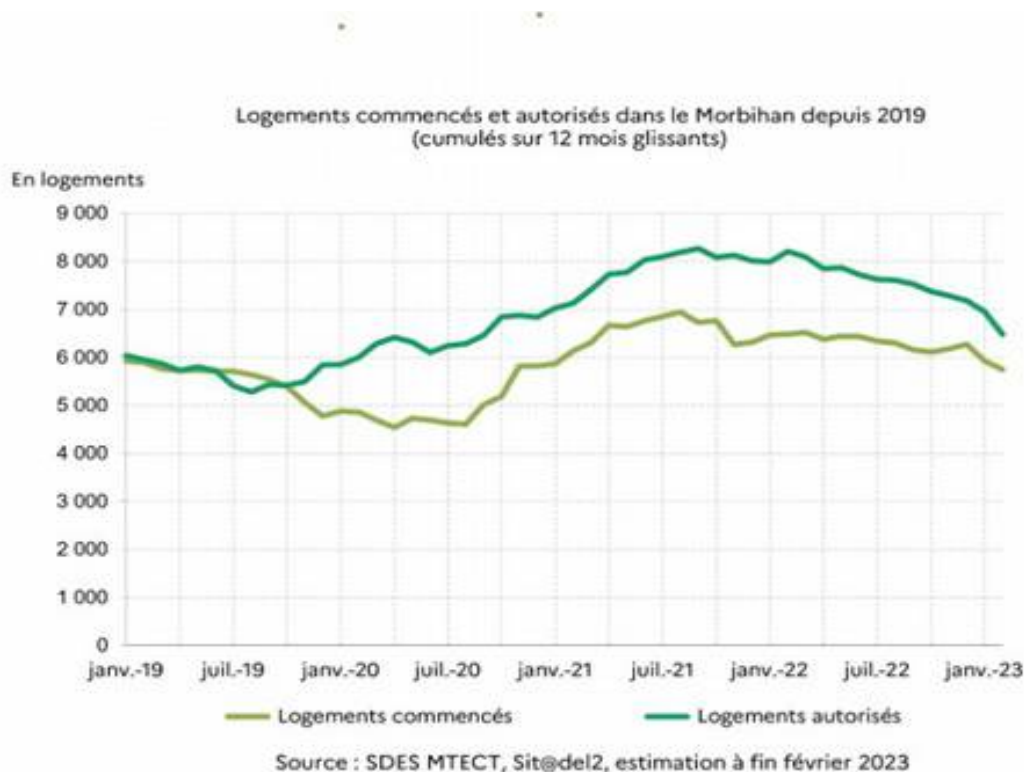


Il y est spécifié la forte contribution de Rennes Métropole à l'évolution régionale.

On voit bien sur les « chiffres records » du premier semestre 2022 – certainement liés au phénomène de « rattrapage » de la période covid19, retrouvent leurs niveaux de 2019.

Ce niveau de pression sur le marché du BTP se confirme à l'échelle départementale. Dans son « Portait du logement en Morbihan – 2022 », l'ADIL note que le nombre de logements autorisés en 2021 augmente de 32% par rapport à 2020 (année marquée par une légère inflexion). « Les mises en chantier et les autorisations de logements dépassent le niveau d'avant la crise sanitaire ». »

Ci-après, des données issues du dossier « la construction neuve en Bretagne à fin février 2023 », publié par la DREAL Bretagne.



Il semble bien que « l'explosion » de la demande départementale soit à relativiser largement :

- le nombre de logements mis en chantier dans le Morbihan retrouve le niveau de 2019.
De plus, le dossier spécifie que les perturbations de fonctionnement des centres instructeurs des autorisations d'urbanisme durant l'état d'urgence sanitaire doivent être pris en compte dans l'interprétation des données. L'augmentation de 32% citée peut donc être vue comme un phénomène de « rattrapage ».
- Notons la diminution de 11,3% des mises en chantier dans le Morbihan ces 12 derniers mois, et une diminution de 24% ces 3 derniers mois.

Enfin, il est intéressant de noter que, selon les données publiées par l'ADIL 56, GMVA - Golfe du Morbihan Vannes Agglomération – compte :

- 74% de résidences principales – Taux de variation annuel moyen 2013-2019 : 1,4%
- 21% de résidences secondaires - Taux de variation annuel moyen 2013-2019 : 1,8%

VII. 2 – La création d'une trentaine d'emplois ?

Cf page 38 du doc d'EP

L'installation de Chausson matériaux sur ce site lui conférerait un avantage sur ses concurrents, c'est indéniable.

Après échange avec certains professionnels du territoire, et en l'absence de la moindre argumentation tendant à démontrer le contraire, on peut craindre que la création des emplois liés à ce projet se fasse au détriment des emplois des entreprises locales du même secteur d'activité.

Au final, ce projet pourrait détruire de l'emploi sur le territoire.

De plus, il faut noter que l'entreprise Quéguiner construit, à Saint-Méen-le-Grand (35), une usine similaire au projet de Chausson matériaux, en terme de volume et de type de production (article Ouest France du 17/11/22).

Pourtant, Quéguiner annonce que seulement 10 emplois seront nécessaires pour « faire tourner » cette usine.

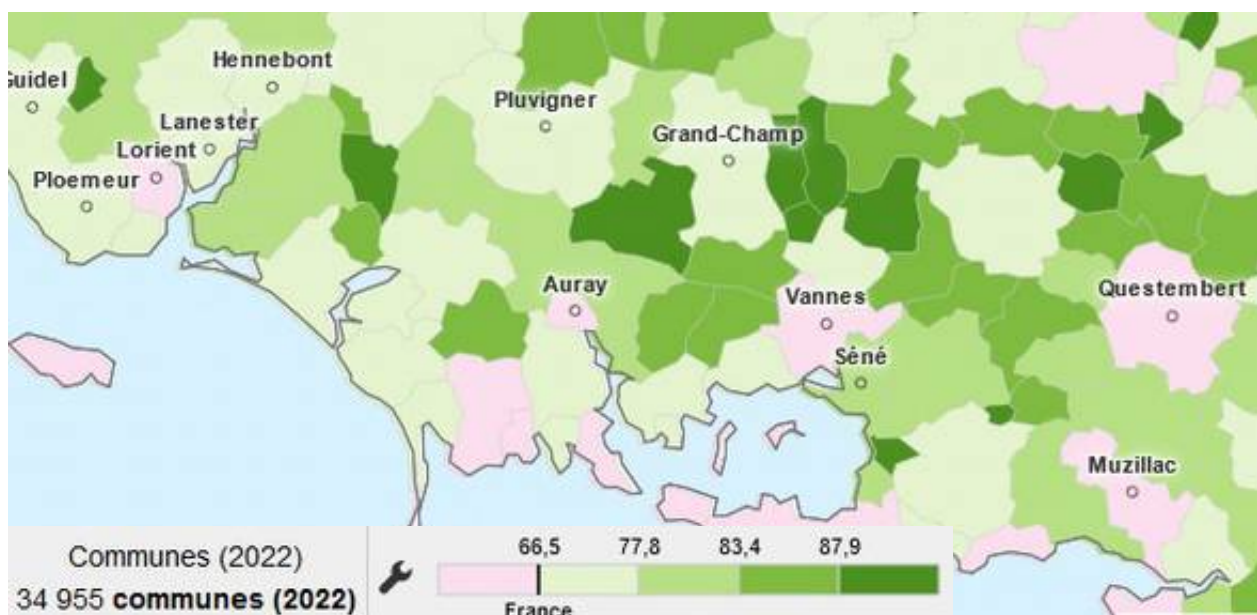
Enfin, rien n'indique que ces emplois profiteraient aux grégamistes. Les professionnels du bloc béton rencontrés peinent en effet à recruter en local.

L'argument de la « création d'emplois » par la création du projet d'usine n'est donc pas démontré.

VII. 3 – Rapprocher les emplois des actifs ?

Données issues de l'observatoire des territoires :

Part des actifs occupés de 15 ans et plus travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence en 2019



Grand-Champ est bien placé sur cet indicateur.

Rapprocher les emplois des actifs ne semble pas être un enjeu majeur pour la commune.

Selon l'étude INSEE « Mobilités professionnelles en 2019 : déplacements domicile – lieu de travail », les actifs résidant à Grand-Champ :

- pour 24% travaillent à Grand-Champ, pour 27% travaillent à Vannes
- pour 4% travaillent à Auray, 5% à Saint-Avé, 4% en dehors du département ou à l'étranger.

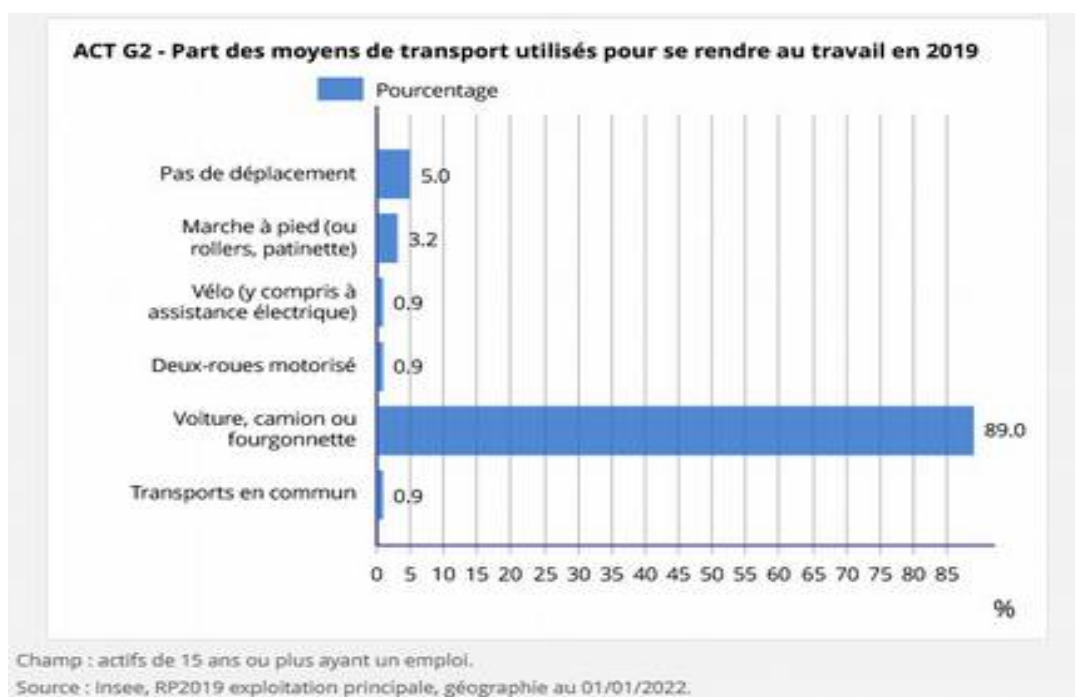
En rapprochant ces données des distances entre ces lieux de travail et Grand-Champ, on peut estimer que les actifs résidant à Grand-Champ :

- **pour 31% travaillent à moins de 10km**
- **pour 50% travaillent entre 10 et 20km**
- pour 7,8% travaillent entre 20 et 30 km
- pour 3,9% entre 30 et 40km ; pour 2,6% entre 40 et 50km ; pour 1,9% à plus de 50km

Si la volonté de créer des emplois sur la commune est tout à fait louable, le fait d'envisager « rapprocher les emplois des actifs », à la lecture des études INSEE, ne semble pas être une priorité pour le territoire (nous estimons que 81% des actifs de Grand-Champ travaillent à moins de 20km de leur domicile).

De plus, il semble illusoire d'envisager une politique de développement d'emploi local **uniquement à l'échelle d'une commune.**

Si l'ambition de la municipalité est ici la lutte contre le réchauffement climatique, la piste la plus pertinente semble être le développement de moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle, comme le montre les données INSEE ci-dessous, illustrant les moyens de transport utilisés par les grégamistes pour se rendre au travail.



On constate que la part des transports alternatifs à la voiture est extrêmement faible, au regard de la distance pourtant relativement limitée des trajets.

Qui habite Grand-Champ sait la **dangerosité de l'infrastructure routière « tout voiture » inadaptée pour des trajets quotidiens en vélo, et la quasi inexistence d'un réseau de transports en commun.**

VIII – Points divers relevés dans le document de réponse à la MRAe

Il est stipulé en page 9 de ce document :

« En l'occurrence, l'accélération des dérèglements climatiques oblige à cette résilience. Certes, le carrier s'était engagé à réhabiliter la parcelle conformément à son arrêté préfectoral. Aujourd'hui, la volonté de l'entreprise Chausson de s'installer au plus près du gisement est une opportunité : utiliser un terrain déjà fortement remanié, sans végétation donc à faible potentiel agronomique et de faible intérêt pour la biodiversité, qui ne pourrait retrouver un usage agricole classique. »

Le « faible intérêt pour la biodiversité » est contestable et, en tout état de cause, ne repose sur aucune donnée convaincante.

La municipalité met en avant « l'argument climatique » et le concept de résilience pour défendre un projet qui pourtant est incompatible avec les défis qui s'annoncent. En effet, la seule production de ciment est à l'origine de 7 à 8% des émissions mondiales de CO2, selon la Global Cement and Concrete Association.

Si la municipalité souhaite réellement s'engager dans une stratégie d'adaptation ou d'atténuation des dérèglements climatiques, elle se doit d'encourager d'autres filières économiques.

La municipalité reconnaît ici que la carrière s'est engagée à « réhabiliter la parcelle conformément à son arrêté préfectoral ». Elle ne l'a pas fait. Le terrain peut donc être présenté comme « *fortement remanié, sans végétation* » parce que la carrière n'a pas respecté ses obligations.

Si ces terrains sont présentés aujourd'hui comme ne pouvant « retrouver un usage agricole classique », pourquoi la carrière s'est-elle engagée à prendre « toutes les dispositions nécessaires pour redonner aux parcelles concernées leur vocation agricole initiale » dans sa demande d'autorisation de 2008 ? (chapitre 6 « Remise en état du site » page 21).

Il est stipulé en page 10 de ce document :

« La commune et le porteur de projet étudient les possibilités de recourir à des matériaux drainants pour la constitution de la plateforme de stockage et de manutention. »

Nous ne comprenons pas cette référence à l'emploi éventuel d'un matériau drainant. Le recours au bitume, présenté dans ce projet, est drainant, ce qui constitue justement un problème de gestion de l'écoulement des eaux au regard de la proximité avec le ruisseau de Bodéan.

Au vu du sérieux des engagements passés concernant l'étude de moyens de réduction des nuisances pour les habitants, notamment de la diminution de la hauteur de la tour de 25,5m, ces propos ne rassurent en rien.

Il est stipulé en page 14 de ce document :

« Une usine de préfabrication de bloc béton consomme en moyenne 75 000kWh par mois. »

Si cela est le cas (les données sont-elles justes?) cela représente la consommation de plus de 410 habitants, pour une commune d'environ 5 500 habitants.

Le fait que Chausson mène actuellement 2 études sur le photovoltaïque ne garantit en rien la une auto-production d'électricité suffisante pour couvrir les besoins de l'usine.

IX – Points divers relevés dans le document d'enquête publique

En page 12 de ce document, la hauteur de la tour indiquée est incohérente avec celle mentionnée à d'autres pages du dossier. Nous comprenons que, malgré les propos tenus dans la presse et à la réunion publique du 6 février 2023, sa hauteur totale sera bien de 25,5m.

Il est stipulé en page 13 de ce document :

« Le projet de contournement de la RD779 n'interagira pas dans la même temporalité que celui de la carrière, de l'extension de la zone d'activité de Kerovel ou de l'entreprise Chausson. Par ailleurs l'emprise foncière du contournement n'est pas encore totalement définie. »

Quel est ce projet qui concernerait la carrière, en plus de celui de l'usine Chausson ?

Nous constatons l'annonce de projets industriels du BTP à Kerovel (solid-studio, SFB environnement... et combien que nous n'avons pas eu vent?)

Nous constatons un flou sur les projets qui pourraient voir le jour à Kerovel mais aussi à proximité direct de la carrière.

Vu les informations communiquées en 2022 par la municipalité concernant la création d'un hub industriel du BTP à Grand-Champ, il est raisonnable de penser que l'extension de la zone d'activité de Kerovel générera un nouveau trafic de poids-lourds.

L'affirmation selon laquelle « le projet de mise en compatibilité du PLU n'aura donc pas d'incidence sur l'environnement significative cumulée avec les programmes existants ou projetés à proximité. » est donc contestable.

Il est donc indispensable pour les habitants de connaître les projets qui constitueraient ce « hub économique », afin de se prononcer en toute connaissance de cause sur les impacts réels induits par la modification du PLU envisagée.

L'illustration graphique à droite de la page 15 est erronée : le lieu spécifié ne correspond pas au lieu envisagé pour l'usine.

Le village de Kermoch, au nord du site, est l'un des plus concerné par le projet. Pourquoi n'apparaît-il pas sur cette vue du ciel présentée en page 18 ?

Il est stipulé en page 19 de ce document :

« L'entreprise dispose également d'outils industriels (ci-dessous) et logistiques :

- *8 Usines de blocs béton »*

Lors de la réunion publique du 6 février 2023, Chausson a indiqué disposer de 36 sites de transformation, dont 10 usines de blocs béton.

Cf page 21 de ce document

Quelle est la destination du bâtiment de stockage ?

Comment seront stockés les produits finis ?

Comment se déroule le déchargement des camions d'agrégats ? Leurs bennes sont-elles déchargées en stocks qui sont ensuite repris par des engins de manutention ?

Quels seront les engins de manutention qui circuleront sur le site (évoqués par le DG de Chausson lors de la réunion du 6 février 2023) ?

Comment les silos sont-ils chargés ? Que contiennent-ils ? Quelle est la fonction du tapis ? Quelle est sa longueur ?

Il est stipulé en page 25 de ce document :

« Le merlon périphérique paysager existant est pour cela un atout majeur. Le projet s'appuiera sur ce merlon pour « masquer » l'usine. Il sera relevé par endroit, et des plantations supplémentaires seront réalisées afin de renforcer sa re-végétalisation et sa capacité à intégrer le projet dans le paysage actuel ».

Nous avons vu dans le présent document que l'usine se situerait en haut d'un terril de 25m, et que les talus l'environnant en partie sont bien insuffisants pour masquer l'usine (le terme « masquer » est d'ailleurs employé ici entre guillemets...)

A quelle hauteur le talus sera-t-il relevé ? A quels endroits ? Quel est le plan de « re-végétalisation » ?

Quelles précautions seront prises pour remplacer les arbres qui viendraient inévitablement à ne pas croître, voire à mourir, du fait d'une plantation sur du remblai, et non de la terre végétale ?

La vue présentée depuis le nord-est ne permet pas de visualiser la hauteur du talus qui « masquerait » l'usine, mais donne effectivement une indication de la hauteur du terril sur lequel sera implanté l'usine. La vue présentée ici ne permet pas de se représenter le projet.

Il est stipulé en page 27 de ce document :

« Une centrale d'aspiration est installée à l'intérieur de l'usine afin de récolter toutes les poussières de fines d'agréats qui pourraient provenir de la fabrication. Celles-ci sont récupérées et réemployées pour la fabrication du béton afin de ne générer aucun déchet minéral. »

Où sont stockés les agrégats et le ciment ?

Comment Chausson matériaux prévoit-il de limiter les envols de poussières ?

Il est stipulé en page 28 de ce document :

« Suivant la réglementation ICPE, des mesures de bruits sont réalisées par un organisme qualifié dans les 6 mois suivant la mise en service de l'installation, puis tous les trois ans si deux campagnes de mesures de bruits successives sont conformes ou tous les ans si une mesure de bruit dépasse une valeur. »

Ces mesures sont-elles prévues dans les 6 mois après le démarrage de l'usine, ou **dans les 6 mois après atteinte des capacités de production maximales de l'usine ?**

Quel « **organisme qualifié** » sera sollicité par exemple ? A quel organisme Chausson a-t-il fait appel dans le cadre de l'exploitation de ses autres usines ?

Ces résultats de mesure sont-ils publics ?

Que se passe-t-il si les premières mesures de bruit sont conformes, mais que les habitants constatent une détérioration de la situation ensuite ?

« Afin d'atténuer le phénomène de bruit sur nos usines, du matériel spécifique est installé »

Un dispositif est-il prévu pour atténuer les impacts des moules vibrants ?

Les dispositifs décrits ici ne concernent pas le bruit inévitable que vont créer **toutes les activités qui auront lieu à l'extérieur des bâtiments : le déchargement / chargements des agrégats, des tapis, des**

trémies, circulation des véhicules, les avertisseurs sonores de recul etc.

Quels dispositifs sont prévus pour « atténuer » ces bruits, sachant que la hauteur du site amènera très certainement un effet de résonance important à plusieurs kilomètres alentours ?

Il est stipulé en page 30 de ce document :

« Une implantation nouvelle comme cette usine permet de disposer de toutes les dernières avancées en terme de protection pour l'environnement et de l'impact sur le climat. »

Une telle affirmation est pour le moins contestable et ne repose sur aucune démonstration.

En tout état de cause, il semble difficile de faire passer l'industrie du béton comme pouvant « protéger le climat » comparativement à d'autres matériaux de construction.

Il est évoqué en page 31 de ce document la production de bloc « airium »

La réunion publique du 6 février a permis de comprendre que l'usine produira des blocs « airium » mais également les classiques blocs béton.

Quelle est la part de marché du bloc airium par rapport au bloc classique en Bretagne ? Au niveau national ?

Quelle sera la part d'airium dans la production totale de l'usine ?

Il est stipulé en page 34 de ce document :

« La carte page suivante présente la zone de chalandise des activités de la carrière : nettement centrée sur le bassin vannetais et le littoral morbihannais. Cette position stratégique, à proximité des pôles de consommation est un argument notable en faveur du projet. »

Effectivement, la zone de chalandise des activités de la carrière est d'une trentaine de kilomètres autour de Grand-Champ. Or la zone de chalandise du projet Chausson est bien plus vaste, jusqu'à 230km.

L'usine aura donc pour effet d'exporter la matière transformée sur une zone très étendue. **C'est donc un argument en défaveur du projet.**

Il est stipulé en page 36 de ce document :

« De l'extraction de granulats au recyclage de certains matériaux de chantier, le site de la carrière de Grand-Champ constitue un hub économique lié au marché du BTP. La future usine de préfabrication de blocs de béton participe de ce pôle économique indispensable au territoire. »

Quelle est la définition d'un « hub économique » ?

En quoi la carrière constitue-t-elle un « hub économique » ?

A quel « pôle économique » est-il fait référence ?

Il est intéressant de constater que l'angle choisi pour cette photo exclut les villages voisins de la carrière. Ils existent pourtant bel et bien.

Le document d'enquête conclut p 90 :

« La présente procédure s'inscrit donc bien dans un objectif de développement durable du territoire : conforter l'économie locale tout en préservant l'environnement et en améliorant les conditions de vie des ménages. »

Nous avons vu plus haut que ces affirmations sont fausses. L'environnement et la qualité de vie des ménages s'en trouveront largement dégradés, pour un bénéfice économique non démontré.

Ce projet ne peut se doter de l'apanage de la « durabilité », spécifiquement au regard du « temps long » inhérent au développement et à la gestion territoriale.

En effet, l'exploitation de la carrière s'achève dans 19 ans : ce projet consiste donc au contraire en une capitalisation à court terme d'un industriel.