



Mémoire en réponse à l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par la société LAVAUX pour le prolongement de la durée d'exploitation et l'extension de sa carrière de calcaire « Le Bois du Prieuré » sur le territoire de la commune de Villedieu-sur-Indre

Observations portées sur le registre

1- Observation du 5 mars 2022 : Monsieur Moulin

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

2- Observation du 5 mars 2022 : Monsieur Ligat

- Concernant la réfection de la route d'accès.

Pour rappel : le chemin d'accès au site du Bois du Prieuré, également appelé Route des Galvaux, est propriété de :

- La communauté de communes du Val de l'Indre-Brenne
- La commune de Villedieu-sur-Indre
- La commune de Niherne

En 2018, après signature d'une convention entre la communauté de communes Val de l'Indre-Brenne, la commune de Villedieu-sur-Indre, et l'entreprise LAVAUX, cette dernière a participé au financement des travaux de réfection de la voie à hauteur de 150 000 euros.

Il est vrai qu'une portion de la route des Galvaux n'a pas été revêtue. L'entreprise LAVAUX ne peut être, seule, à l'initiative de la réfection de cette portion, mais elle se tient à disposition des communes et de la communauté de communes si de nouveaux travaux sont à prévoir.

- Concernant l'accès à la carrière de sable située au lieu-dit « Les Veaux », voisine de la carrière du Bois du Prieuré, également exploitée par l'entreprise LAVAUX.

Pour rappel, l'extraction est réalisée ponctuellement sur le site des Veaux. Les engins utilisés viennent de la carrière voisine du Bois du Prieuré où ils sont également entretenus. La production se fait sur le site du Bois du Prieuré à l'aide d'une cribreuse mobile. Plusieurs fois par an, les engins doivent traverser le chemin des Galvaux pour rejoindre le site des Veaux. Jusqu'ici l'entreprise LAVAUX avait, en accord avec le

propriétaire des terrains, utilisé l'itinéraire le plus court entre la carrière du Bois du Prieuré et la zone d'extraction du site des Veaux.

Désormais la pelle destinée à l'extraction se rendra sur la carrière des Veaux, soit par l'entrée principale du site, soit par une entrée secondaire, et réalisera dans l'emprise autorisée la ou les pistes nécessaires. Cela permettra de ne plus emprunter le chemin des Veaux.

- Concernant la vitesse excessive des camions sur le chemin d'accès.

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

3- Observation du 9 mars 2022 : Madame Moulin

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

4- Observation du 25 mars 2022 : Monsieur et Madame Cognard

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

5- Observation du 25 mars 2022 : Madame Brechat

- Concernant les nuisances liées au trafic routier et les dégâts sur la voirie publique

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

- Concernant la façon dont le transport a été considéré dans l'étude d'impact

Le transport des matériaux issus du site du Bois du Prieuré est un enjeu majeur du projet de renouvellement et d'extension et a, de ce fait, été traité à de nombreuses reprises dans le dossier et sous différents aspects :

- Dans l'état initial, au chapitre **III.A.5 Voie de communication et trafic local** : la synthèse des données et des connaissances actuelles du trafic routier dans sa globalité, puis dans le détail, est présentée. Ces données sont fournies par l'administration et collectées par un bureau d'études. Le nombre de camions transportant des matériaux issus de la carrière du Bois du Prieuré est comptabilisé par l'exploitant chaque année, bons de livraisons faisant foi, la destination de chaque camion est connue permettant une cartographie précise des axes routiers empruntés.

Dans ce chapitre qui intervient avant l'évaluation des impacts et la présentation des mesures, est défini la part du trafic généré par l'entreprise LAVAUX sur le trafic global et en particulier sur la partie poids lourds, dans les conditions actuelles d'exploitation.

Pour plus d'impartialité, le bureau d'études Geoscop a présenté ses estimations avec et sans double-fret, pour ne pas risquer de sous-estimer le nombre de camions.

Pour rappel et exemple : en 2019 des comptages routiers ont été réalisés sur la D 943 qui traverse Villedieu-sur-Indre d'est en ouest. Sur la portion Villedieu-sur-Indre - Châteauroux, 9015 véhicules par jour ont été comptabilisés, dont 928 passages poids lourds, parmi lesquels 21 étaient liés à l'activité de la carrière.

- Dans le chapitre **IV.A.3 Transport des matériaux et trafic** : l'estimation du nombre de camions par axes routiers est réalisée dans le cadre du projet de renouvellement et d'extension, et prend en compte les tonnages demandés (350 à 400 000t/an). Là encore, le trafic induit par l'activité de la carrière est comparé au trafic global.
Les impacts et nuisances sont considérés, dont les salissures des voies publiques et la sécurité publique. Les aménagements réalisés par la société y sont en partie présentés.
- Dans le chapitre **IX.A.3 Mesures relatives aux transports**
Les mesures existantes et futures pour diminuer au maximum les nuisances liées au transport sont présentées.
- Les risques liés aux transports sont évoqués dans **l'étude de dangers** bien que celle-ci se concentre sur le périmètre ICPE.
- Le transport a également été considéré d'un point de vue environnemental sur l'aspect émission des gaz à effet de serre (**Eléments de réponse à la recevabilité – Octobre 2021**).

Les enjeux liés au transport ont été évalués avec rigueur aux diverses étapes de l'étude d'impact. Les calculs présentés se basent sur les données réelles existantes. Les estimations sont quant à elles fondées sur le scénario le plus représentatif de la situation actuelle du site ainsi que de sa situation future.

Concernant le choix, dans les calculs d'estimation du trafic, d'une charge utile de 30 tonnes, il se base sur les données suivantes :

La très grande majorité des camions qui transportent les matériaux de la carrière du Bois du Prieuré sont affrétés par l'entreprise Lavaux et sont des semi dont la charge utile moyenne est de 30 tonnes. Le détail des tonnages sur les années 2020 – 2021 présenté plus bas le confirme. Seuls 25% des camions ne sont pas affrétés par l'entreprise et leur charge utile moyenne est de 28 tonnes. Utiliser pour les estimations du trafic une charge utile de 30 tonnes est cohérent et représentatif.

Concernant la prise en compte des matériaux de la carrière de Saint-Genou :

Le transport des matériaux de la carrière de Saint-Genou s'effectue systématiquement en double fret (des calcaires de la carrière du Bois du Prieuré y sont amenés en retour).

Les tonnages des matériaux amenés de Saint-Genou sont :

- 2020 : 2061 tonnes
- 2021 : 1918 tonnes

Les données détaillées concernant le transport sur les années 2020 et 2021 sont présentées ci-après dans la partie *Observations complémentaires du commissaire enquêteur*.

- Concernant les emplois induits par la poursuite de l'activité de la carrière.

Pour rappel, comme évoqué dans l'étude d'impact liée au dossier de renouvellement et d'extension de la carrière, l'obtention d'une nouvelle autorisation permettra à minima de pérenniser les 9 à 10 emplois directs sur site, et les 45 à 50 emplois indirects générés (cf. **Document n°2a de la Demande d'autorisation environnementale, partie VII.B.1.3 Intérêt économique et social local**). L'augmentation de l'activité, qu'il s'agisse de l'extraction, de la production ou de l'accueil de matériaux inertes, pourra nécessiter l'embauche de personnel supplémentaire à des postes clés (conducteurs d'engins, mécaniciens). Le nombre d'emplois supplémentaires n'a pas été évoqué dans l'étude d'impacts car il est conditionné à l'augmentation effective de la production et de la vente. On peut néanmoins estimer qu'un à deux emplois directs supplémentaires peuvent être envisagés, soit 5 à 10 emplois indirects.

6- Observation du 25 mars 2022 : Madame Lardeau

Cf. Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport.

Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport

Pour rappel :

L'entreprise LAVAUX ne possède aucun camion pour le transport de ses matériaux et la livraison des chantiers. En revanche elle fait appel à différents transporteurs du secteur de Villedieu-sur-Indre/Châteauroux. En effet, 75% des camions qui sortent de la carrière (pourcentage 2021) sont affrétés par l'entreprise LAVAUX. Les 25% restant correspondent aux

entrepreneurs qui viennent se fournir en matériaux par leurs propres moyens ou par des moyens diligentés par eux-mêmes.

Côté carrière : l'entreprise LAVAUX a réalisé de nombreux aménagements sur le site du *Bois du Prieuré* pour limiter au maximum les impacts liés au transport :

- Réalisation d'une aire de bâchage permettant aux camions de bâcher systématiquement leur benne en sortie de carrière afin de limiter les envols de poussières et débordement de matériaux.
- Réalisation d'un revêtement bitumineux (enrobé) à l'entrée du site ainsi que d'un lave-roues de façon à limiter les salissures engendrées par les roues des camions sur la voirie.
- Réalisation d'une aire de lavage des bennes destinée aux camions qui apportent sur site des matériaux inertes, de façon à ce qu'ils repartent propres, toujours en vue de ne laisser aucun dépôt et aucune salissure sur les axes routiers empruntés en sortie du site.

Ces aménagements ont représenté, pour l'entreprise, un investissement de 350 000 euros.

Les règles liées au bâchage, au respect de la vitesse, et les itinéraires à emprunter préférentiellement en fonction des chantiers à livrer sont rappelés systématiquement à la bascule par le personnel du site, ainsi que par le service commercial qui est en charge du planning transport.

Côté commune : comme évoqué précédemment en réponse à l'observation de M. Ligat, l'entreprise LAVAUX a participé financièrement à la réfection du chemin des Galvaux.

Côté transporteurs : l'entreprise LAVAUX collabore de longue date avec les entreprises de transport qu'elle affrète. Bien-qu'elle n'ait pas directement la responsabilité du trafic en sortie de la carrière, ainsi que des chauffeurs eux-mêmes, elle est en contact direct et régulier avec celles-ci et s'assure du bon respect des règles en vigueur.

Concernant les nuisances :

L'entreprise LAVAUX a été informée par la mairie de Villedieu-sur-Indre fin 2020 des impacts du transport de matériaux sur la commune. La vitesse excessive des camions dans le bourg de Villedieu-sur-Indre et les dépôts de matériaux avaient été évoqués.

Ayant été alertée l'entreprise LAVAUX a réagi rapidement en mettant en place les actions suivantes :

- Réunion en mairie le 3 février 2021 en présence de M. Elbaz, Maire de Villedieu-sur-Indre, de M. Dody, Directeur des services techniques de la commune, et pour l'entreprise LAVAUX de M. Massicot, Directeur Délégué, et de Mme Plas, Chef de

Projet. Lors de cette réunion les nuisances engendrées par le trafic issu de la carrière ont été détaillées permettant à l'entreprise LAVAUX de définir un plan d'action

- Rappel à l'ordre des entreprises de transport par téléphone puis par courrier le 23 février 2021
- Déviation, dès que possible, d'une partie du trafic sur la D925 réduisant ainsi le nombre de camions qui traversent le centre de Villedieu-sur-Indre
- Réalisation d'une charte de bonne conduite en partenariat avec la mairie de Villedieu-sur-Indre qui définit les engagements de la mairie, de l'entreprise LAVAUX, et de ses principaux transporteurs pour réduire au maximum les impacts liés au trafic issu de la carrière
- Réunion en mairie de Villedieu-sur-Indre pour la validation puis la signature de la charte de bonne conduite en présence de :
 - o M. Dody et M. Taupin (2^{ème} adjoint), pour la commune de Villedieu-sur-Indre
 - o M. Massicot, Mme Plas, M. Régis, Directeur commercial, pour l'entreprise LAVAUX
 - o Les 5 représentants des entreprises de transport affrétées par LAVAUX :
 - STNC/Franck Lamy Entreprise Batiment TP
 - TRANSPORTS DESBARRES
 - TRANSPORTS COUTANT
 - THIERRY GUEMON TRANSPORT LOCATION

Cette charte définit les engagements de chacune des parties (une copie est annexée à ce document). Ces engagements devant être respectés sur le long terme et rappelés à chaque fois que cela s'avèrera nécessaire.

Environ 6 mois après la signature de la charte, la mairie de Villedieu-sur-Indre nous avait informé que les nuisances semblaient diminuer, tout comme les plaintes des Théopolitains. Chacun a donc poursuivi ses efforts.

L'enquête publique :

Lors de l'enquête publique, les 7 personnes qui se sont déplacées, ainsi que Monsieur le commissaire enquêteur, ont témoigné des mêmes nuisances engendrées par le trafic routier que celles évoquées précédemment :

- Vitesses excessives des camions
- Dépôts de matériaux sur la chaussée, dans les cours des habitants
- Arrivée trop matinale de certains camions
- Bruit et vibrations engendrés par le trafic

Conformément aux engagements qui avaient été pris en 2021, l'entreprise LAVAUX a :

- Rappelé à son personnel les consignes relatives au chargement des bennes, sensibilisé son équipe aux nuisances générées par le transport, et demandé à ce qu'un rappel des règles de base concernant la vitesse et le bâchage des bennes soit effectué au moment du chargement ou de la pesée par l'agent de bascule

- Contacté l'ensemble des transporteurs qu'elle affrète pour leur faire part des plaintes émanant des administrés de Villedieu sur Indre, notamment du fait du comportement inadapté de certains chauffeurs

Le transporteur qui arrivait bien avant l'heure d'ouverture de la carrière en traversant Villedieu-sur-Indre, entre 5h30 et 6h du matin, a été identifié et contacté. Il lui a été imposé de modifier son itinéraire et, si cela n'est pas possible, de modifier son organisation pour arriver à l'heure d'ouverture du site.

Si cette demande n'est pas respectée, l'entreprise LAVAUX ne sollicitera plus cette entreprise.

Les transporteurs signataires de la charte ont été eux aussi contactés par téléphone puis par courrier pour un rappel à l'ordre (copies des courriers annexées à ce document).

L'entreprise LAVAUX se tient à disposition de la commune de Villedieu-sur-Indre et de la communauté de communes si celles-ci souhaitent réaliser des travaux de réfection de la voirie et/ou des aménagements destinés à limiter la vitesse des véhicules sur les principaux axes routiers empruntés par les camions en sortie de la carrière (y compris chemin des Galvaux).

Les entreprises qui viennent se charger en matériaux par leurs propres moyens ont été sensibilisées au coup par coup lors de leur passage sur site.

Pour une réponse efficace et rapide, il est nécessaire que les habitants de Villedieu-sur-Indre qui observent des conduites/comportements inadaptés transmettent, dans la mesure du possible, des éléments à l'entreprise LAVAUX ou à la mairie (nom du transporteur, généralement inscrit sur le camion, plaque d'immatriculation, ou toute autre information utile) de façon à ce que l'entreprise et le chauffeur concernés puissent être contactés dans les délais les plus brefs. L'entreprise LAVAUX se rapprochera de la mairie sur ce sujet.

Observations complémentaires du commissaire enquêteur

1- Procédure d'acceptation des déchets inertes

- *« Dans quelle mesure des contrôles visuels permettent de vérifier et de s'assurer que les terres acceptées ne contiennent pas de substances dangereuses et toxiques, ou n'ont pas subi une modification chimique ou biologique importante »*

Il est important de rappeler que les contrôles visuels **font partie intégrante d'un ensemble de mesures (détaillées au chapitre I.C.4.2 Modalités d'acceptation des matériaux inertes à collecter, page 65 de l'étude d'impacts) qui, toutes combinées, permettent de s'assurer du caractère inerte des matériaux.**

Le producteur du déchet est le premier maillon de cette chaîne de contrôle et nous assure de la composition et de la provenance des matériaux par le biais de la déclaration d'acceptation préalable. Lorsqu'un camion arrive chargé de matériaux inertes sur la carrière, il passe obligatoirement sur la bascule pour la pesée. Le premier contrôle visuel est effectué à ce moment-là grâce à des caméras qui permettent d'observer l'intérieur de la benne et d'identifier son contenu. Il est dans un premier temps possible de vérifier s'il s'agit bien de déchets « classiques » de terrassement ou de démolition (terre, cailloux, béton, tuile, ...) et de vérifier que ceux-ci ne sont pas mélangés à des matériaux ne rentrant pas dans la liste des déchets admissibles (bois, ferrailles, ou autres).

Le camion part ensuite sur site au niveau de la plateforme de déchargement où il vide sa benne. Le personnel du site est présent à cette étape. L'intégralité des matériaux étant désormais visibles une fois déchargés, un deuxième contrôle visuel est effectué et permet, ou non, de valider le premier. Un contrôle olfactif est également réalisé, certaines odeurs (hydrocarbures notamment) étant particulièrement reconnaissables. Si nécessaire un tri est effectué. Si la présence de matériaux non inertes est détectée, le camion est rechargé. Des bennes sont également à disposition sur site pour accueillir d'éventuels résidus de ferrailles, bois, ou autres éléments non inertes.

Enfin, le conducteur d'engin chargé de la mise en remblais effectue un dernier contrôle avant de mettre les matériaux dans le casier approprié.

Ces trois contrôles permettent d'attester que les matériaux sont reconnus comme appartenant bien à la liste des matériaux inertes admissibles. Partant du principe que leur provenance et leur composition sont connues également par le biais de la déclaration d'acceptation préalable, ils peuvent donc sans risque être mis en remblais dans un casier identifié, et serviront au réaménagement du site.

Ponctuellement, des tests de lixiviation sont réalisés pour confirmer la nature des matériaux, comme expliqué au paragraphe suivant.

- *« Pourriez-vous le cas échéant, décrire et expliciter le recours aux tests de lixiviation dans le cadre de votre protocole d'acceptation des déchets inertes »*

Les tests de lixiviation sont réalisés dans deux contextes différents :

1- L'origine et la composition des déchets telles qu'elles sont indiquées et décrites par le producteur ne nous semblent pas suffisamment précises et fiables : nous réalisons, sur chantier, un prélèvement ou plusieurs prélèvements pour la réalisation d'un test de lixiviation, avant tout accueil de ces matériaux sur la carrière.

2- Les matériaux inertes ont été mis en remblais sur site et nous réalisons un ou plusieurs prélèvements, par casier, ponctuellement, pour un simple contrôle.

2- Bruit et dépassement des émergences réglementaires

- *« L'exclusion, temporaire, de la parcelle D104p ne remet-elle pas en question la mise en œuvre des mesures principales de limitation de bruits, à savoir l'installation*

d'un merlon de protection sur le secteur nord du projet au droit de « La Maison Carrée » ?

Non car le merlon paysager et acoustique sera simplement « décalé » et réalisé, non pas en bordure de la parcelle D104p, mais en bordure de la parcelle n°12, au plus près de *La Maison Carrée*.

- *« A quelle date prévoyez-vous de réaliser la prochaine campagne de mesures sonores au niveau des habitations les plus proches, et qui permettra de valider la conformité acoustique en tous points de ZER (étant rappelé que les derniers contrôles réalisés l'ont été en août 2019 dans le cadre du suivi trisannuel) ? »*

La prochaine campagne de mesures du bruit dans l'environnement a été programmée en septembre 2022 de façon à ce qu'elle puisse prendre en compte l'intégralité ou du moins la grande majorité des mesures correctives.

3- Evaluation du trafic routier

- *« Pourriez-vous m'indiquer le nombre total de camions en N-1 et N-2 (tous tonnages et toutes directions confondus), tout en précisant le nombre de camions en direction de Villedieu via la RD27 ? Pourriez-vous également indiquer le nombre de camions en double fret ? »*

Année 2020 :

249 000 tonnes produites et commercialisées.

76 000 tonnes de matériaux inertes accueillis.

47.4% des camions sont partis vers le sud (direction D925).

52.6% des camions sont partis vers le nord (direction Villedieu-sur-Indre).

Cette année-là : 75% des camions ont été affrétés par l'entreprise LAVAUX et sont des semi dont la charge utile de 30 tonnes.

Sans considérer le double-fret

52.6% des 325 000 tonnes totales, soit 170 950 tonnes ont transité par Villedieu-sur-Indre.

Si l'on veut être précis : 128 212.5 tonnes (75%) ont été transportées par semi, cela représente donc une moyenne de 17 camions/jour affrétés par LAVAUX.

Les 42 737.5 tonnes restantes (25%) ont été transportées par des camions dont la taille varie. On peut considérer que la charge utile moyenne est de 28 tonnes. Cela représente donc en moyenne 6 camions par jour.

Au total : le nombre de camions en direction de Villedieu-sur-Indre est de **23 camions, soit 46 passages.**

Ces résultats sont cohérents avec ceux présentés dans l'étude d'impact chapitre **III.A.5.4 IMPACTS ACTUELS DES TRANSPORTS ROUTIERS INDUITS PAR LA CARRIERE.**

Double-fret

En 2020 sur l'ensemble des camions ayant traversé Villedieu-sur-Indre, 30% étaient en double-fret, cela fait une différence d'environ 7 camions/jour.

Total

Au total en 2020, 8 494 camions ont participé au transport des matériaux issus de la carrière de Villedieu-sur-Indre.

Année 2021 :

245 000 tonnes produites et commercialisées.

71 000 tonnes de matériaux inertes extérieurs.

58% des camions sont partis vers le sud (direction D925).

42% des camions sont partis vers le nord (direction Villedieu-sur-Indre).

Cette année-là : 74% des camions ont été affrétés par l'entreprise LAVAUX et sont des semi dont la charge utile de 30 tonnes.

Sans considérer le double-fret

42% des 316 000 tonnes, soit 132 720 tonnes ont transité par Villedieu-sur-Indre.

98 213 tonnes (74%) ont été transportées par semi, cela représente donc une moyenne de 13 camions/jour affrétés par LAVAUX.

Les 34 507 tonnes restantes ont été transportées par des camions dont la taille varie.

On peut considérer que la charge utile moyenne est de 28 tonnes. Cela représente donc en moyenne 5 camions par jour.

Au total : le nombre de camions en direction de Villedieu-sur-Indre est de **18 camions, soit 36 passages**.

Double-fret

En 2021 sur l'ensemble des camions ayant traversé Villedieu-sur-Indre, 30% étaient en double-fret, cela fait une différence d'environ 5 camions/jour.

Total

Au total en 2021, 7 511 camions ont participé au transport des matériaux issus de la carrière de Villedieu-sur-Indre.

NB : l'entreprise Lavaux indique, dans l'étude d'impact, un objectif de 50% concernant le double-fret qui sera atteignable avec l'augmentation de la capacité d'accueil de matériaux inertes sur l'extension du site du Bois du Prieuré.

- *« D'autre part, plusieurs personnes se sont plaintes au cours de l'enquête publique des nuisances provoquées par le passage des camions dès 5h30, soit bien avant les horaires d'ouverture de la carrière (7h30 l'hiver). Selon les observations émises, 4 ou 5 camions seraient concernés par ces horaires précoces. Ce constat est étonnant*

compte tenu du principe de proximité et d'optimisation de la distance entre les sites d'extraction et les lieux de consommation. Pourriez-vous commenter et expliquer ? »

Comme évoqué plus haut dans *Réponse de l'exploitant à l'ensemble des observations sur le transport*, le transporteur concerné a été identifié et contacté. Il s'est justifié en nous indiquant qu'une arrivée sur site entre 5h30 et 6h du matin lui permettait de faire une partie de son temps de pause obligatoire. Nous l'avons informé des plaintes émises par les habitants de Villedieu-sur-Indre concernant les nuisances engendrées par ses passages matinaux. Comme évoqué précédemment, il est sommé de modifier son itinéraire et, si cela n'est pas possible, de modifier son organisation pour n'arriver qu'à l'heure d'ouverture du site. Dans le cas contraire, nous ne ferons plus appel à ses services.

4- Etude préalable à la compensation agricole

La rédaction de l'étude préalable à la compensation agricole est en cours de finalisation. Le délai de rendu a été prolongé de deux mois, nous obtiendrons sa version définitive fin avril 2022.

5- Consommation de ressources non renouvelables

L'activité de recyclage des matériaux issus de chantiers du BTP est pratiquée par l'entreprise Ligérienne Granulats et ses filiales sur plusieurs sites en région Centre. Elle a, par le passé, été réalisée par l'entreprise LAVAUX.

De façon générale, l'activité de recyclage pratiquée ponctuellement par l'entreprise consiste en la récupération de bétons issus de chantiers de démolition ou de rénovation de bâtiments ou infrastructures, et en la production de granulats par concassage et criblage de ces matériaux via un groupe mobile ou par le biais d'une installation fixe existante.

A ce jour, l'entreprise LAVAUX ne pratique pas cette activité du fait de la faible proportion de chantiers de démolition ou rénovation dans sa zone de chalandise. Ces chantiers sont nombreux à proximité des grandes agglomérations mais demeurent plus rares en milieu rural.

De plus, pour que cette activité soit intéressante tant pour l'environnement que d'un point de vue économique, il est nécessaire que la distance entre le chantier producteur des matériaux pouvant être recyclés et la carrière soit réduite et que le transport puisse être réalisé en double-fret.

L'entreprise LAVAUX est à l'écoute du marché local et possède les équipements nécessaires à l'activité de recyclage. Elle étudiera la possibilité de la renouveler en fonction des chantiers futurs, des aspects environnementaux, et des contraintes économiques et réglementaires.