

Sujet : [INTERNET] Contribution de Gâtine Environnement à l'EP projet CALCIA carrière à Amailloux

De : Waldeck Klaus <waldeck.klaus@orange.fr>

Date : 17/11/2023 22:12

Pour : pref-contact-enquetespubliques@deux-sevres.gouv.fr

Copie à : jean collon <jean.collon@orange.fr>

Vasles, le 17 novembre 2023

Bonjour,

Vous trouverez, en PJ, l'avis de l'association Gâtine Environnement relatif au projet "carrière d'argile à Amailloux" soumis à l'enquête publique à la demande de la société Ciments CALCIA.

Je vous remercie d'avance pour votre transmission de notre contribution à Monsieur Bernard GIRAUD, commissaire enquêteur mandaté pour cette enquête publique.

L'enquête publique se terminera demain.

Au nom de l'association

son président

Klaus Waldeck

— Pièces jointes : —

déposition EP projet CALCIA carrière argile Amailloux.odt

32,1 Ko

Gâtine-Environnement
Hôtel de Ville Parthenay
1 rue de la Citadelle
79200 Parthenay

à Monsieur le Commissaire-Enquêteur,
Enquête Publique « Projet de carrière d'Argile
Société Ciments CALCIA »

Gâtine-Environnement est une Association de Protection de la Nature, de l'Environnement et du Cadre de Vie dont le secteur d'activité correspond au territoire du Pays de Gâtine de Parthenay. Gâtine-Environnement est membre du réseau France Nature Environnement.

Nos observations :

I - Concernant l'intérêt public du projet :

L'entreprise Ciments CALCIA est actuellement en cours de modernisation. Le projet de la carrière a pour but de permettre à la cimenterie, basée à Airvault, de prolonger sa capacité de fonctionnement avec une source d'approvisionnement en argile située relativement proche, suite à l'épuisement de ses ressources actuelles (à Borcq sur Airvault et à Viennay).

La CALCIA fabrique du ciment aux normes environnementales et sociales françaises et européennes, ce qui évite des imports fabriqués à moindre normes. Cette cimenterie occupe une place au cœur du marché du Centre-Ouest. Mais le projet est principalement justifié par la proximité entre la carrière et le site de la cimenterie.

Toutefois nous notons qu'au moins une alternative intéressante n'a pas été étudiée suffisamment profondément avant d'être écartée.

Il s'agit d'un potentiel site sur la commune de Beaulieu-sous-Parthenay. Or cette commune a la particularité d'être longée sur sa limite ouest par une voie ferrée Niort-Saumur actuellement en phase finale de réhabilitation avec une ouverture programmée fin 2023. Cette ligne peut desservir directement la cimenterie à Airvault.

L'entreprise CALCIA ne pouvait ignorer ce fait.

Or l'acheminement par train de 87 000 tonnes/an en moyenne d'argile aurait représenté un bilan carbone très favorable —comparé avec le moyen de transport envisagé pour le trajet Amailloux - Airvault (en empruntant la RN149 : 74km AR). Ces 87 000 T en moyenne sur 30 ans représentent 2900 camions de 30 T/an contre 87 trains de 1000 T voire 72,5 de 1200 T !

En fait, le dossier indique une exploitation pouvant aller jusqu'à 140 000 T...ce qui annonce une charge routière potentiellement très supérieure...Soit de 80 000T et 2666 camions au début de l'exploitation jusqu'à un pic de 140 000T et 4666 camions.

Une autre potentialité concernant la commune de Vasles, située à une dizaine de km de la voie Poitiers-Parthenay, également réhabilitable, aurait aussi pu être mieux étudiée.

Ce renoncement pèse lourdement sur le bilan carbone global du ciment.

II Concernant le bruit :

Nous notons que les études de bruits tiennent compte des bruits émanant de la carrière, mais elles ne prennent pas du tout en compte les inconvénients majeurs supplémentaires que les riverains auront à supporter.

- La carrière fonctionnera en période estivale de 7h à 18h, ce qui est une période d'activité économique tout à fait acceptable, pendant la période estivale...et seulement sur 10 à 12 semaines.

Problème de sécurité et de bruit au niveau du secteur urbanisé d'Amailloux le long de la RN149.

La méthode choisie d'établir un rond-point pour sécuriser le transport de l'argile va provoquer une augmentation très forte du bruit pour les riverains de la RN149 sur tout le secteur urbanisé d'Amailloux **pendant 52 semaines/an, avec un pic très fort de bruit pendant l'exploitation d'été de la carrière.**

Dans la réponse à la MRAE CALCIA :

https://www.deux-sevres.gouv.fr/contenu/telechargement/52447/427907/file/Notice%20en%20r%C3%A9ponse%20-%20MRAe%2014-09_annexes.pdfndique

On peut lire concernant **le bilan carbone** (tableau 5 p16):

95 rotations sont en moyenne prévues par jours sur un trajet AR de 74 km. (37 km de la cimenterie au site en passant par la rocade de Parthenay).

Concernant le tonnage : il est aussi indiqué que sur l'ensemble de l'exploitation, ce sont 87000 tonnes/an qui seraient extraites en moyenne avec une progression de 80000 T au départ à 140000T au maximum de l'exploitation.

Cela représente une moyenne de besoin de chargement de 2900 camions de 44T (chargés de 30T d'argile comme indiqué par ailleurs dans le dossier).

Une rotation journalière de 95 camions implique des rotations sur 30,52 journées (2900 : 95) soit 6 semaines de 5 jours ouvrables.

Ceci est cohérent avec la durée de mise en exploitation du site du 10 à 12 semaines dont les semaines de préparation du chantier et de remise en état).

Pour la sécurité, l'option a été choisie d'obliger les camions entrants et sortants du site à passer par le rond-point prévu à Amailloux au carrefour RN149-D237.

Mais cela implique que les 95 rotations journalières imposeront 380 passages au niveau du rond-point et du lotissement :

Chaque camions fera 4 passages devant le lotissement d'Amailloux sis au niveau du rond-point RN149-D237

- 1 passage à vide, avec freinage en venant de la cimenterie d'Airvault par Parthenay
- 1 passage à vide avec accélération en repartant en direction de Parthenay et la carrière
- 1 passage à pleine charge avec freinage en venant de la carrière
- 1 passage à pleine charge en repartant vers Parthenay et la cimenterie à Airvault

Or en plusieurs endroits le dossier d'enquête fait mention de « 190 à 200 rotations ».

Au vu de la réponse à la MRAE, nous comprenons qu'il y a confusion entre rotation et passage en divers points du dossier.

En effet sur l'essentiel du parcours les camions passeront bien de 190 à 200 fois (95 fois à l'aller et 95 fois au retour).

Mais entre la carrière et le rond-point d'Amailloux, les camions effectueront bien 2 passages par sens de circulation, soit 4 passages qui seront subis au niveau du lotissement et du stade.

Soit 380 passages par jour entre 7 et 18 heures soit 34,5 passages par heure en moyenne, soit

D'autant que ce surplus de trafic qui a été sous-évalué s'ajoute au trafic normal actuel.

Les riverains vont donc subir pendant 10 à 12 semaines en été l'augmentation forte de trafic essentiellement par les camions auquel il faut ajouter les voitures des travailleurs sur site.

Actuellement la zone de croisement RN149-RD237 est limitée à 70 km/h pour une circulation fluide et moins bruyante.

Mais le rond-point créé pour l'activité de la carrière imposera de ralentir et d'accélérer pour reprendre de la vitesse toute l'année à l'ensemble du trafic habituel de la RN149 dont déjà 25% de poids lourds. (p16/18 de la réponse citée plus haut : « A titre comparatif, sur les routes principales du secteur, le trafic sur la N149 était de 8 259 véhicules/jour en 2019, dont 2 082 poids-lourds (soit 25,2%). »).

Avec + 380 passages, l'augmentation du trafic poids-lourds au niveau du lotissement et du stade est de 18,25%, ce qui est beaucoup !

Mais en direction de Bressuire, les bruits d'accélération en côte seront très forts, ce qui amène à prendre la même mesure de protection qu'au niveau du lotissement et du stade.

Ceci amène à conclure que des travaux spécifiques protection par rapport au bruit (murs ou merlons) sont impératifs avant tout démarrage de travaux dans la carrière.

III Concernant la sécurité :

Les affirmations de « non accident » humain ou environnemental envisagés en phase d'exploitation dans la carrière que le dossier présente nous paraissent évidemment trop optimiste pour une période de 30 ans.

Les transports tel que prévu posent problème.

Le dossier annonce 95 ou 96 camions/jour en moyenne et en A-R selon les chapitre du dossier , en aller et retour soit une augmentation relativement faible du trafic.

Le problème est lié à la sortie du site où les véhicules coupent la RN 149 :

- Le projet indique que les camions en charge doivent obligatoirement tourner à gauche. Cela signifie que 95 ou 96 camions/j vont couper le trafic sur les 2 voies **pour partir dans le sens Parthenay-Bressuire (voir ci-dessus p2)** en pleine période de trafic maximal d'été notamment augmenté du trafic des vacanciers rarement utilisateurs de cet axe déjà difficile en période hors vacances.

Ceci représente **un poids lourd toutes les 6 à 7 mn** en période 7h-18h de forte circulation. Il faut y ajouter une part du personnel.

Rien n'est formalisé, sauf **si nous avons fait une mauvaise** lecture du dossier, sur le fait que les véhicules venant de Parthenay seront interdits de tourner à gauche pour pénétrer dans le site, coupant la voie dans le sens Bressuire-Parthenay.

Cela concerne les membres du personnel et des sous-traitants de service ayant besoin **d'accéder** au site pour lesquels rien n'est indiqué comme pratique à avoir en sortie comme en entrée.

Conclusion : Si tous les camions qui veulent entrer sur le site de la carrière à vide...ou en sortir en charge doivent passer par le rond-point prévu à Amailloux au carrefour RN149-RD237 , ce qui est la solution la plus sécurisée, cela double le nombre de passage AR face aux habitations.

Il serait important de préciser l'usage la règle de fonctionnement de l'aménagement « tourne à gauche » dans le sens Parthenay-Bressuire pour entrer dans la carrière

Nous regrettons qu'aucune solution de sortie sécurisée permettant aux camions chargés de se diriger directement vers Parthenay n'ait été recherchée en descente après la courbe...

Une alternative aurait due être recherchée et présentée.

IV Concernant le suivi faune-flore :

Les études sont plutôt satisfaisantes comme l'indique la MRAE.

Ce secteur de bocage plutôt bien préservé présente une faune et une flore diversifiée importante à protégée, notamment dans le cadre du futur Parc Naturel Régional Gâtine Poitevine.

Cependant, compte tenu de la richesse du site actuel en zone bocagère et des impacts inévitables, le rythme de suivi ne nous semble pas du tout satisfaisant :

- que signifie un suivi tous les 2 ans pendant les 5 premières années d'exploitation prolongé d'un suivi tous les 5 ans ?

L'exploitation du site est prévue par 6 tranches de 5 années sur 30 ans.

Chaque tranche étant exploitée 5 ans et nécessitant 5 ans de remise en état de pâturage, il est avéré que le site sera en constante évolution.

Dès lors il serait plus pertinent de faire un suivi tous les 2 ans voire tous les 3 ans maximum afin d'avoir une vision plus nette et complète des évolutions de ce type de chantier et des réponses apportées naturellement par la faune et la flore.

V Concernant la remise en état du site :

Il est prévu que le site actuellement utilisé pour l'élevage en prairies et en cultures de céréales soit entièrement remis en état de prairies sans préciser la qualification des prairies.

Il serait utile de préciser que ces prairies deviendraient des **prairies permanentes**, les mieux à même de stocker un maximum de carbone par rapport aux prairies temporaires.

Autres points positifs :

- leur rôle serait accentué concernant la qualité des eaux dans ce secteur petite tête de bassin dans le périmètre éloigné du lac du Cébron.

- la biodiversité du site serait renforcée, d'autant que les haies plantées commenceraient à être plus âgées...et notamment celles plantées, dès le début du chantier, afin de créer une ~~en~~ protection visuelle et ~~de~~ anti-poussières et celles plantées dès les premières tranches remises en état.

En raison de son statut de propriétaire, ceci ne devrait poser aucun problème à la CALCIA, **en ce qui concerne** les conventions de prêt annuel pour exploitation.

VI Concernant la protection des eaux :

La capacité de répondre à des pluies de niveau de crues décennales peut suffire compte-tenu du mode d'exploitation de la carrière par tranche .

Nous nous interrogeons sérieusement sur les possibles risques de pollution concernant l'eau du Cébron, en raison de plusieurs options indiquées, dans le dossier d'enquête, pour les différents traitements de l'eau sur le site de la carrière d'argile.

Ce site comprend des plans d'eau qui alimentent un cours d'eau, la Raconnière qui alimente le Lac du Cébron. Ce lac, qui alimente le Thouet situé à quelques km du projet, sert de ressource pour l'eau potable, l'irrigation et l'élevage.

Comme indiqué dans le dossier d'enquête, le site est localisé dans le périmètre de protection éloigné de la prise d'eau du lac du Cébron. La Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAE) rappelle qu'un programme d'actions « volontaires » est mis en œuvre pour préserver la qualité de la ressource en eau tandis que l'étude d'impact précise que l'activité des carrières n'est pas interdite au sein du périmètre de protection éloigné du Cébron, mais reste réglementée de façon générale, notamment par l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières, modifié par l'arrêté ministériel du 30 septembre 2016.

Aux pages 55 et 56 * de la « Pièce III », c'est-à-dire dans le dossier de la « Demande administrative et technique » (* dans la partie « Etude d'impact ») le pétitionnaire mentionne que le site de la carrière est concerné par la Ranconnière et le Jussay (voir dans le « tableau 13 : Rubriques Loi sur l'Eau », Rubrique « TITRE II - Rejets »).

A la page 10 du dossier «EQRS » (Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires) figure un chapitre (1.2) portant sur un « Inventaire des sources d'émissions aqueuses du site » . Cinq « types de rejets aqueux collectés séparément » y sont répertoriés :

- **Eaux usées domestiques (ou eaux sanitaires)** : « elles seront collectées par des WC autonomes chimiques (pas de rejet d'eau résiduaire) ».

Notre avis : Il serait bien plus intéressant de mettre en place des toilettes sèches. Des sociétés locales savent très bien gérer en sous-traitance ce type d'installation, bien plus confortables et davantage protectrices de l'environnement que des WC chimiques.

C'est un détail qui montrerait une réelle implication de protection et d'éducation à l'environnement.

- **Eaux pluviales ruisselant sur les zones en exploitation et les pistes** : « elles sont collectées par une noue phasée (avancement à chaque phase), puis dirigées vers le bassin d'exploitation dimensionné pour stocker/réguler une pluie décennale et disposant d'un débit de vidange calibré sur la base du ratio de 3 l/s/ha vers le milieu naturel (ruisseau voisin de l'étang de Fomberner). »

Notre question : Quelle est la probabilité d'une pollution par hydrocarbure atteignant, d'abord, la Ranconnière et, ensuite, le lac du Cébron ? Voir, ci-dessous, le commentaire fait pour « l'aire de transit » !

« les pistes », ce sont bien des voies empruntées par des véhicules ?

- **Eaux pompées lors de la phase préparatoire du chantier** : Le traitement de ces eaux est le même par rapport au types d'eau précédent.

Ce qui amène la même question de possible pollution.

« **Eaux pluviales des zones non exploitées ou déjà remise en état** : » Les eaux pluviales des zones non exploitées resteront dans un fonctionnement identique à l'état initial par infiltration ou ruissellement. Les eaux pluviales des zones remises en état transiteront dans le bassin d'exploitation tant qu'une phase sera en exploitation ; lorsque tout le site sera remis en état, les ruissellements résiduels seront dirigés vers le ruisseau bordant l'étang de Fomberner »

Même question !

« **Eaux de l'aire de transit** : elles seront dirigées vers le bassin d'exploitation nord après passage dans un séparateur à hydrocarbures.

Les eaux pluviales ruisselant sur les zones en exploitation et les pistes, ainsi que les eaux pompées lors de la phase préparatoire du chantier seront collectées et stockées dans le bassin d'exploitation nord, où elles décanteront, s'évaporeront et/ou seront rejetées à débit régulé vers le ruisseau du Haut Fomberner. Ce cours d'eau est en communication avec le cours d'eau de la Ranconnière (un des quatre cours d'eau qui alimente le barrage de Cébron, utilisé pour la production d'eau potable).

Même question ! »

Le pétitionnaire minimise la probabilité d'une pollution : « A noter toutefois que le projet de la carrière est localisé dans le périmètre de protection éloigné de la prise d'eau du Cébron et que les eaux subissent un traitement par décantation avant rejet. Ainsi, le risque de pollution du captage est considéré comme négligeable. Le milieu « eaux superficielles » ne sera donc pas pris en compte (absence de source potentielle). »

Notre question : N'y a-t-il pas au moins un plan d'eau sur le site ?

Le pétitionnaire précise que la pollution aux hydrocarbures engendrée suite à un accident n'est pas retenue !

«En outre, le scénario d'une pollution aux hydrocarbures n'est pas retenu car l'évaluation des risques sanitaires s'applique aux effets potentiels sur la santé humaine liés à la toxicité des composés chimiques émis pendant le fonctionnement normal (non accidentel) du site. »

Notre question : Est-ce bien pertinent ?

Le pétitionnaire informe sur la non prise en compte des eaux souterraines !

« Le milieu eau souterraine n'est pas pris en compte étant donné l'absence de périmètre de protection rapprochée de captage AEP et le contexte géologique de la zone (socle globalement imperméable) servant de protection à la nappe. »

Notre question : Que signifie « globalement imperméable » ? Que connaît-on des circulations profondes de l'eau dans ce secteur?

VII Installation d'un Comité de Suivi :

Compte-tenu des problèmes susceptibles de survenir concernant le bruit et la sécurité, et en raison de l'intérêt d'un bon suivi faune flore et de la protection des eaux, nous demandons l'installation d'un Comité de Suivi pour le site de la carrière.

VIII Notre conclusion :

Gâtine Environnement est consciente de l'importance d'une nouvelle carrière d'argile pour la poursuite du fonctionnement de l'entreprise Ciments CALCIA. Grâce à ses efforts de modernisation, cette société airvaudaise compte renforcer sa production et, en même temps, réduire l'impact environnemental de son activité industrielle. Notre association constate que le dossier présenté à l'enquête permet de comprendre de quelle manière l'entreprise souhaite organiser le chantier et l'exploitation de la carrière. La société CALCIA a fait réaliser de nombreuses études pour justifier l'intérêt de son projet ; elle a également accepté, en partie, de compléter son travail de réflexion et de démonstration en réponse à l'avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe). Par notre déposition, nous faisons un certain nombre de propositions permettant de rendre le projet davantage écologique.

Nous sommes néanmoins obligés de signaler que plusieurs choix annoncés par la CALCIA ne permettraient pas à cette entreprise de présenter un projet qui serait à la hauteur de ses ambitions affichées dans le cadre de la consultation du public en vue de la modernisation de son site airvaudais :

C'est, d'abord, le choix du site pour la future carrière qui pose problème et engendre plusieurs soucis de taille :

- Comme il n'y a aucune ligne de train entre Amailloux et Airvault, les Cimenteries CALCIA seraient obligés d'utiliser des camions comme moyens de transport ce qui, à nos yeux, n'est pas soutenable vu l'importance des tonnages d'argile prévus pour chaque année et pour une longue période.

L'emploi du camion produirait, évidemment, un désastre pour son bilan carbone !

- Et, en l'absence d'un plan de circulation acceptable et de protection par rapport aux bruits pour les riverains vivant à Amailloux, le bilan environnemental deviendrait encore davantage négatif.

En conclusion, Gâtine Environnement donne un avis défavorable en l'état du projet et espère que l'entreprise pourra changer d'avis en ce qui concerne le choix du site et, par conséquent, le choix du moyen de transport.

Parthenay, le 18 novembre 2023

Pour l'association,

Son président

Klaus Waldeck

contact :

[REDACTED]
[REDACTED]

Sujet : [INTERNET] Déposition EELV79 enquête publque Projet de carrière d'argile ciments CALCIA

De : Jean COLLON <jean.collon@orange.fr>

Date : 17/11/2023 19:30

Pour : pref-contact-enquetespubliques@deux-sevres.gouv.fr, mairie-amailloux@cc-parthenay.fr

A Monsieur Giraud, Commissaire-Enquêteur,

A Mme Brescia, maire d'Amailloux et son Conseil Municipal,

Veuillez trouver ci-jointe notre déposition de EELV79

Cordialement,

Pour EELV79

Jean Collon

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

— Pièces jointes : —

EELV79 déposition Amailloux 17:11:23.odt

65,5 Ko



83 rue de la Gare
79200 Niort

Dossier suivi par :

Jean COLLON

24 rue de la P...

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

à Monsieur le Commissaire-Enquêteur,
Enquête Publique « Projet de carrière d'Argile
Société Ciments CALCIA »

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

bien que le projet de nouvelle carrière d'argile de la société CALCIA puisse être justifié par divers aspects :

- fabrication de ciment aux normes sociétales et environnementales françaises et européennes évitant des importations avec des produits à moindre exigences.
- Maintien de l'emploi local et d'un outil de production au cœur du centre-ouest français, à proximité d'utilisateurs potentiels.
- Fin de vie des sites actuels de Viennay et Les Plantons
- proximité relative entre la source d'argile et la cimenterie d'Airvault actuellement en cours de modernisation (parcours obligé de 74 km aller-retour pour les camions)

Nous sommes très réservés quant à la finalisation du projet tel que présenté dans le dossier d'enquête.

Il n'a pas été justifié que des alternatives au site d'Amailloux pouvaient permettre un meilleur bilan carbone final de l'exploitation d'argile.

Notamment la potentialité d'un gisement est éliminée à Beaulieu-sous-Parthenay.

Cette commune est longée par la voie ferrée Niort-Saumur dont la réfection en cours et la réouverture très proche entre Parthenay et St Varent permet un accès direct à la cimenterie.

Compte-tenu des tonnages annuels allant de 80 000 à 140 000 tonnes d'argile, le train était pourtant une alternative plus qu'intéressante en évitant de 2666 à 4666 camions de 44 tonnes dont 30 tonnes en charge d'argile sur un parcours aller de longueur équivalente (environ 35 km).

Les problèmes de sécurité et de bruit ont été sous-évalués.

Concernant la sécurité :

Les tonnages sont exportés en quelques semaines pendant la brève durée d'exploitation du site de 10 à 12 semaines estivales, au moment du très fort trafic de transit estival sur la RN 149 comme sur les départementales de Parthenay à Airvault à raison de 95 à 100 A-R par jour.

Pour « sécuriser » les sorties du site par les camions en charge sur la RN 149, il est prévu un « tourne-à gauche » conduisant les camions à un rond-point qui serait aménagé à l'entrée du bourg d'Amailloux au carrefour de la RN149 et de la D327.

Les camions chargés d'argile ne peuvent en effet pas prendre assez d'élan pour la sécurité du trafic dans la direction de Parthenay pour que cette option soit retenue. C'est pourtant vers Parthenay qu'ils doivent aller pour rejoindre la cimenterie par les axes supportant leurs charges.

Cela oblige des camions chargés à couper les 2 voies de la 149 pour se diriger vers Amailloux à raison d'un camion toutes les 6 à 7 mn en moyenne entre 7h et 18h pendant plusieurs semaines d'été et pendant les 30 ans du chantier.

Un vrai problème de sécurité.

Par contre le fait que les camions à vide aillent passer au rond-point avant de pénétrer sur le site de la carrière en tournant à droite est une vraie mesure de sécurité.

Ce choix acté par une convention avec le Conseil Départemental pourrait paraître être un moindre mal du point de vue de la sécurité. Mais il aurait été indispensable qu'une alternative directe de sortie de carrière vers Parthenay soit recherchée.

Concernant le bruit :

Ce choix pour la sécurité soulève un grave problème de bruits subis par les riverains de la RN 149 de chaque côté du giratoire.

Côté Parthenay et l'entrée de la carrière, les riverains du lotissement vont subir les bruits de 190 à 200 freinages de camions supplémentaires/jour en plus des 8 200 véhicules/jour en moyenne dont 2082 poids lourds passant actuellement sur cet axe.

Pour les accélérations en sortie de rond-point vers Parthenay ce seront les accélérations qui seront nuisantes..

De même côté Bressuire, avec la RN149 en forte pente, les bruits très forts d'accélération seront inévitables.

Or le dossier ne fait mention d'aucune protection des riverains par des aménagements anti-bruits (murs, merlons...) . Ces riverains subiront les inconvénients de l'exploitation de la carrière non seulement pendant la période estivale d'exploitation de la carrière, mais toute l'année avec le trafic habituel de la RN149.

Actuellement ce trafic est régulé et fluidifié par un aménagement de « tourne-gauche » et une vitesse de 70 km/h qui limite les sources de bruits.

Il serait inadmissible que le projet soit autorisé sans l'assurance que les riverains soient protégés avant le début de l'exploitation de la carrière.

Compte-tenu du précédent fâcheux de l'accès du thouarsais à l'hôpital nord Deux-Sèvres que le département a mis des années à réaliser après l'ouverture, il y a tout lieu de s'inquiéter, les protections anti-bruits nécessaires à Amailloux ne figurant pas dans le dossier mis à l'enquête publique.

Pour EELV79
Jean Collon