

Christian Marchais
Propriétaire
17210 Bussac-Forêt
marchais.christian@gmail.com
06 88 16 78 53

Madame la Commissaire enquêtrice,

Concernant l'enquête publique liée au **projet de centre de recyclage de déchets** porté par la société SX Environnement sur la commune de Bussac-Forêt, filiale du groupe BRANGEON spécialisé dans la gestion des déchets en Nouvelle-Aquitaine.

Je souhaite apporter quelques observations :

A) Publicité de l'enquête publique :

Concernant la publicité de l'enquête, le constat est le suivant :

- Un avis d'enquête sur le panneau d'affichage de la mairie : une affiche en caractères noirs sur fond jaune aurait très certainement davantage retenu l'attention de la population circulant sur la route départementale.
- **Une seule affiche** sur le site du projet visible exclusivement du chemin des Sards, chemin permettant l'accès à la piste forestière (la fréquentation de cette piste forestière par le public est insignifiante).
- **Aucune affiche visible de la RD 157 ou à l'entrée du chemin des Sards.**
Il aurait été souhaitable qu'une **affiche soit visible et lisible** de la RD 157. Cela aurait permis d'attirer l'attention du public et à une population non avertie de s'arrêter pour être informée et ainsi consulter l'avis d'enquête publique en toute sécurité.

Concernant la transparence du dossier :

- Le porteur de projet n'a pas pris l'indispensable initiative d'effectuer une information complémentaire et personnalisée, à destination des riverains de la route de Blaye mais également auprès des habitants des villages du Grand Touzin, Le Pont et autres, par distribution de flyers par exemple.
S'agissant d'une **installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE)**, qui présente divers risques et notamment impacter l'environnement de différentes manières, la Ste BRANGEON aurait ainsi **démontré une transparence totale sur le projet** afin d'informer directement :
 - Les riverains de la RD 157 de l'accroissement du trafic routier (**plus de 60 passages par jour dont plus de la moitié concerneront des poids lourds** qui accèderont au site).
 - Les habitants des différents villages repris précédemment et concernés également par les nuisances sonores.

*Cela aurait permis de garantir l'information des citoyens sur la nature, les motifs du projet, sur les modalités d'organisation du chantier, mais aussi sur les impacts sur l'environnement et sur les mesures proposées afin de les éviter, de les réduire ou de les compenser et ainsi répondre aux objectifs d'information liés à l'enquête publique. Dans cette enquête, il est très difficile de considérer que les riverains de la route de Blaye (D157), situés entre le site du projet et la Ligne SNCF (passage à niveau), à l'entrée du bourg (plus de **85 maisons, appartements** et plus de **200 habitants**), directement concernés par les incidences liées à l'augmentation du trafic routier ont bénéficié d'une information appropriée.*

Un sondage effectué auprès d'une dizaine de personnes le 24 février a démontré qu'aucune d'elles n'étaient informées. Cela démontre, qu'une information complémentaire ciblée aurait été nécessaire.

B) Milieu humain

1 - Accessibilité et Transport :

Le rapport énonce :

- Le site est localisé à environ 5 km de la RN10, axe reliant la région parisienne à la frontière espagnole. Le terrain est également situé à environ 1,5 km de la D145, traversant la commune de Bussac-Forêt. L'accès au site existe déjà, il est assuré par la route de Blaye (D157) puis par le chemin des Sards.
- L'estimation du nombre total de véhicules correspond à environ **15 véhicules légers et 15 poids-lourds par jour**, dont **sept correspondant à des rotations à destination de la cimenterie** Calcia située à l'est de la commune de Bussac-Forêt.
- L'**itinéraire** emprunté par les véhicules à destination de la cimenterie **passera par le centre-ville de Bussac-Forêt**, **seul axe de circulation adapté aux poids-lourds**. Selon le dossier, le projet engendre une augmentation du trafic, mais **son impact restera limité à l'échelle du trafic local**.

La MRAe recommande de préciser :

- Les impacts prévisibles et les gênes occasionnées par la traversée du centre-ville de Bussac-Forêt par rapport à la situation actuelle et d'indiquer si des mesures d'atténuation (horaires, type de camions etc.) peuvent être envisagées.
- L'analyse des effets cumulés en termes de trafic, effets qui sont identifiés en page 143 de l'étude d'impact comme se cumulant avec ceux de l'entreprise Calcia (cimenterie et carrière).

Réponse du porteur de projet :

- **A)** Comme précisé dans l'étude d'impact, le nombre total de véhicules correspond à une quinzaine de poids-lourds par jour, sur **une plage horaire de 11 heures**, soit la traversée de Bussac-Forêt d'environ **1,36 poids-lourds par heure**.
- **B)** La traversée de Bussac-Forêt est compatible avec la circulation de poids-lourds, les infrastructures étant suffisamment dimensionnées et **relativement peu empruntées**.
- **C)** De plus, compte tenu de l'activité, les flux s'étaleront sur l'intégralité de la journée, **l'impact lié au trafic local reste donc extrêmement faible**.

Quelques commentaires sur ce point crucial :

Concernant le point A :

- *C'est une façon de présenter les choses mais c'est surtout une manière de minimiser les impacts car le porteur de projet oublie de préciser que les véhicules font **deux passages** (A/R). Plus explicitement ce sont donc plus de **60 trajets supplémentaires** (30 A/R) auxquels les riverains seront confrontés.*
- *La **plage horaire**, d'ouverture du site, indiquée dans le rapport est de **11 heures**. Il aurait été préférable, pour une information claire et précise de la population, **d'indiquer très explicitement les horaires de fonctionnement du site**, sachant que certaines déchèteries fonctionnent de 6h30 à 21h30.*
- *Le rapport de mesurage acoustique, quant à lui, indique que **l'activité sur le site pourrait être amenée à être exercée 24h/24**.*

Aucun écho complémentaire n'est apporté, dans la réponse, par le porteur de projet. Des informations contradictoires (plage horaire de 11h et éventuellement 24h/24) qui changent considérablement la présentation effectuée et les impacts qui en découlent, sachant que dans le point 3.2. Situation prévisionnelle, il est indiqué : "Dans le cadre du développement et de l'évolution de ses activités, SX Environnement (BRANGEON) envisage d'augmenter ses capacités de traitement et stockage de déchets" mais aussi d'augmenter les flux de traitement de déchets non dangereux. Il y aura donc, de façon sous entendue, **des évolutions de trafic routier à prévoir à court et moyen terme.**

Questions :

- **Quelle sera l'amplitude horaire exacte de l'activité du centre de recyclage ?**

- **La Société BRANGEON envisage-t-elle une évolution de cette amplitude horaire à court, moyen ou long terme avec une activité pouvant se dérouler sur 24 heures ?**

Des réponses concrètes, **écrites et engageant le porteur de projet**, sont nécessaires pour une information claire et précise des riverains de la RD 157.

Concernant les points B et C :

- Il semble difficile d'expliquer à la population que le **trafic sera extrêmement faible** et les infrastructures **relativement peu empruntées** lorsque le dossier ne présente aucune étude récente sur le trafic routier de la RD 157 (route de Blaye).
- Lorsqu'aucune présentation de l'évolution des trafics pour l'ensemble des types de véhicules, sur l'ensemble des voies de circulation, et pour un horizon supplémentaire long terme, n'est réalisée. Entre une plage horaire indiquée de 11 heures/jour et un fonctionnement pouvant évoluer sur 24h/24, l'analyse n'est plus la même.
- Aucune analyse acoustique complétée par une analyse des incidences du projet sur l'ensemble de l'itinéraire du trajet.
- Aucune mesure sur les gênes occasionnées.

Les réponses du porteur de projet, sont pour le moins contestables.

En effet, il est important de rappeler, ce qui n'est aucunement repris dans le dossier de présentation, que le trajet prévu est bordé par plus de **85 habitations, appartements** et **environ 200 habitants**, une école maternelle, une école élémentaire, différents commerces, des piétons et cyclistes en bord de route départementale (mobilités douces reprises lors des travaux effectués par le conseil départemental).

Pour être plus précis et sans attendre les études en cours :

Le nombre de véhicules empruntant la route départementale entre le passage à niveau et le rond-point de la route de Blaye/Montendre est de plus de **320 véhicules/heure**.

(Sondage réalisé pendant 1 heure en milieu d'après-midi 15h/16h - le 23 février 2024. Comptage réalisé, en période creuse, en dehors des heures où le trafic est le plus intense "début et fin de matinée et début et fin d'après-midi sans compter les A/R auprès des écoles maternelles et élémentaires").

Sur ces **320 véhicules** : 30% soit **96 véhicules /heure** prennent la direction de Blaye (déchèterie/centre de recyclage) et 70% soit **224 véhicules /heure**, la direction de Montendre.

Un calcul simple et indicatif peut donc estimer actuellement, entre 8 heures du matin et 20 heures du soir, une circulation de plus de **3800 véhicules pour la première portion** (passage à niveau/rond-point) et de **1150 pour la seconde portion** route de Blaye.

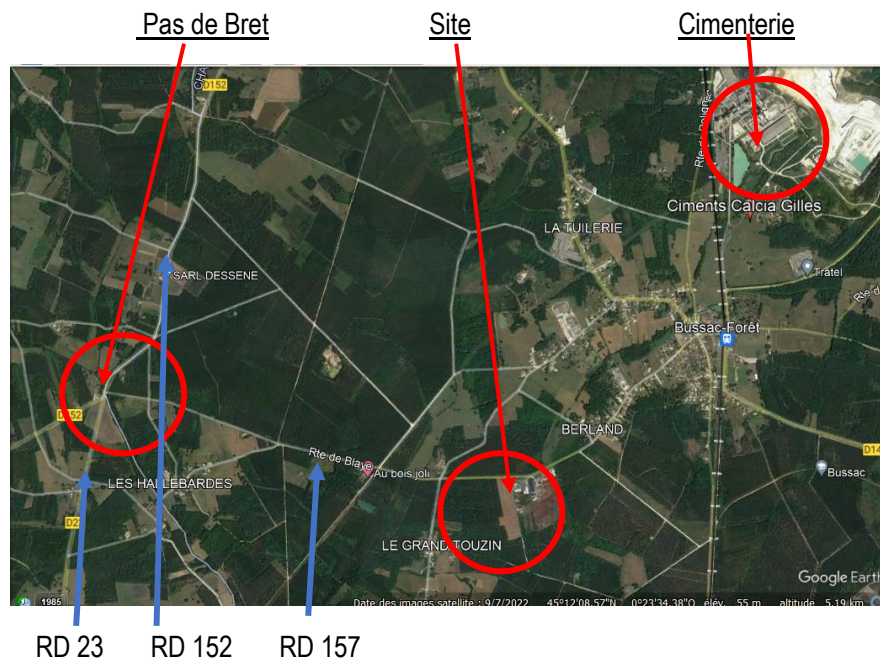
*Il est déplaisant qu'aucune mesure d'évitement, de réduction et de compensation ne soit reprise dans le dossier sur ce point de **l'accessibilité et du transport**.*

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a été introduite en France par la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature et plus particulièrement dans son article 2 « ... et les mesures envisagées pour supprimer, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables pour l'environnement ». La séquence s'applique à l'ensemble des composantes de l'environnement comme le sol, l'eau, l'air, le climat, les **nuisances**, le paysage, **le cadre de vie**, etc. ...

La Société BRANGEON lors de sa présentation initiale auprès des élus avait précisé que :

- Seules les rotations entre le site et la cimenterie (7 rotations, soit **14 allers/retours**) passeraient par le centre bourg de Bussac-Forêt.
- Les autres véhicules (poids lourds) **éviteraient le centre bourg** et accèderaient au site par la RD 157, c'est à dire par le Pas de Bret, rejoignant ainsi la D152 et la D23 (Montendre/St Savin de Blaye).

*Il est regrettable que les engagements oraux restent à l'état de promesses et ne soient pas tenus. Dommage car il s'agissait, en effet, **d'une réelle proposition d'évitement et ces propositions étaient respectables et certainement acceptables par le public.***



2 - Sur l'aspect air et santé publique :

Le porteur de projet met en avant la loi de transition écologique, la loi Anti-Gaspillage pour une économie Circulaire, le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets de Nouvelle-Aquitaine. Les élus régionaux, communautaires et locaux s'en servent bien évidemment pour mettre ce projet en avant (fibre écologique...) en oubliant toutefois les habitants.

*Concrètement et de façon plus élémentaire, la population locale, c'est-à-dire **la population riveraine, va-t-elle bénéficier de la transition écologique ?***

*On peut considérer que le cadre de vie des riverains (présence de **85 d'habitations, appartements** à proximité immédiate du trajet et de plus de **200 habitants**, soit 1/5ème de la population de la commune) sera altéré en termes :*

- D'impact sonore.
- D'impact visuel.
- De sécurité.

De façon pragmatique il faut bien reconnaître que les riverains vont être confrontés à :

- Un accroissement du trafic (très certainement sous-évalué) qui engendrera systématiquement :
 - Une augmentation des émissions sonores sur la majorité de l'itinéraire.
 - Une évolution de la pollution atmosphérique.

Donc une incidence sur la santé publique.

LES RIVERAINS SERONT IMPACTES.

Ces sujets ne semblent pas avoir été traités de façon cohérente et les conséquences n'ont pas été prises en compte, sachant qu'aucune mesure d'évitement, de réduction, de compensation n'a été envisagée sur le trafic routier.

Dans ce dossier il apparaît clairement que la loi de transition écologique mise en avant par le porteur de projet ne tient pas compte des riverains de la RD 157 (impact sonore, pollution, sécurité, cadre de vie). Les riverains de la RD 157 ne bénéficieront pas, eux, de gains environnementaux avec plus de 60 passages dont 30 poids lourds par jour. Seules les mesures ERC, reprises en conclusion, peuvent allier transition écologique et bien être de la population concernée.

La MRAe précise que le porteur de projet n'apporte aucune réponse sur les impacts prévisibles et les gênes occasionnées par la traversée du centre-ville de Bussac-Forêt par rapport à la situation actuelle et si des mesures d'atténuation (horaires, type de camions etc.) peuvent être envisagées.

3 - Le matériel roulant :

Il aurait été de bon aloi, s'agissant des rotations sur des petites distances, entre le site et la cimenterie, d'utiliser du matériel roulant électrique.

Le public aurait ainsi pu considérer que le porteur de projet et la cimenterie, qui mettent en avant, au niveau régional, la loi de transition écologique, la loi Anti-Gaspillage pour une économie Circulaire, ne les oubliant pas et étaient aussi soucieux localement de leur environnement. Cela ne semble pas être la priorité de la Ste SX Environnement dans ce dossier.

Ce choix aurait permis très certainement d'avoir une autre vision du projet.

La Région Nouvelle-Aquitaine, ayant accordé à la société SX Environnement, une subvention de l'ordre de 20% des coûts d'investissement associés à cette création de déchèterie professionnelle, une partie de celle-ci aurait pu être investie dans un matériel respectueux de l'environnement. Ce qui aurait été en totale adéquation avec la loi de transition écologique.

L'intérêt des riverains est de vivre dans un cadre agréable, en toute sécurité. Ce ne sera pas le cas, sachant que des accidents ont déjà eu lieu sur cette portion routière.

4 - L'étude d'impact :

Comme l'a précisé la MRAe, **l'étude d'impact** fournie ne **rend pas compte** de la **démarche d'évaluation environnementale** du projet entendu au sens de l'article L.122-1 du code de l'environnement.

Le porteur de projet a fait abstraction des impacts concernant le défrichement et la phase travaux, bien aidé par la réglementation.

Il est inexact d'indiquer que :

L'étude d'impact se place dans l'historique d'un site « aménagé mais non exploité ». En effet, les photographies fournies montrent un terrain nu. Différents équipements sont annoncés comme présents sur le site de Bussac-Forêt selon l'étude d'impact : parking, plateformes, conteneurs, voies de circulation, bâtiment administratif, bassin de gestion des eaux, etc.

Les différentes photos reprises dans le dossier de présentation indiquant les dates de celles-ci démontrent bien que le site n'était pas aménagé.

Le rapport de présentation indique que le site de Bussac-Forêt est aujourd'hui aménagé pour l'exploitation d'une activité de transit, de regroupement, de tri et de préparation de déchets réalisée par la société SX Environnement Il s'agit d'une information inexacte.

Il semble, dans ce dossier, que les différentes mesures prises par les différents intervenants n'ont eu pour objectif que d'accélérer la procédure mettant en avant un gain de temps administratif "assurant une instruction en temps masqué durant les phases d'aménagements".

Il paraît donc logique de préciser que ce site n'était pas aménagé lors de la transmission du dossier à la MRAe et pratiquement terminé avant le début de l'enquête publique. Une façon imperceptible d'inciter les autorités à valider le dossier.

5 - Le choix du site

La recherche de sites alternatifs laisse dubitatif. Ils sont pratiquement tous exclus pour un PLU incompatible sauf celui de Bussac-Forêt déjà en zone UY correspondant à une zone dédiée aux activités industrielles, artisanales, commerciales et de services compatibles avec les prescriptions définies dans le règlement de la zone UY.

Une autre implantation proche de la cimenterie, comme l'a été la Ste TRAGOR (en lien direct avec la cimenterie) il y a quelques années, aurait certainement pu être envisagée mais elle aurait nécessité une mise en compatibilité du PLU et donc une enquête publique et des délais complémentaires.

Cette implantation n'aurait causé aucune gêne pour la population car ce site est à 200 mètres de la cimenterie.

Dans ce cas précis la Ste SX Environnement aurait ainsi pu dire que le site de Bussac est intéressant compte tenu de sa proximité avec les installations consommatrices des produits de substitution (la cimenterie).

D'autres remarques pertinentes de la MRAe mériteraient bien évidemment d'être relevées/analysées.

En conclusion :

- *Un manque de transparence et d'information tangible, une publicité restrictive et très incomplète de la part du porteur de projet.*
- *Une concertation avec les autorités mais une concertation totalement inexistante avec la population. Et pourtant, ce sont les riverains de la RD 157 qui sont concernés par ce projet. Une seule présentation, lors des vœux de Madame la Maire, par le porteur de projet, dont on peut imaginer que le but implicite, de celui-ci, était de "ne rien avoir à se reprocher". Les projets d'ICPE dans le monde rural doivent aussi respecter la population.*
- *Une réunion d'information et d'échange sur un sujet sensible aurait été souhaitable.*
- *Beaucoup d'interrogations sur l'étude d'impact (une seule visite réalisée le 16 mars 2023), qui ne permettent pas de constituer un inventaire fiable de la faune et la flore.*
- *Sur le choix du site, compte tenu de la superficie utilisée par la cimenterie, celle-ci aurait pu mettre à disposition/vendre à la Ste SX Environnement 25 000 m². Un ensemble, cimenterie, transports Tragor (liés à la cimenterie) et déchèterie (liée à la cimenterie) aurait été plus acceptable.*
- *De nombreux points méritent donc un engagement fort de la Ste SX Environnement (BRANGEON) et les promesses orales doivent être confirmées par un engagement écrit auprès des collectivités et de la population en évitant des formules au conditionnel.*

Un avis favorable à cette demande ne peut sérieusement se traduire, à mon humble avis, que sous des réserves incompressibles reprises en suivant (les recommandations éventuelles ne seront pas prises en compte) :

- *Préciser les horaires de fonctionnement de la déchèterie en **excluant** un fonctionnement **24h/24**,*
- *Un évitement, **pour les poids lourds, du centre bourg** de Bussac-Forêt par le Pas de Bret (le porteur de projet devant imposer ce trajet auprès de tous ses fournisseurs/clients).*
- *L'utilisation de véhicules électriques pour les rotations entre le site et la cimenterie. Compte tenu des subventions obtenues de la Région Nouvelle Aquitaine, la STE BRANGEON en collaboration avec son principal client (la cimenterie) pourraient alors installer ce type de fonctionnement et ainsi mettre en*

exergue leur projet qui leur semble vertueux. Ces mesures permettraient aux habitants de la commune de Bussac-Forêt et surtout les riverains de la RD 157 d'obtenir des mesures concrètes acceptables.

- *La réalisation d'une campagne de mesures réalisée au démarrage du projet et tous les 6 mois pour doser les niveaux de bruit et vérifier le respect des valeurs limites réglementaires, sur le trajet.*
- *Mise en place d'un collectif, sous la responsabilité de la mairie de Bussac-Forêt, afin de s'assurer du respect des engagements pris par le porteur de projet.*

En respectant ces réserves, la Ste SX Environnement (BRANGEON), s'honorerait auprès de la population locale et tout particulièrement des riverains de la RD 157. Il serait alors possible de parler de transition écologique et de considération de la population.

Je vous remercie, Madame la Commissaire enquêtrice, de l'intérêt que vous porterez à ces observations.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Marchais', is centered on a white rectangular background. The signature is stylized and somewhat abstract, with a large loop at the top and several horizontal strokes below.

Christian Marchais