

POLE ENVIRONNEMENT ET TRANSITION  
ENERGETIQUE  
PREFECTURE  
Place de la République  
BP 40299  
41006 BLOIS CEDEX

Saint-Ouen, le 19 novembre 2021

**Affaire suivie par Mme DEBOUT**

Objet : DDAE en vue d'exploiter une carrière à Thoré-la-Rochette  
Evaluation environnementale

**Lettre recommandée avec AR**

Madame,

Vous trouverez à suivre notre réponse à l'avis de la mission régionale d'autorité environnementale concernant notre dossier de demande d'autorisation environnementale d'exploiter une carrière située aux lieux-dits « les Maisières, Dessous les Maisières et les Petits Champronds » à Thoré-la Rochette.

Je vous prie de recevoir, Madame, l'expression de mes meilleures salutations.

Pascal CHAVIGNY

## REPONSES A L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

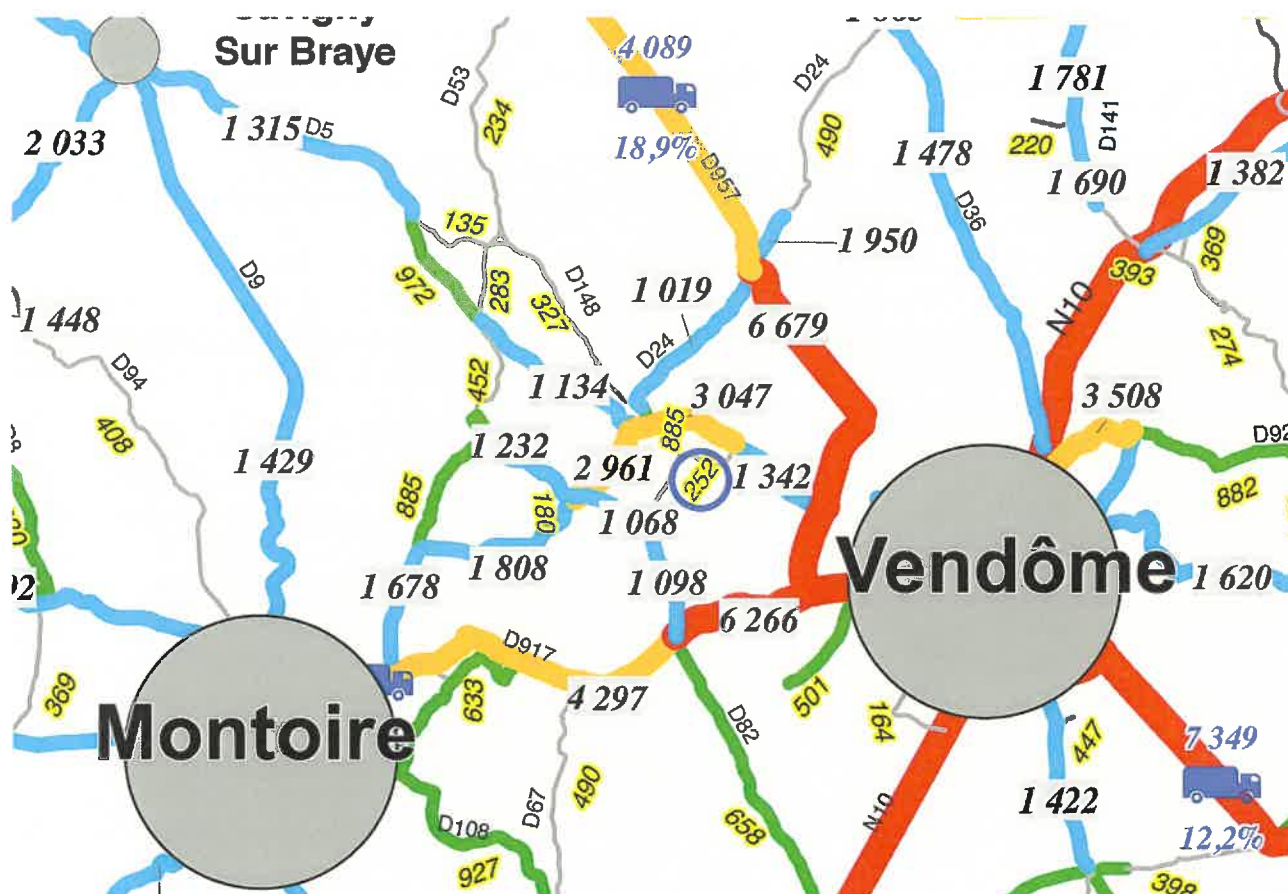
Vous trouverez à suivre nos réponses aux remarques et questionnements de la MRAE. Les numéros des pages renvoient aux pages de l'Avis.

### Page 6 Détermination de l'épaisseur de terres de découverte

L'épaisseur des terres de découverte (estimée à 0,50 m en moyenne pour les calculs du dossier) est basée sur l'observation de l'exploitation précédente, située sur les parcelles voisines et contiguës.

### Page 7 Etat des lieux du trafic routier sur l'ensemble des axes desservant la carrière et les sites annexes de traitement et l'usine de préfabrication.

Le réseau routier concerné a fait l'objet d'un comptage des véhicules circulant sur la D67, en 2018, publié sur la carte de la circulation moyenne journalière annuelle de 2019 par la Direction des Routes de Loir et Cher dont un extrait est joint ci-dessous.



Ce comptage de 252 véhicules par jour ne distingue pas les poids lourds des autres véhicules.

Lors des campagnes d'extraction (une vingtaine par an, de 2 à 3 jours chacune) le trafic des camions (15 tonnes de charges utiles) pourra représenter 20 à 30 allers et retours, soit 40 à 60 passages, soit environ 20 % du trafic enregistré sur la D67 en 2018. Cette cadence sera comparable à celle de l'ancienne carrière voisine.

L'ouverture de cette nouvelle carrière permettra de réduire de façon importante le trafic de camion actuel :

- les matériaux qui alimentent actuellement l'installation voisine de « Champfort » sont extraits sur

d'autres carrières plus éloignées (Montoire et Villavard notamment). La proximité du site d'extraction et de l'installation de traitement optimise les déplacements, réduisant ainsi le trafic de camion actuel sur un parcours important (Montoire et/ou Villavard - Thoré).

- les déchets inertes qui sont actuellement triés sur le site CAP RECYCLAGE sont évacués sur d'autres carrières plus éloignées (Villavard notamment). La proximité du site de tri des déchets inertes et de la carrière à remblayer optimise les déplacements, réduisant ainsi le trafic de camion actuel sur un parcours important (Villavard - Thoré).

- Il n'y aura aucun changement quantitatif concernant les matériaux qui alimentent actuellement l'usine de préfa provenant de l'installation de traitement de « Champfort ». Le trafic de camion restera identique à l'actuel.

La voirie concernée par la circulation des camions ne subira pas de dégradation, car elle peut supporter une telle circulation. Le trafic routier sera donc très largement inférieur à la situation précédente, alors que celle-ci n'avait pas généré de nuisances.

La création de cette zone d'extraction fournissant, après traitement des matériaux sur l'installation voisine, des matériaux à destination de l'usine de préfabrication et accueillant des remblais inertes regroupé et trié sur le site tout proche de CAP Recyclage, favorisera l'économie circulaire.

Il s'agira notamment de la pratique du double fret (les camions sont en charge à l'aller et au retour) réduisant, in fine, le trafic en évitant la circulation de camions à vide.

### **Page 9 Trajets préférentiellement empruntés par les poids lourds (depuis les installations annexes, pour les apports de matériaux inertes pour le remblaiement) et les conséquences associées, notamment pour les zones habitées traversées.**

L'itinéraire qui sera emprunté par les camions pour alimenter l'installation de traitement des matériaux de « Champfort » depuis la nouvelle carrière est le suivant : le chemin cadastré ZD141, ZD 151 et ZC 141, la route de Cunaille à Champfort (Voie communale n°2), soit au maximum 1,2 km depuis la zone sud plus éloignée de l'installation (en **bleu** sur le plan ci-après).

Les camions de transports qui apporteront les remblais inertes depuis l'aire de tri et traitement des déchets du BTP de CAP RECYCLAGE rejoindront l'installation de « Champfort » (par la D67) pour être pesés sur le pont-basculé de l'installation avant de rejoindre l'excavation en empruntant le chemin décrit ci-dessus, soit au maximum 2,8 km jusqu'à la zone sud, plus éloignée de la zone de tri CAP RECYCLAGE (en **rouge** sur le plan ci-après).

Les matériaux traités sur le site de Champfort alimenteront l'usine de Préfabrication en empruntant la route de Cunaille à Champfort puis la D67 sur 1,5 km (en **violet** sur le plan ci-après).

Il n'y a aucune habitation tout au long de ces trajets. La D67 empruntée par les camions est celle utilisée pour desservir la zone industrielle de Thoré et qui adaptée au passage des poids lourds.

La traversée de Thoré-la-Rochette est interdite aux poids lourds depuis plusieurs années.

A noter une erreur dans l'avis de la MRAE, la phrase « Après la sortie du site par la RD 28, les camions rejoindront la RD906 au nord ou la RD910 au sud. » ne concerne pas le projet.

### Page 10 Consommation de ressources non renouvelables

Une carrière exploite une matière première : la roche alluvionnaire qui est une ressource non renouvelable.

Afin d'assurer la disponibilité durable de la ressource, l'objectif est de favoriser le recyclage pour limiter la consommation de la roche et pouvoir fournir les chantiers locaux en matière première avec une ressource de proximité.

Le recyclage des matériaux représente un très faible pourcentage de la production de granulats.

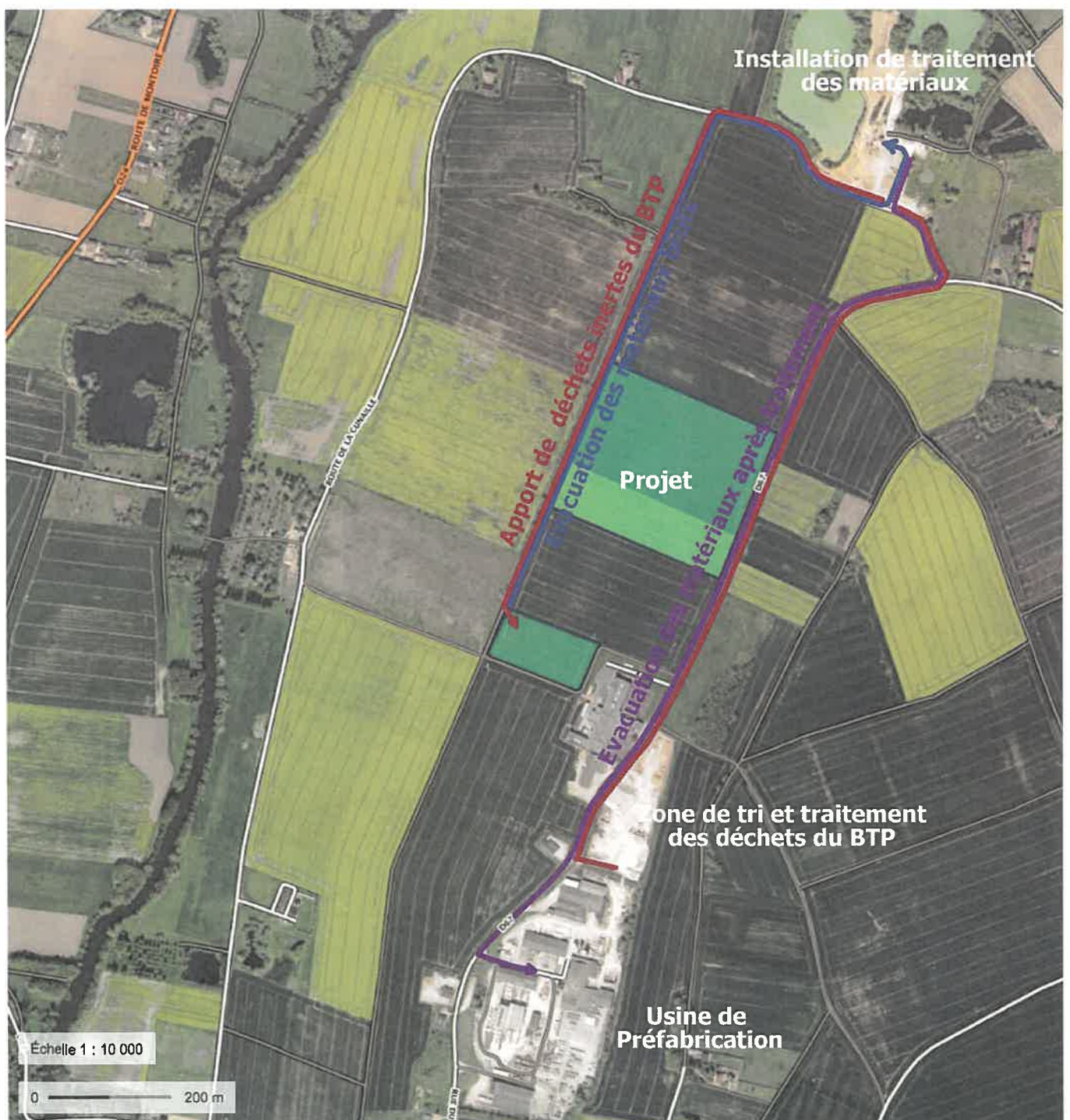


Illustration 1 : Plan de circulation des camions de transport de matériaux bruts et traités et de déchets inertes

Il est constitué par :

- les laitiers (5 millions de tonnes par an) qui sont des sous-produits de l'industrie sidérurgique utilisés notamment en soubassement routier. Leur utilisation suppose la présence de l'industrie sidérurgique localement.
- les crassiers (3 millions de tonnes par an) sont des résidus d'anciennes exploitations houillères. Leur disponibilité est également limitée géographiquement.
- le recyclage des matériaux de démolition (9 millions de tonnes par an).

NB Les tonnages ci-dessus ne prennent pas en compte les routes recyclées sur place.

Le recyclage des matériaux de démolition est coûteux et n'est rentable que si le prix de la mise en décharge est important et le prix des granulats naturels élevé.

S'agissant de fournir des matériaux de construction, les options pour le demandeur sont :

- d'obtenir la maîtrise foncière de parcelles recélant un gisement comparable situées également à proximité de l'installation de traitement des matériaux : il n'y en a pas d'aussi proche.
- de renoncer à ces matériaux naturels pour ceux issus du recyclage : la ressource en matériaux recyclés est insuffisante pour répondre au besoin du marché, la qualité des matériaux recyclés est insuffisante pour de nombreux usages.

Depuis quelques années, le Groupe CHAVIGNY à travers sa filiale CAP RECYCLAGE, s'est engagé dans une démarche de recyclage des déchets inertes issus du BTP.

Depuis le dépôt du présent dossier, le site RECYBATP à Naveil a été ouvert en collaboration avec le groupe MINIER. Ce nouveau site ayant pour vocation d'accueillir tous les déblais bétons de la région vendômoise, le site CAP RECYCLAGE de Thoré-la-Rochette a une activité réduite (environ 20 000 t en moins par an).

## **Page 11 Conclusion**

Une erreur c'est glissée dans le texte Thoré-la-Rochette est une commune du Loir-et-Cher (41) et non de l'Eure et Loir (28)