



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

MRAe

Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

Avis délibéré

**Demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter la
carrière SORECTA**

Commune de **Sainte-Anne (97180)**

N° : MRAe 2021APGUA3

L'avis de l'Autorité environnementale constitue un avis spécifique et indépendant, qui ne préjuge en rien des décisions qui pourraient être prises dans le cadre des procédures d'autorisation administrative auxquelles le projet est soumis.

PREAMBULE

Objet : Demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter la carrière SORECTA à Sainte-Anne

Maître d'ouvrage : Société SORECTA

Procédure principale : Demande d'Autorisation environnementale unique (DAEU)

Pièces transmises : Dossier de DAEU comprenant Étude d'impact , version novembre 2020 complété en 2021

Date de réception par

l'Autorité environnementale : 13 septembre 2021

Vu les articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement, le dossier, incluant une étude d'impact, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale qui doit rendre un avis dans un délai de deux mois à compter de la date de réception du dossier complet ;

Vu la consultation de l'Agence Régionale de Santé en date du 21 septembre 2021 et sa réponse transmise le 1^{er} octobre 2021 prise en compte dans le présent avis ;

Sur la base des travaux préparatoires du pôle d'appui à la Mission Régionale d'Autorité environnementale de la Direction de l'environnement de l'aménagement et du logement (DEAL) Guadeloupe ;

La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 09 novembre 2021 à 9h. L'ordre du jour comportait, notamment, le présent avis.

Étaient présents et ont délibéré : Patrick NOVELLO, Gérard BERRY et Christophe VIRET.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Le présent avis est établi par la Mission régionale d'Autorité environnementale. L'avis de l'Autorité environnementale est la traduction des engagements pris aux niveaux national et européen, concernant l'accès au public à l'information en matière d'environnement.

Il est rappelé ici que, pour tous les projets soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer la conception projet et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

Conformément à l'article L.122-1-VI du code de l'environnement, le maître d'ouvrage est tenu de mettre à disposition du public sa réponse écrite à l'Autorité environnementale au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à [l'article L. 123-19](#).

SYNTHESE

Le dossier présenté par la société SORECTA porte sur une demande de renouvellement de l'autorisation d'exploiter une carrière de tufs calcaires implantée au nord de la commune de Sainte-Anne, au lieu-dit DELAIR, au sud des Grands Fonds, sur les parcelles cadastrées AM 33, 314, 380 et 381.

L'activité est autorisée par l'arrêté préfectoral n°2007-799 AD/1/4 pour une durée d'exploitation de 15 ans par rapport à la date de début d'exploitation soit jusqu'au 9 juin 2020.

La carrière est exploitée en quatre phases, avec une extraction du tuf par avancement successif des fronts de taille. Afin d'exploiter au sein des parcelles AM 380 et 381, soit sur une surface totale de 2,8ha, la société souhaite prolonger la durée d'exploitation de son autorisation.

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe relèvent des thématiques suivantes :

- l'environnement humain (bruit, poussière ,...) ;
- le paysage ;
- le milieu naturel (habitat naturel, faune, flore) ;
- la qualité des eaux.

La MRAe relève que l'étude d'impact apparaît globalement adaptée aux enjeux, à la nature et à l'importance des installations projetées.

Les mesures prévues pour supprimer, réduire ou compenser les incidences du projet sur l'environnement sont cohérentes dans l'ensemble. Toutefois sur la forme et le fond certains manquements ont été observés et ont fait l'objet de recommandations ou de précisions formulées par la MRAe.

L'ensemble des recommandations de la MRAe est détaillé dans le présent avis.

AVIS DETAILLE

1 CONTEXTE ET PRESENTATION DU PROJET

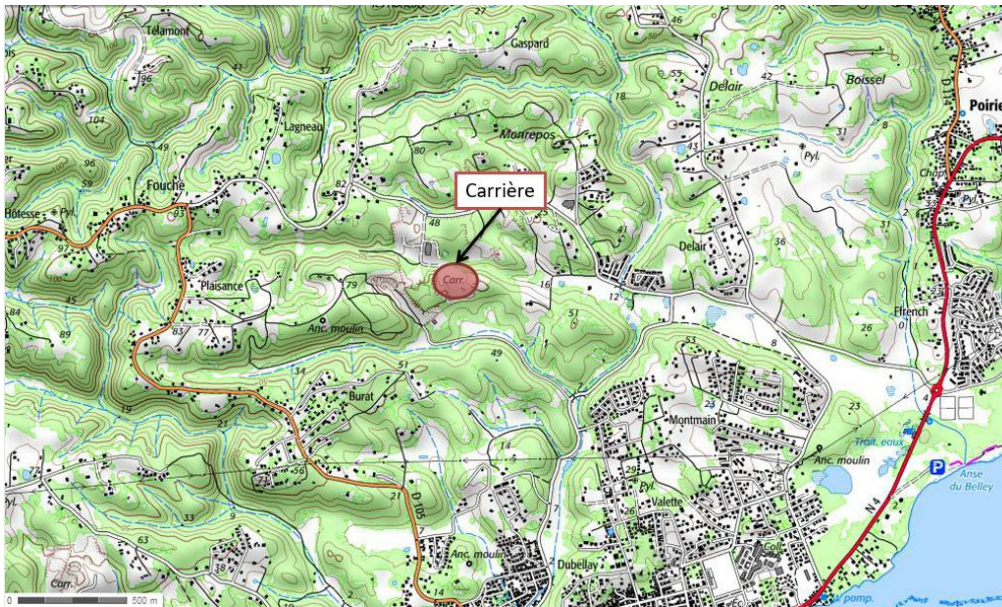
1.1 Contexte

La carrière de tufs calcaires appartenant à la société « SORECTA » est implantée au nord de la commune de Sainte-Anne, au lieu-dit DELAIR, au sud des Grands Fonds, sur les parcelles cadastrées AM 33, 314, 380 et 381.

La maîtrise foncière est assurée par des contrats de forçage entre l'exploitant et les propriétaires des parcelles. L'activité est autorisée par arrêté préfectoral n°2007-799 AD/1/4 pour une durée d'exploitation de 15 ans par rapport à la date de début d'exploitation soit jusqu'au 9 juin 2020. La carrière est exploitée en quatre phases, avec une extraction du tuf par avancement successif des fronts de taille.

Actuellement, le site est exploité sous le régime de l'autorisation au titre de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) pour ses activités d'exploitation de carrière (2510), de concassage de matériaux (2515) et d'installation de stockage de déchets inertes (2760) de la nomenclature des ICPE).

Afin d'exploiter au sein des parcelles AM 380 et 381 soit sur une superficie de 2,8 ha, la société souhaite prolonger la durée d'exploitation de son autorisation.



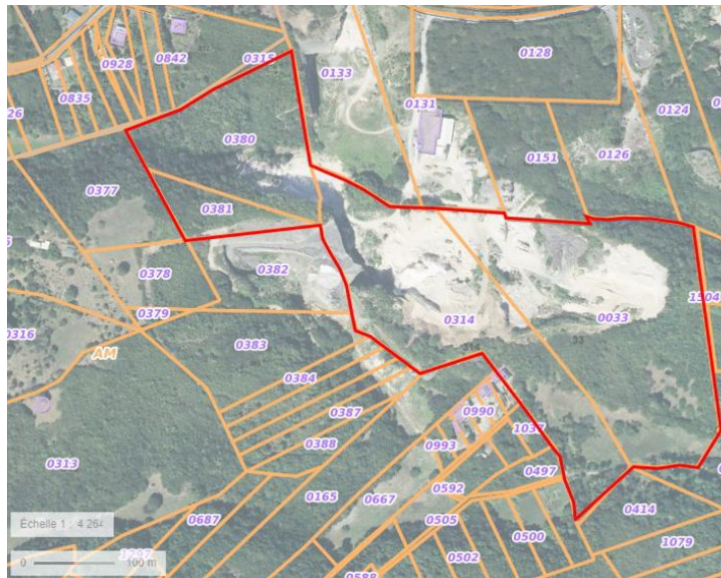
Localisation du site du projet (Source : étude d'impact)

1.2 Présentation du projet

Le projet d'extension de la carrière SORECTA est localisée dans un gisement de tuf jaune. Cette formation de tuf constitue la base des mornes des Grands Fonds.

Le périmètre d'autorisation de la carrière délimite le carreau d'exploitation de gisement de tufs, l'installation de stockages des déchets inertes, les zones de stockage des stériles, la zone de concassage des matériaux, et les pistes de circulation interne au périmètre de carrière. L'extraction sera réalisée à ciel ouvert par des engins mécaniques et ne nécessite pas l'emploi d'explosifs. La société peut potentiellement commercialiser 770 000 tonnes de matériaux sur 15 ans.

La carrière est accessible exclusivement à partir de la RN4. Une voie goudronnée permet d'accéder au site puis une piste d'accès permet de rejoindre le carreau d'exploitation ou la zone de stockage.



Localisation des parcelles (source : Etude d'impact)

2 - PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR LA MRAE

Les principaux enjeux identifiés par la MRAe relèvent des thématiques suivantes :

- l'environnement humain (bruit, poussière, ...) ;
- le paysage ;
- le milieu naturel (habitat naturel, faune, flore) ;
- la qualité des eaux.

3 – QUALITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact (pièce PJ4A du dossier de DAEU¹) comprend les éléments prévus à l'article R.122-5 du code de l'environnement². Toutefois, elle n'est pas autoportante : le chapitre 3 de l'EI (page 12) aurait dû présenter une description du projet au lieu de renvoyer le lecteur à la pièce PjN°46 du dossier de DAEU.

La MRAe recommande de compléter le chapitre 3 de l'étude d'impact par une description synthétique du projet permettant de connaître la nature et l'importance des installations et des activités projetés.

Le résumé non technique, (chapitre 2 de l'étude d'impact), fait l'objet d'un document indépendant (pièce PjN°4C du dossier de DAEU). Il doit permettre au public non averti de prendre connaissance rapidement du projet ainsi que des principaux résultats des analyses développées dans l'étude d'impact, et de comprendre la démarche. Le résumé non technique présenté dans le dossier de DAEU répond partiellement à cet objectif. En effet, il mérite également d'être complété par une description synthétique du projet et par un résumé des méthodes utilisées pour élaborer l'étude d'impact.

Les raisons du choix du projet et les principales solutions de substitutions étudiées sont explicitées (chapitre 4, pages 13 et 14) au travers de l'analyse des besoins en matériaux, du choix d'implantation du site et du mode d'exploitation. Ce choix est également justifié au regard du schéma des carrières de Guadeloupe (cf p.97) et des critères techniques et économiques.

L'analyse des besoins en tufs calcaires manque de précisions et de fiabilité. Avant d'évoquer le "projet de schéma de carrière", il aurait été utile d'indiquer la date d'approbation du schéma de carrières de Guadeloupe actuellement en vigueur et préciser sa date de mise en révision si tel est le cas. En outre, cette analyse se base sur des données non fiables. En effet, on peut lire à la page 13 de l'étude d'impact : "il apparaît donc d'après ces chiffres un manque important de production à venir³ en rapport à un besoin, même non fiable évalué à 1 000 000 t/an."

La MRAe rappelle la recommandation suivante du schéma de carrière en vigueur approuvé en 2013 : « les autorisations de carrière ne pourront être accordées sans une étude qualitative et quantitative des réserves du gisement, de la qualité des matériaux et une estimation du marché en se basant sur les chiffres fiables des dernières années et les perspectives ».

1 DAEU : Demande d'Autorisation Environnementale Unique

2 Les éléments requis par l'article R122-5 du code de l'environnement sont rappelées dans l'introduction de l'étude d'impact (pages 8 à 10)

3 On observe une baisse prévisible d'environ 300 000t/an aujourd'hui à moins de 100000t/an en 2021" (p.13 de l'étude d'impact)

S'agissant du choix d'implantation, la poursuite de l'activité extractive sur le site de la carrière existante a été privilégiée plutôt que l'ouverture d'un nouveau site. Ce choix répond à l'une des recommandations énoncées dans le schéma de carrières et qui préconise de " limiter le mitage du paysage, notamment dans la zone de Grand Fonds et de Morne-à-l'eau/Petit-Canal, et l'impact sur l'environnement".

Selon l'auteur de l'étude, les installations et procédés mis en œuvre sur le site ont été choisis de façon d'une part à limiter les effets du projet sur l'environnement en particulier sur la qualité des eaux superficielles et d'autre part, à prendre en compte les meilleurs techniques disponibles (MTD).

Les justifications technique et économique reposent sur les éléments suivants : le tuf extrait de la carrière est destiné aux différents chantiers de travaux publics pour la constitution de sous-couches de chaussées et la création de plateformes. Par ailleurs, l'exploitation garantit l'emploi permanent de quatre personnes.

Les enjeux sont identifiés au chapitre 5 (pages 15 à 133). L'état initial de l'environnement est traité dans toutes ses composantes : milieu physique, risques naturels, paysage, milieu naturel, milieu humain. L'analyse des enjeux prend en compte les documents de planification existant sur le territoire concerné notamment le Schéma d'aménagement régional (SAR), le Plan de prévention des risques naturels (PPRN), le Schéma départemental des carrières (SDC), le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD). L'étude d'impact analyse la compatibilité du projet avec le Règlement national d'urbanisme (RNU) applicable sur la commune puisque le plan d'occupation des sols est caduque depuis 2018 et que plan local d'urbanisme de la commune est toujours en cours d'élaboration. Un tableau de synthèse des enjeux (pages 132 et 133) vient clore le chapitre. L'analyse des effets du projet sur les différents milieux et les mesures associées sont présentées dans le chapitre suivant.

De nombreuses illustrations (cartes, graphiques, photographies, schémas) et tableaux de synthèse sont présents tout au long du document afin de faciliter la lecture et la compréhension. Mais certaines cartes manquent de lisibilité ce qui nuit à la qualité de l'information. C'est le cas de la carte synthétique des enjeux paysagers (figure 34 p.54) et de la carte présentant les données de comptage routier en moyenne journalière 2014-2015 (figure 62 page 117).

Par ailleurs, le tableau de synthèse des impacts et mesures « Eviter-Réduire-Compenser » (ERC) mérite d'être complété en distinguant les différentes catégories de mesures.

L'étude d'impact comporte un glossaire au dernier chapitre (chapitre 15 pages 95 et 196). La MRAe relève que le sigle ISDI (Installation de Stockage de Déchets Inertes) utilisé à de nombreuses reprises ne figure pas dans ce glossaire. Il convient donc de le compléter sur ce point.

La MRAe recommande d'améliorer la lisibilité de certaines cartes de l'étude d'impact, notamment celles citées ci-dessus, afin qu'elles soient compréhensibles et que l'information du public soit complète. En outre, elle recommande de compléter le tableau de synthèse en distinguant les différentes catégories de mesures ainsi que le glossaire.

4 – PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

4.1 Environnement humain

La carrière est située dans une zone peu urbanisée. Aucun ERP n'est présent dans un rayon de 200 m autour de la carrière et aucun établissement sensible (écoles, hôpitaux, maisons de retraites,...) n'est présent à moins de 500 m autour du site de la carrière. Plusieurs écoles sont présentes au centre-ville de la commune de Sainte-Anne à environ 2 km au sud-est de la carrière. Quelques écoles présentes dans les Grands fonds se situent à environ 2,5 km au nord de la carrière. (p.163). D'après l'étude d'impact (p.167), quelques habitations sont présentes aux abords immédiats de la carrière, notamment au sud et au nord-ouest du site. D'une manière générale, l'habitat dans le secteur est dense et peut être qualifié de rural. Il se situe le long des axes routiers notamment le long de la route de Fouché.

Qualité de l'air

Les principales émissions atmosphériques liées aux activités de la carrière sont la dissémination de poussières et le rejet de gaz d'échappement des engins (p.135). L'étude indique (p.170) que les poussières émises proviennent des tufs calcaires sans silice donc que leur rejet diffus sera limité. Elle ajoute que le site est enclavé et qu'aucune habitation n'est recensée à proximité immédiate. Elle considère par conséquent que le projet aura des effets négatifs directs pérennes faibles sur la santé .

La MRAe relève que les deux informations (pages 167 et 170) sur le recensement des habitations à proximité du site sont contradictoires par conséquent ce point devra être précisé et les effets sur la santé devront être revus.

La MRAe recommande de préciser la distance à laquelle se situent les habitations les plus proches ainsi que leur nombre.

Bruit

Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée en novembre 2020 hors période d'activité au niveau de quatre points de mesure situés sur le site en limite de propriété. Les graphiques correspondants sont joints en annexe de l'étude d'impact (pages 51 à 59 P.Jn°4B du dossier de DAEU). L'étude préconise de réaliser une campagne de mesures de bruit au démarrage de l'exploitation.

La MRAe relève que la date de vérification du sonomètre indiquée dans le rapport de mesurage est le 06/09/2016 alors que la vérification périodique doit être réalisée a minima tous les deux ans. Il conviendra de s'assurer que la campagne de mesures de bruit prévue au démarrage de l'exploitation sera effectuée conformément au protocole afin de garantir la fiabilité des résultats.

L'étude indique que l'impact sonore de l'activité sera faible et que les nuisances sonores seront principalement liées aux passages ponctuels des camions et à l'utilisation du concasseur. Pourtant le pelletage de matériaux et la manipulation de ces matériaux sont aussi identifiés comme source de bruit (p.157) et sont fréquents. Les mesures de réduction proposées consistent à limiter la vitesse des véhicules à 20km/h sur l'ensemble du site, utiliser des engins homologués et régulièrement entretenus et interdire l'usage du klaxon sauf en cas de danger immédiat.

Les mesures ERC proposées pour limiter l'impact des nuisances sonores devront être réévaluées, le cas échéant, après la campagne de mesures qui sera réalisée au démarrage de l'exploitation.

La MRAe recommande de réaliser une campagne de mesures acoustiques dans le respect des protocoles notamment après vérification du sonomètre, et de réévaluer si besoin les mesures proposées pour limiter l'impact des nuisances sonores.

Transport et circulation(p155)

L'analyse des effets sur les transports et la circulation indique (p.156) que la RD105 et la RN4 constituent les seuls grands axes d'accès à proximité du site. Il n'y a pas de comptage pour la RD 105 et les derniers comptages routiers sur la RN4 diffusés par "Route de Guadeloupe" (comptage de 2010) montrent un trafic moyen supérieur à 15 000 véhicules par jour. La MRAe relève pourtant que des données de comptage routier en moyenne journalière montrant l'évolution du trafic entre 2014 et 2015 existent et sont diffusés par l'Observatoire Régional des Transports (figure 62 page 117 de l'étude d'impact) mais ces données n'ont pas été prises en compte dans l'analyse des effets.

Les trajets effectués par les camions transportant les matériaux sont variables et dépendent de la localisation des chantiers. L'étude ajoute (p.156) : *"s'il est difficile d'évaluer quantitativement l'impact sur le trafic de la future carrière, on peut noter conformément au projet de schéma des carrières que l'impact attendu sera limité par la proximité des sites de consommation des matériaux"*.

La MRAe relève que le manque de données quantitatives ne permet pas d'analyser finement les effets du projet sur le transport et la circulation.

S'agissant du trafic lié aux camions de chargement, l'étude indique (p.156) : *"le nombre journalier de rotations prévu est de 30 à 40 environ, ce qui limite les conséquences notables sur le trafic au niveau de la route des Basses à Joubert"*. La MRAe relève que le nombre de camions concerné par ces rotations n'est pas indiqué, les habitations le long de la route des basses à « Joubert » n'est pas recensé. L'étude d'impact aurait également dû qualifier la nature et l'état de revêtement de cette route dans la mesure où la qualité de son revêtement n'est pas sans conséquence sur le niveau de nuisances générées par le passage des camions.

L'étude indique (page 178) qu'afin de limiter l'envol des poussières et la chute de matériaux depuis les camions, des bâches sont disponibles sur le site. La MRAe souligne l'importance que les bennes chargées en matériaux soient bâchées et que des contrôles soient effectués dès le départ des camions afin de limiter les risques de nuisances sur les routes et leurs riverains.

La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets du projet sur le transport et la circulation en tenant compte des remarques formulées dans le présent avis et le cas échéant, de compléter les mesures de réduction des impacts.

4.2 Paysage

Le site de la carrière se situe au sud de l'unité paysagère des Grands Fonds à 36m d'altitude. Les effets de l'exploitation sur le paysage ont été étudiés en tenant compte du phasage d'exploitation.

L'étude (pages 146 et 147) montre que la carrière actuelle a un impact paysager faible en raison de la végétation abondante et de la topographie qui limitent la perceptibilité du site. Elle souligne que le projet de demande de renouvellement d'exploiter n'engendrant pas de modification du périmètre d'extraction, l'impact visuel du site sur le paysage sera inchangé pour les habitants, l'urbanisation de la zone ayant peu évolué. L'impact paysager est donc jugé faible.

La MRAe estime que vue du ciel, l'impact de la carrière sur le paysage ne peut être considéré comme faible. L'impact du projet doit donc être réévalué en prenant en compte cet élément.

La MRAe recommande de réévaluer le niveau de l'impact du projet sur le paysage en tenant compte de la perception du site vue du ciel.

En phase post-exploitation, dans le cadre de la remise en état du site, le projet prévoit la création d'une Installation de stockage de déchets inertes (ISDI) qui reprendra la topographie initiale du site. En fin d'exploitation de l'ISDI, l'étude d'impact prévoit que celle-ci sera végétalisée. Elle ajoute que les installations n'ayant plus d'utilité seront retirées ce qui réduira les nuisances visuelles. L'étude conclut que le projet aura des effets positifs pérennes faibles en phase post-exploitation.

La remise en état du site est présentée dans l'étude d'impact comme une mesure compensatoire. Une mesure de suivi de la végétalisation du site est prévue pour s'assurer de la bonne reprise de la végétalisation, sans développement d'espèces exotiques envahissantes. Les modalités de suivi des mesures ainsi que leur coût sont proposées dans un tableau (pages 180 et 181). Toutefois, pour chaque mesure, la fréquence d'intervention devra être précisée.

La MRAe recommande de préciser les modalités de réalisation et de suivi de la revégétalisation du site tant sur le plan quantitatif que qualitatif .

4.3 Milieu naturel (faune, flore, habitat)

La carrière est située dans la ZNIEFF de type II "Grands-Fonds", Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique et sans protection juridique.

Un inventaire faune flore est annexée à l'étude d'impact. Il a été réalisé sur une seule journée le 25/02/2020. Or, il est préconisé de réaliser les inventaires sur un minimum de deux journées, en tenant compte des deux grandes saisons existantes en Guadeloupe, soit un inventaire en saison sèche et l'autre en saison humide.

Concernant la remise en état du site après exploitation, la revégétalisation devra être réalisée avec les espèces indigènes de la Guadeloupe mais également adaptées au milieu naturel présent que l'on cherche à réhabiliter pour être cohérent avec l'environnement naturel immédiat. La liste des espèces envisagées doit être jointe au dossier et se référer à la liste des espèces végétales envahissantes sur le territoire de la Guadeloupe. Enfin, le document présentant le projet de revégétalisation devrait présenter un échancier et/ou un phasage des différentes opérations.

La MRAe relève que les modalités d'éclairage du site ne sont pas détaillées dans l'étude d'impact : le type d'équipement, la localisation, les heures de fonctionnement doivent être précisés en tenant compte des prescriptions techniques de l'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses afin de limiter l'impact du projet sur la faune lucifuge.

La MRAe recommande de prendre en compte les observations formulées dans le présent avis concernant les modalités de revégétalisation et d'éclairage du site.

4.4 Qualité des eaux

Aucun cours d'eau permanent n'est identifié à proximité du site. Une ravine temporaire traverse la parcelle AM381. La carrière n'est concernée par aucune masse d'eau soumise à objectif d'atteinte du bon état écologique ni par un cours d'eau à enjeu particulier. L'enjeu relatif aux eaux superficielles est donc considéré comme modéré.

Les impacts sur les sols et sous-sols sont potentiellement liés à une infiltration de contaminants lors d'un épandage accidentel sur une surface non étanche (gasoil, huiles,...).

L'étude propose plusieurs mesures pour éviter ou réduire ces impacts. Elle prévoit notamment la mise en place d'un bassin de décantation couplé à un bassin de compensation permettant de recueillir les eaux météoriques de manière à limiter le transfert des eaux chargées en particules fines et ainsi assurer une protection des eaux. Ce bassin recueillera également les eaux de la piste située sur le carreau où circulent les engins d'extraction. Les mesures proposées dans l'étude d'impact concernant la qualité des eaux paraissent adaptées.