

DEPARTEMENT DE LA LOIRE

Arrondissement de SAINT-ETIENNE

**Communes de Saint-Julien-Molin-Molette (42220) et
Colombier (42220)**

DELMONICO DOREL CARRIERES

**Autorisation environnementale unique, sollicitée dans le
cadre de la législation sur les installations classées, en vue
du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une
carrière de roches dures**

Décision E23000075/69 du 20 juin 2023 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif
de LYON

Arrêté préfectoral n° 292-DDPP-23 du 11 août 2023

ENQUETE PUBLIQUE

Du 18 septembre 2023 au 18 octobre 2023 inclus

RAPPORT D'ENQUETE

Gilbert BADOIL - Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1. GENERALITES	7
1.1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUETE	7
1.2. LOCALISATION ET REFERENCES CADASTRALES	11
1.3. CADRE ADMINISTRATIF ET REGLEMENTAIRE	17
1.4. CONTENU DU DOSSIER	20
2. PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET	21
2.1. LES CARRIERES DANS LE DEPARTEMENT DE LA LOIRE	21
2.2. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION AU PROJET ENVISAGEES	23
2.3. EXPLOITATION DE LA CARRIERE DES « GOTTES »	24
3. ETUDE D'IMPACT	29
3.1. ETAT INITIAL ET ENVIRONNEMENT DU PROJET	30
3.2. ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIR ^T ET MESURES ERC PREVUES	43
4. ETUDE DES DANGERS	64
4.1. ACCIDENTS POTENTIELS SUR LE SITE DES « GOTTES »	65
4.2. MESURES DE PREVENTION DES RISQUES D'ACCIDENTS	70
5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	75
5.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR	75
5.2. INFORMATION ET RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC	75
5.3. ACTIONS DILIGENTEES PAR LE CE	78
5.4. VISITES DU SITE PAR LE CE	80
5.5. RELATIONNEL ET DEMARCHES DE CONCERTATION	81
5.6. MESURES PRISES PAR LES MAIRIES, LA DDPP ET LA DREAL	83
5.7. DEROULEMENT DES PERMANENCES	83
5.8. PV DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE	86
6. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DES SERVICES DE L'ETAT	87
6.1. AVIS DE LA MRAe	87
6.2 RAPPORT DE L'INSPECTION DE L'ENVIRONNEMENT	88
6.3. AVIS DES SERVICES DE L'ETAT CONSULTES	89

7. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC / REPONSES DU PETITIONNAIRE	90
7.1. CLASSEMENT DES CONTRIBUTIONS	90
7.2. APPRECIATIONS DU CE SUR LES CONTRIBUTIONS	90
7.3. PV DE SYNTHESE / MEMOIRE EN REPONSE	91
7.4. QUESTIONS DU CE / REPONSES DU MO	92
7.5. DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX	92
8. LISTE DES ANNEXES (annexes en pages 95 à 176)	94

CONVENTION D'ECRITURE

• *En caractères italiques encadrés : éléments du dossier méritant d'être soulignés.*

• *En caractères italiques gras sur fond bleu : appréciations et remarques du CE*

• *En caractères italiques sur fond rose : contexte réglementaire*

SIGLES ET ABREVIATIONS

La liste ci-après répertorie les sigles et les abréviations couramment rencontrés dans les dossiers de type ICPE. Tous ne sont pas utilisés dans le présent document.

ADEME	Agence de la transition écologique
ADR	Analyse Détaillée des Risques
AEP	Alimentation en Eau Potable
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
AOP	Appellation d'Origine Protégée
ARIA	Analyses, Recherches et Informations sur les Accidents
ARS	Agence Régionale de Santé
ATEX	ATmosphères EXplosives
BARPI	Bureau d'Analyse des Risques et Pollutions Industrielles
BASIAS	BAse de données des Sites Industriels et Activités en Service
BASOL	BAse de données relative aux sites et SOLs pollués français
BRGM	Bureau de Recherche Géologique et Minière
BSD	Bordereau de Suivi de Déchet
CE	Commissaire Enquêteur
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CMR	Cancérogène, Mutagène et toxique pour la Reproduction
CNDPS	Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites
CNPN	Conseil National de la Protection de la Nature
CODERST	Conseil Départemental de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques
COV	Composés Organiques Volatils
CSE	Comité Social et Economique
DDT	Direction Départementale des Territoires
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DRPE	Document Relatif à la Protection contre les Explosions
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
ENS	Espace Naturel Sensible
EP	Enquête Publique
EPR	Evaluation Préliminaire des Risques
ERC	Eviter Réduire Compenser
ERP	Etablissement Recevant du Public
ERS	Etude des Risques Sanitaires
FDS	Fiche de Données Sécurité
FSFB	Fonds Stratégique de la Forêt et du Bois
GES	Gaz à Effet de Serre

ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
IED	Industrial Emissions Directive
IEM	Interprétation de l'Etat des Milieux
IGP	Indication Géographique Protégée
INAO	Institut National de l'Origine et de la qualité
INERIS	Institut National de l'Environnement industriel et des RISques
INRAP	Institut National de Recherches Archéologiques
IOTA	Installations, Ouvrages, Travaux et Activités
MO	Maître d'Ouvrage
MRAe	Mission Régionale de l'Autorité environnementale
Natura 2000	Réseau qui rassemble les sites naturels ou semi-naturels de l'Union Européenne de grande valeur patrimoniale pour leur faune et leur flore
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PDPGDND	Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PNPD	Plan National de Prévention des Déchets
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PPRI	Plan de Prévention des Risques Inondation
PPRN	Plan de Prévention des Risques Naturels
PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
PREDD	Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux
PRSQA	Plan Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air
RIA	Robinet d'Incendie Armé
SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SRA	Service Régional de l'Archéologie
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TMD	Transport de Marchandises Dangereuses
ZER	Zone à Emergence Règlementée (nuisances sonores)
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZPS	Zone de Protection Spéciale
ZSC	Zone Spéciale de Conservation
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique



LA CARRIERE DES « GOTTES »

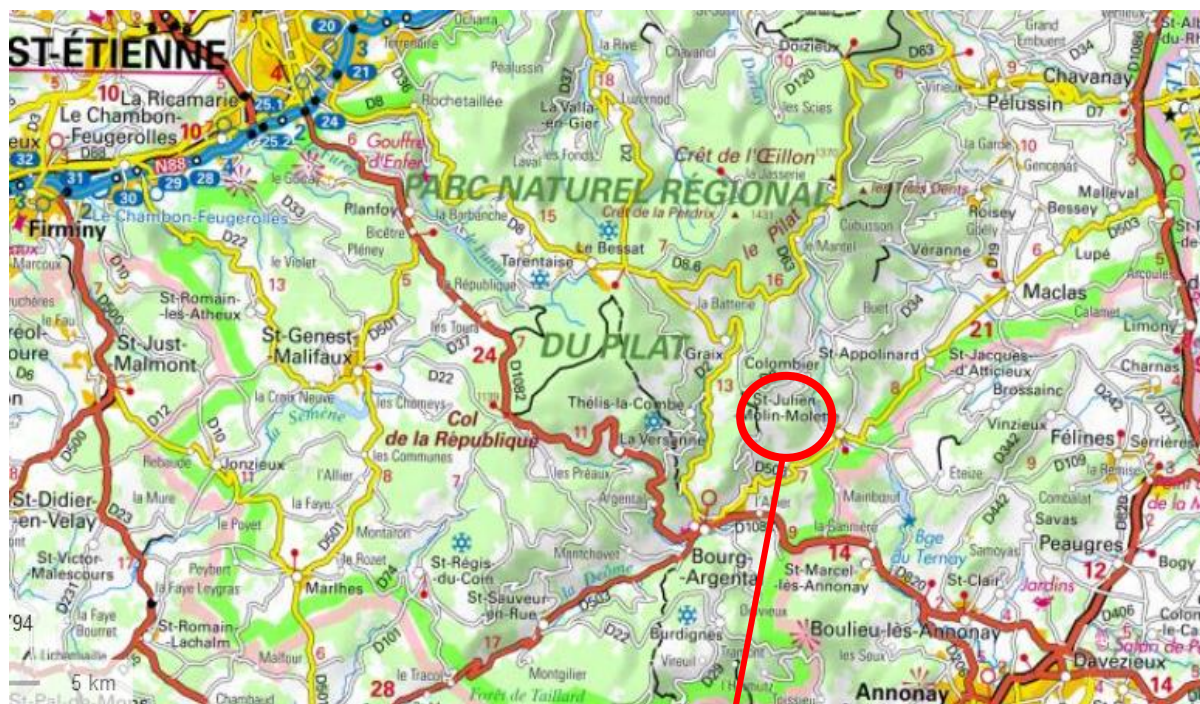


1. GENERALITES

1.1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUETE

La société DELMONICO DOREL CARRIERES, qui exploite une carrière de roche dure, destinée à la production de granulats pour les activités du BTP, sur les communes de Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette dans le département de la Loire, sollicite le renouvellement de son autorisation environnementale ainsi que l'extension de son périmètre d'exploitation. La mise en oeuvre de ce projet est liée à l'obtention d'une nouvelle autorisation environnementale au titre de la législation sur les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

Cette société a présenté un premier projet en 2018 pour lequel elle a obtenu une autorisation d'exploiter de la part de Madame la Préfète de la Loire en 2020. Suite à un recours, cette autorisation a été annulée par le tribunal administratif de Lyon en février 2022. L'entreprise a élaboré un second projet objet de la présente enquête.



Situation des communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette par rapport à Saint-Etienne (Loire) et Annonay (Ardèche)

1.1.1 IDENTITE DU MAITRE D'OUVRAGE

Raison sociale : DELMONICO DOREL CARRIERES
Forme juridique : Société par actions simplifiée
Capital : 5 200 000 €
Adresse site : « Les Gottes » 42220 – Saint-Julien-Molin-Molette
Adresse siège social : La Ravicole – 26140 Andancette
Président et signataire de la demande : Dominique DOREL
Référent en charge du dossier : Hadrien DESCORMES, responsable Foncier et Environnement
Code APE : 0812Z
SIRET : 483 182 010 00023

1.1.2 HISTORIQUE SUCCINCT ET PRESENTATION DE L'ENTREPRISE

La création de l'entreprise par les familles DELMONICO et DOREL remonte à 1899, à Andancette (26140). Depuis, elle a conservé son caractère familial et a considérablement développé ses activités ; elle approvisionne principalement le marché local en matériaux pour les chantiers du bâtiment et des travaux publics.

Le Groupe DELMONICO DOREL est aujourd'hui devenu un acteur local majeur de la production et de la distribution de matériaux de construction. Il demeure néanmoins une entreprise familiale, profondément ancrée dans le tissu économique et social de la région. Il emploie environ 300 collaborateurs.

Le groupe DELMONICO DOREL dispose d'une trentaine de sites sur la région Auvergne Rhône-Alpes. Il est présent sur 8 secteurs d'activités afin de répondre à tous les besoins des clients du BTP. Les différentes entités du Groupe sont les suivantes :

- DELMONICO DOREL CARRIERES : extraction et production de granulats ;
- DP GRANULATS : logistique granulats et plates-formes multimodales ;
- DELMONICO DOREL BETON : fabrication de béton prêt à l'emploi ;
- ALBON PREFA : fabrication d'éléments en béton ;
- DELMONICO DOREL NEGOCE : négoce de matériaux de construction ;
- DDM : Transport fluvial ;
- DELMONICO DOREL TRANSPORT : transport routier ;
- DELMONICO DOREL MAINTENANCE et MIC MAINTENANCE : prestations de services liées à l'exploitation d'un site ;
- DELTAMAT : matériels de mine et carrière ;
- TRUCKS 3D : entretien et réparation de poids-lourds ;
- Valorsol : collecte et valorisation de déchets.

L'extraction et la production de granulats sont réparties le long du Rhône sur plusieurs carrières qui exploitent deux types de ressources naturelles : les carrières alluvionnaires et les carrières de roches massives. Les principaux sites sont : la carrière alluvionnaire d'Albon (Nord Drôme), la carrière de Livron / Beauchastel (Drôme-Ardèche), la carrière de roche massive de Saint-Julien-Molin-Molette / Colombier (Sud Loire) et la carrière de calcaire sur la commune du Pouzin (Ardèche).

Depuis plus de 25 ans l'entreprise a axé sa stratégie logistique sur le transport fluvial avec comme principaux sites les plates-formes multimodales de Sablons (Ouest Isère), de Beauchastel (Ardèche) et de DP Granulats au Port de Lyon Édouard Herriot.

1.1.3 LES AUTORISATIONS ADMINISTRATIVES DEPUIS 1999 / LES ETAPES PRINCIPALES DE LA PRESENTE DEMANDE

Les précédentes autorisation obtenues par l'entreprise (résumé)

- **12 février 1999**, la SA Carrières DELMONICO DOREL dépose une demande d'extension de 39 315 m². L'enquête publique s'est tenue du 1^{er} juin au 1^{er} juillet 1999. Un arrêté préfectoral d'autorisation a été délivré le 21 juillet 2000 pour une durée de 5 ans. Un recours a été déposé par l'association « Bien vivre à Saint-Julien ». Ce recours a été rejeté par le TA de Lyon (rejet confirmé par la cour administrative d'appel de Lyon). Mise en place d'une Commission locale d'information et de suivi en juillet 2000.
- **Juillet 2002** : la société présente un premier projet de renouvellement et d'extension pour une durée de 15 ans. Une étude de reconstruction paysagère est demandée par les services de l'Etat. Des trajets alternatifs pour les véhicules sont envisagés afin de contourner le village de Saint-Julien-Molin-Molette ; les deux solutions présentées n'obtiennent pas l'aval des partenaires territoriaux et le projet est mis en attente.
- **Le 27 octobre 2003** : seconde demande de renouvellement et d'extension. Autorisation accordée par arrêté préfectoral du 6 janvier 2005 pour une durée de 15 ans.
- **Le 27 novembre 2014** : l'arrêté préfectoral n° 551/DDPP/14 autorise la modification des conditions d'exploitation et une remise en état provisoire (merlon paysagé).
- **Le 11 juin 2018** : le Préfet de la Loire a signé l'arrêté préfectoral **déclarant d'intérêt général l'extension du zonage carrière du PLU**, intérêt général confirmé par le tribunal administratif puis par la cour d'appel suite à un recours de plusieurs associations, notamment « Bien vivre à Saint Julien ».

Les origines et les étapes de la présente demande d'autorisation

- **Novembre 2018** : dépôt d'une nouvelle demande d'autorisation -sur la base d'une extension d'environ 10 ha et d'un défrichement de 6,1 ha -pour renouveler et étendre la carrière des « Gottes ». L'enquête publique a eu lieu du 9 août au 10 septembre 2019.
- **Le 2 janvier 2020** : délivrance d'une l'autorisation préfectorale. Voir dossier annexe 1 (pièce n°7).
- **Le 28 février 2022** : suite à un recours de la commune de SJMM, de l'association « Bien vivre à Saint-Julien et Colombier » et du syndicat mixte du parc naturel régional du Pilat, le Tribunal administratif de Lyon a annulé cette autorisation. Ci-après un résumé du jugement tiré de l'avis de la MRAe du 13 juin 2023 :

« Le tribunal a d'abord considéré que, compte tenu du trafic de camions, le projet présentait des inconvénients pour la commodité du voisinage et la sécurité. Le tribunal a ensuite retenu que l'exploitation du site et l'ampleur des extractions, qui nécessitaient en particulier le défrichement de surfaces boisées, risquaient d'affecter ou de détruire une quarantaine d'espèces protégées ou d'intérêt communautaire, dont des Engoulevents d'Europe, des Pics noirs et de Grands-Ducs d'Europe, qui appartiennent à des espèces protégées par la directive européenne « oiseaux ». Après avoir notamment relevé que la carrière des « Gottes » ne faisait pas partie des gisements d'intérêt national ou régional identifiés par le schéma régional des carrières et que la région dispose de ressources locales en quantité et qualité suffisantes, le tribunal a jugé que le maintien d'une dizaine d'emplois et la participation de l'entreprise aux finances locales ne suffisaient pas à caractériser une raison impérieuse d'intérêt public majeur au sens des dispositions du c) du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement. »(source : dossier)

- **Depuis le 21 mars 2022**, l'exploitant bénéficie d'une autorisation temporaire (arrêté préfectoral en annexe 1 du dossier) qui comporte les limitations suivantes :

- Niveau de production annuel abaissé de 165 000 tonnes/an à 100 000 tonnes/an. Un maximum de 75 000 tonnes/an traverseront Saint-Julien-Molin-Molette.
 - Tonnage journalier maximal 800 tonnes dont au maximum 600 tonnes transiteront par SJMM.
 - Nombre de passages de camions transitant par SJMM abaissé de 240 par jour à 50 par jour.
- Par ailleurs, il est précisé que les voies empruntées dans les traversées des bourgs de SJMM et Colombier sont suffisantes et que le bâchage des semi-remorques contribuera à réduire les émissions de poussières sur la voie publique.

Extrait de l'arrêté ci-dessous :

ARRÊTE

Article 1 - La société DELMONICO DOREL, dont le siège social est situé à La Ravicole – 26140 ANDANCETTE, exploitant la carrière sise au lieu-dit « Les Gottes » sur le territoire des communes de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier, est mise en demeure de régulariser sa situation administrative, dans un délai maximal d'un an :

- soit en déposant un dossier de demande d'autorisation conformément à l'article R. 181-12 et suivants du Code de l'environnement au plus tard le 31/10/2022. Ce dossier devra comprendre l'étude d'un itinéraire permettant d'éviter le village de SJMM.
- soit en cessant ses activités et en procédant à la remise en état prévue à l'article L. 512-6-1 du Code de l'environnement, et conformément aux dispositions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2005.
- le délai court à compter de la date de notification à l'exploitant du présent arrêté.

- **Le 28 octobre 2022** : nouvelle demande d'autorisation déposée par l'entreprise sur la base d'un projet modifié (voir § 1.1.4 ci-après).

- **2023** : dans son rapport référencé UID4243 MEA 023 0128, daté du 13 avril 2023, l'inspecteur de l'Environnement qualifie le dossier de « complet et régulier » et propose la mise à l'enquête du projet.

- **Le 13 juin 2023** : avis délibéré de la MRAe n° 2023-ARA-AP-1520, assorti de 12 recommandations. Le pétitionnaire a produit un mémoire en réponse. Ces deux documents sont joints au dossier d'enquête.

- **Le 20 juin 2023** : désignation du commissaire enquêteur par le TA de Lyon.

- **Le 11 août 2023** : par l'arrêté n° 292-DDPP-23, Monsieur le Préfet de la Loire a prescrit une enquête publique qui a été ouverte du lundi 18 septembre 2023 au 18 octobre 2023 à 16h 30, afin de recueillir les observations et les requêtes des personnes intéressées par le projet.

Appréciation du CE : le paragraphe ci-dessus met en évidence le difficile contexte du projet. Chaque arrêté préfectoral a fait l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de la part de plusieurs parties.

1.1.4. CONTENU DE LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE

La demande d'Autorisation Environnementale unique présentée par le maître d'ouvrage inclut les différentes demandes ci-après.

- Le renouvellement de la demande d'autorisation d'exploiter une carrière de roche dure ;
- L'extension de la zone d'extraction ;
- Le maintien sur le site d'installations de concassage-criblage des matériaux ;
- La demande d'autorisation de défricher une surface d'environ 3,2 ha sur les terrains de la demande.

Le tableau suivant présente la demande actuelle (effectuée en octobre 2022) et en regard celle de 2020, dont l'arrêté d'autorisation a été annulé par le Tribunal administratif, afin de mettre en évidence les modifications apportées au projet.

	Autorisation de 2020	Projet 2022	Ecart
Emprise d'exploitation	19,5 ha	17,4 ha	-2,1 ha (-11%)
Emprise de l'extension	99 912 m ²	36 385 m ²	-63 527 m ² (-36%)
Emprise du défrichement	6,1 ha	3,2 ha	-2,9 ha (-47%)
Durée de l'exploitation	30 ans	25 ans	-5 ans (-16%)
Production maximale annuelle	165 000 t	150 000 t	-15 000 t (-9%)

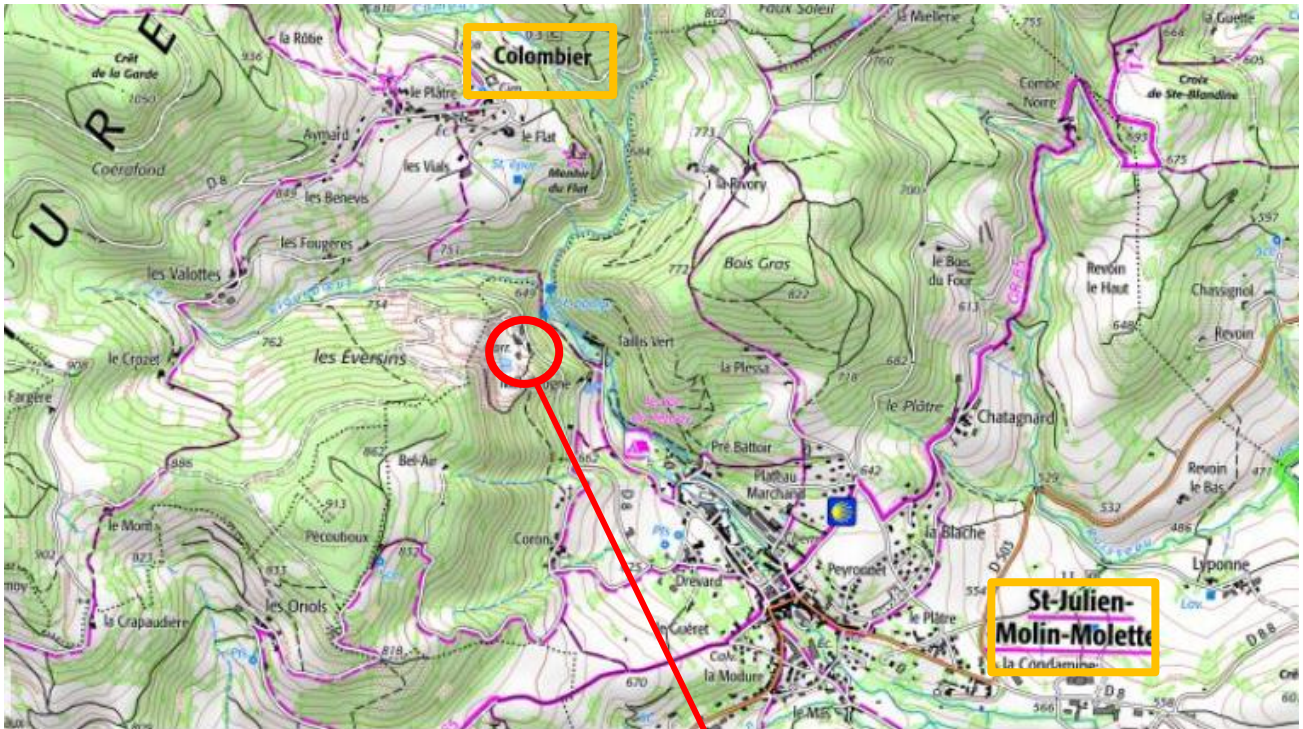
On remarque en particulier que l'emprise de l'extension passe d'environ 10 ha à 3,6 ha et la superficie défrichée de 6,1 ha à 3,2 ha. **L'autorisation est sollicitée pour une durée de 25 ans.**

Remarque du CE. Il n'y a pas de « demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées » car, dans le nouveau projet, les zones les plus sensibles au plan faune et flore ne sont plus défrichées.

1.2. LOCALISATION ET REFERENCES CADASTRALES

1.2.1. LOCALISATION DU PROJET

La carrière dite des « Gottes », objet de la demande de renouvellement et d'extension, se trouve en région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le Sud du département de la Loire (42), en limite sud-est du parc naturel régional du Pilat, à proximité de Bourg-Argental, sur les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette, comme le montre la carte ci-après. Ces communes comptaient respectivement 301 et 1139 habitants en 2018 ; elles font partie de la communauté de communes *Monts du Pilat* qui comprend 16 communes. La carrière est localisée à environ 10 km au nord-ouest d'Annonay et à 20 km au sud-est de Saint-Étienne.

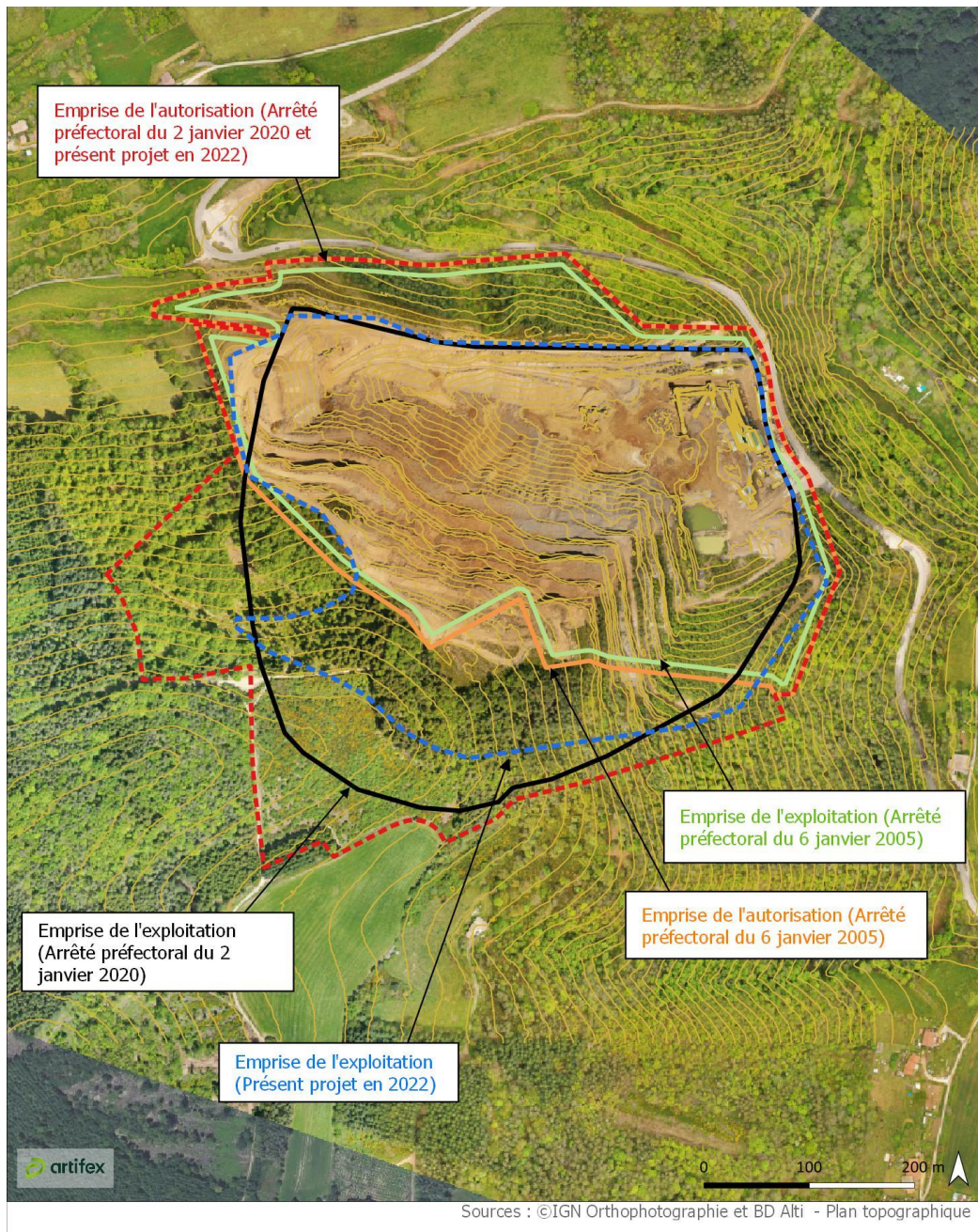


Site de la carrière par rapport aux bourgs de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier

Des informations plus complètes sur ces deux communes sont données au § 3.1.3 du présent rapport.

1.2.2. EVOLUTION DU SITE ET REFERENCES CADASTRALES DU PROJET

La carte ci-après montre l'évolution de l'emprise de la carrière depuis l'arrêté préfectoral d'autorisation de 2005.



L'emprise de la carrière dans le cadre de la demande d'autorisation du présent projet est identique à celle autorisée par l'arrêté préfectoral de 2020 (annulé par le tribunal administratif en février 2022). Mais l'emprise de la zone réellement exploitée est inférieure d'environ 20 365 m² à celle autorisée dans l'arrêté de 2020 comme le précise le tableau suivant.

	Arrêté préfectoral du 2 janvier 2020	Projet 2022 (actuel)
Surface autorisée	278 862 m ²	278 862 m ²
Surface exploitée	194 820 m ²	174 455 m ²

Les références cadastrales du projet sont répertoriées dans les tableaux ci-après.

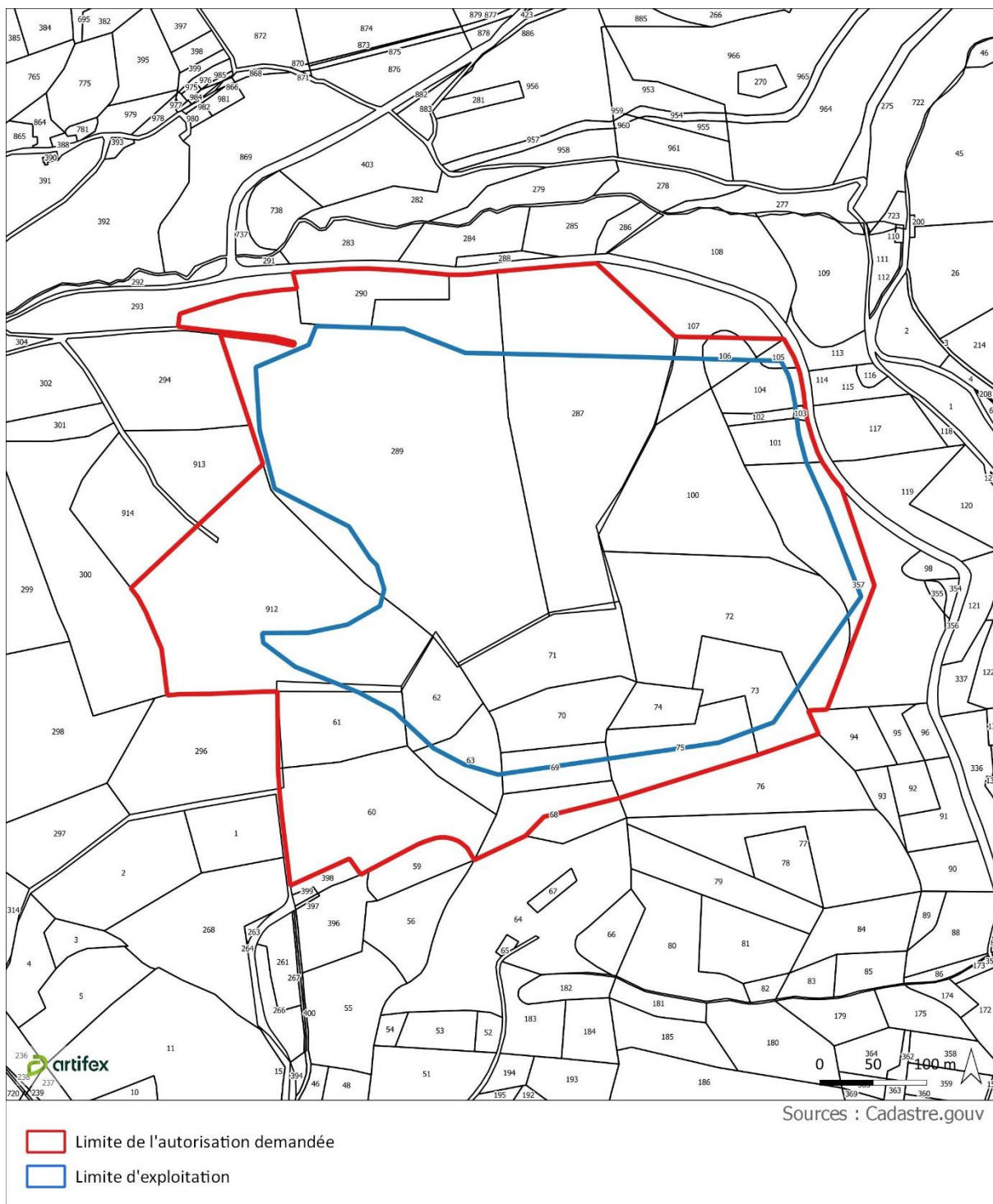
PARCELLES EN RENOUVELLEMENT					
Commune	Section et lieu-dit	Numéro de parcelle	Superficie cadastrale	Superficie concernée par l'autorisation	Superficie concernée par l'exploitation
Saint-Julien-Molin-Molette	AH « Pecoutieux »	71pp	9 725 m ²	5 020 m ²	5 020 m ²
		72	21 680 m ²	21 680 m ²	19 603 m ²
	AH « La carrière »	73pp	6 895 m ²	4 304 m ²	4 280 m ²
		357pp (ex 99pp)	20 525 m ²	9 883 m ²	6 122 m ²
		100	16 909 m ²	16 909 m ²	16 909 m ²
		101	2 840 m ²	2 840 m ²	2 436 m ²
		102	620 m ²	620 m ²	620 m ²
		103	142 m ²	142 m ²	20 m ²
		104	3 122 m ²	3 122 m ²	2 825 m ²
		105	600 m ²	500 m ²	132 m ²
		106pp	1 700 m ²	1 310 m ²	642 m ²
		107pp	8 245 m ²	2 375 m ²	1 691 m ²
	Colombier	C « Les Eversins »	287	35 130 m ²	35 130 m ²
289			69 720 m ²	69 720 m ²	54 624 m ²
290			5 395 m ²	5 395 m ²	-
Total.....				178 950 m²	138 878 m²

pp : pour partie

PARCELLES EN EXTENSION					
Commune	Section et lieu-dit	Numéro de parcelle	Superficie cadastrale	Superficie concernée par l'autorisation	Superficie concernée par l'exploitation
Saint-Julien-Molin-Molette	AH « Pecoutieux »	71	9 725 m ²	4 705 m ²	4705 m ²
		70	6 146 m ²	6 146 m ²	6 146 m ²
		69	3 746 m ²	3 746 m ²	1 725 m ²
		68	5 603 m ²	3 560 m ²	0 m ²
		63	4 315 m ²	4 315 m ²	2 229 m ²
		62	4 956 m ²	4 956 m ²	4 748 m ²
		61	8 366 m ²	8 366 m ²	828 m ²
	60	16 239 m ²	16 239 m ²	0 m ²	
	AH « La carrière »	73	6 895 m ²	2 591 m ²	1 148 m ²
		74	2 726 m ²	2 726 m ²	2 726 m ²
75		7 562 m ²	7 562 m ²	3 823 m ²	
Colombier	C « Les Eversins »	912	35 000 m ²	35 000 m ²	7 479 m ²
Total.....				99 912 m²	35 557 m²

pp : pour partie

Remarque du CE : la superficie globale concernée par l'autorisation sollicitée par le pétitionnaire est d'environ 28 hectares dont 14,5 ha sur Colombier et 13,5 ha sur SJMM. Cette superficie est donc sensiblement également répartie sur les deux communes, Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette.



Plan cadastral

La société DELMONICO DOREL CARRIERES bénéficie de la maîtrise foncière des parcelles concernées par la demande d'autorisation comme en attestent les documents joints en annexe 1 du dossier.

1.3. CADRE ADMINISTRATIF ET REGLEMENTAIRE

1.3.1. TEXTES APPLICABLES AU PROJET

Les principaux textes applicables au projet sont listés ci-après :

- Arrêté du 22/09/94 modifié relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières.

- Arrêté du 26/11/12 modifié par l'arrêté du 22/10/2018 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations de broyage, concassage, criblage, etc., relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2515 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (modifié par l'arrêté du 22/10/2018).

- Arrêté du 10/12/13 relatif aux prescriptions générales applicables aux stations de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2517 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (modifié par l'arrêté du 22/10/2018).

- Arrêté du 19/12/08 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous la rubrique n°1434 (modifié en dernier lieu par l'arrêté du 17 décembre 2020).

1.3.2. ACTIVITES DU PROJET CLASSEES ICPE

Le projet est concerné par les rubriques de la nomenclature ICPE répertoriées dans le tableau suivant :

Rubrique de la nomenclature	Intitulé et nature de l'activité	Equipements concernés et quantités sollicitées	Régime applicable et rayon d'affichage
2510.1	Exploitation d'une carrière de roche massive (granite et gneiss)	- Superficie totale : 278 862 m ² - Rythme maximal d'exploitation : 150 000 t/an - Durée : 25 ans	A Rayon : 3 km
2515.1a)	Installation de traitement des matériaux : broyage, criblage, concassage.	Puissance totale installée : 1300 kW	E
2517.1	Station de transit de produits minéraux.	Superficie de l'aire de transit : 20 000 m ²	E
1434-1b)	Distribution de carburant (gasoil)	Débit maximum de l'installation : 5 m ³ /h	DC
4734	Stockage de carburant (gasoil).	Capacité totale de stockage : 40 m ³ soit 33 t	NC
2920	Compresseur d'air	Puissance : 10 kW	NC

Régime applicable : A = autorisation ; E = enregistrement ; D = déclaration, soumis au contrôle ; NC = non classé

Rayon d'affichage. Il est conditionné par les rubriques soumises à autorisation recensées dans le tableau précédent, en l'occurrence la rubrique 2510.1 pour laquelle le rayon d'affichage est de 3 km. En conséquence, 10 communes sont concernées par l'enquête : Colombier, Saint-Julien-Molin-Molette, Saint-Appolinard, Saint-Marcel-lès-Annonay, Bourg-Argental, Thélis-la-Combe, Graix et Véranne dans le département de la Loire ; St Jacques d'Atticieux et Savas dans le département de l'Ardèche.

1.3.3. LOI SUR L'EAU / NOMENCLATURE IOTA

De par ses activités le projet est également concerné par les rubriques suivantes de la Loi sur l'Eau.

Rubrique de la nomenclature	Libellé de l'activité Critères de classement	Nature et caractéristiques de l'installation	Régime applicable
2.1.5.2	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur les sol ou dans le sous-sol.	Rejet d'eaux pluviales dans le ruisseau du Ternay. La surface prise en compte est la surface du bassin versant qui intercepte les eaux de pluie qui seront dirigées vers le Ternay, c'est-à-dire l'emprise de la zone d'exploitation, soit environ 174 435 m ² . Cette surface est inférieure à 20ha, donc soumise à déclaration : 1ha < X < 20 ha . : déclaration X ≥ 20 ha : autorisation	D
3.2.3.2	Plan d'eau	Présence de bassins d'orage sur le site pour une surface totale supérieure à 0,1 ha mais inférieure à 3 ha.	D
3.1.2.2 3.1.3.2	Canalisation du Rigueboeuf	Pose d'un ovoïde sur 50 m (réalisé en 1990)	Arrêté préfectoral 28/08/1990 (pm)
1.1.0	Pompage dans bassin de réception des eaux de ruissellement		Non soumis

1.3.4. COHERENCE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES LOCAUX ET REGIONNAUX

Cohérence avec le schéma régional des carrières (SRC) Auvergne Rhône-Alpes

La loi ALUR n°2014-366 du 24 mars 2014 a réformé le cadre des schémas des carrières. La réforme contribue à mettre en œuvre la stratégie nationale de gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux et substances de carrières.

Le 4 août 2017, l'Instruction du Gouvernement relative à la mise en œuvre des schémas régionaux des carrières précise que « Les matériaux et substances de carrières sont des ressources indispensables à notre bien-être et à de nombreux acteurs de notre économie. Nous en consommons entre 350 et 400 millions de tonnes chaque année dont la quasi-totalité est produite sur le territoire national. »

Cette circulaire mentionne que les schémas régionaux des carrières doivent assurer des ressources en granulats en quantité et en qualité suffisantes, tout en favorisant les approvisionnements de proximité.

Le Schéma Régional des Carrières (SRC) d'Auvergne-Rhône-Alpes a été approuvé en décembre 2021.

Il se décline en 12 objectifs :

1) Limiter le recours aux ressources minérales primaires. 2) Privilégier le renouvellement et/ou l'extension des carrières autorisées sous réserve des orientations 6, 7 et 10 du schéma. 3) Préserver la possibilité d'accéder aux gisements dits « de report » et de les exploiter. 4) Approvisionner les territoires dans une logique de proximité. 5) Respecter un socle commun d'exigences régionales dans la conception des projets, leur exploitation et leur remise en état. 6) Ne pas exploiter les gisements en zone de sensibilité rédhibitoire. 7) Eviter d'exploiter les gisements de granulats en zone de sensibilité majeure. 8) Remettre en état les carrières en assurant leur réversibilité dans l'objectif de ne pas augmenter l'artificialisation nette des sols. 9) Prendre en compte les enjeux agricoles dans les projets. 10) Préserver les intérêts liés à la ressource en eau. 11) Inscrire dans la durée et la gouvernance locale la restitution des sites au milieu naturel. 12) Permettre l'accès effectif aux gisements d'intérêt nationaux et régionaux.

La mise en regard des 12 objectifs précités avec le contexte du projet permet de conclure que le projet présenté par le pétitionnaire est en complète cohérence avec le SRC AURA.

Cohérence avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée

Le schéma en vigueur a été adopté le 18 mars 2022 et comporte 4 objectifs généraux :

1). La préservation des écosystèmes aquatiques. 2) La protection de toute pollution et la restauration de la qualité des eaux. 3) Le développement et la protection de la ressource en eau. 4) La valorisation de l'eau comme ressource économique.

La mise en regard des 4 objectifs précités avec le contexte du projet permet de conclure que le projet présenté par le pétitionnaire est en complète cohérence avec le SDAGE Rhône-Méditerranée.

Cohérence avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) Sud-Loire.

Les communes de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier s'inscrivent dans le périmètre du SCoT Sud-Loire qui a été approuvé le 19 décembre 2013. Ce SCoT est en révision depuis le 29 mars 2018.

Le projet présenté par le pétitionnaire est en complète cohérence avec le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT Sud-Loire.

Cohérence avec le PLU de SJMM

Bien que le dossier n'évoque pas cette cohérence, celle-ci existe car le PLU de la commune a été mis en compatibilité le 11 juin 2018 suite une déclaration d'intérêt général de la carrière par le préfet de la Loire. Cet intérêt général a été confirmé par le TA de Lyon et par la Cour Administrative d'Appel.

Cohérence avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires d'Auvergne Rhône-Alpes (SRADDET)

Le SRADDET AURA a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020. Il s'agit d'un document stratégique transversal, recouvrant des questions d'aménagement du territoire, de mobilité, d'infrastructures de transport, d'environnement et de gestion des déchets.

Le SRADDET se substitue à compter de son approbation aux schémas préexistants suivants : schéma régional climat air énergie (SRCAE), schéma régional de l'intermodalité, plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

La mise en regard des différentes composantes du schéma avec le contexte du projet permet de conclure que le projet présenté par le pétitionnaire est en complète cohérence avec le SRADDET AURA. En particulier, le projet est cohérent avec la Charte du PNR du Pilat

1.4. CONTENU DU DOSSIER

C'est un dossier très étoffé, déclaré « complet et régulier » par l'Inspection de l'Environnement. Il comporte 7 pièces principales, soit au total 3309 pages (voir annexe 4 du présent rapport). Il inclut notamment :

- Un résumé non technique (pièce 1) qui permet, par sa seule lecture, d'avoir un bon aperçu du projet.
- Les trois documents de base (pièces 2, 3, 4) : présentation administrative du projet ; étude d'impact ; études des dangers.
- Une étude paysagère (pièce 6) qui permet de visualiser l'impact de la carrière sur le paysage de différents points de vue sans avoir à parcourir le secteur.
- Des annexes qui permettent d'étayer les analyses contenues dans les documents précités, notamment les résultats des campagnes de mesure relatives aux émissions diverses (bruit, poussières, vibrations, etc.) et d'appréhender le contexte du projet (comptes-rendus des commissions de concertation et de suivi de site, etc.).

Remarque du CE : J'ai établi un document intitulé « Documents mis à la disposition du public en mairies de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette » qui a été joint au dossier d'enquête. Il permet au public de prendre rapidement connaissance de la composition du dossier mis à sa disposition.

2. PRESENTATION DU SITE ET DU PROJET

Ce paragraphe a pour objet de présenter les différents volets du projet d'extension de la carrière sous un angle principalement technique. Son contenu est tiré de la pièce n°2 du dossier intitulée « Dossier administratif et technique ».

2.1. LES CARRIERES DANS LE DEPARTEMENT DE LA LOIRE

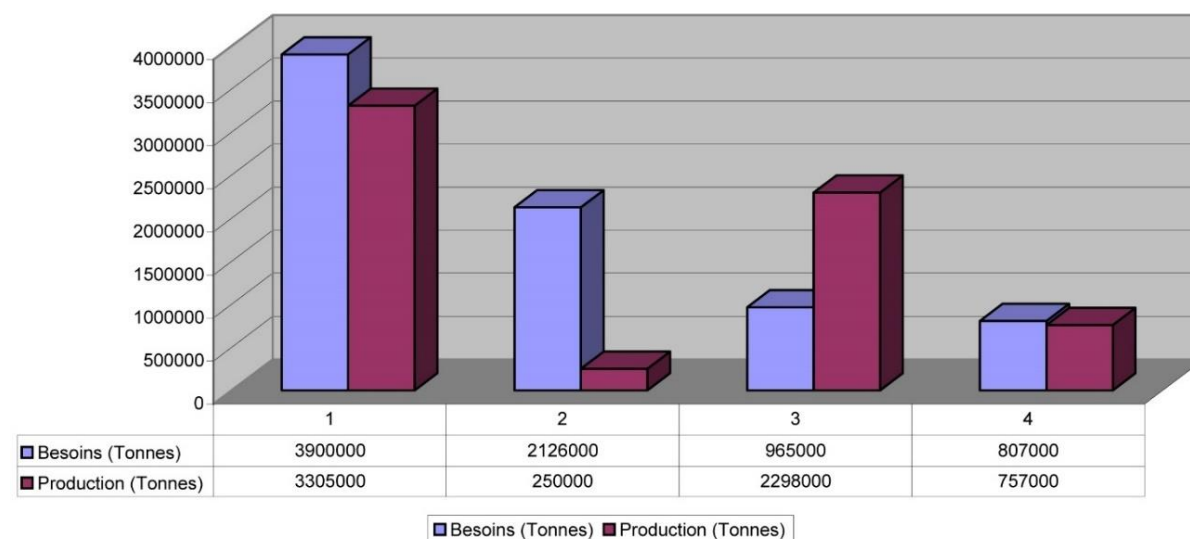
2.1.1. SITUATION OFFRE/DEMANDE DANS LE DEPARTEMENT

Actuellement, l'aménagement du territoire requiert chaque année près de 5,5 tonnes de granulats par habitant. Le département de la Loire requiert 5 t/an/hab. En conséquence, avec une population totale de 15 330 habitants (données INSEE 2019), le besoin en granulats de la communauté de communes des *Monts du Pilat* s'élève à environ 76 650 t/an.

Les diagrammes et le tableau ci-après caractérisent la situation offre/demande dans le département de la Loire.

En 2014 les besoins et la production par arrondissement du département de la Loire se répartissaient ainsi :

1		2		3		4	
Total du département		Arrondissement de Saint-Etienne		Arrondissement de Montbrison		Arrondissement de Roanne	
Besoins	Production	Besoins	Production	Besoins	Production	Besoins	Production
3900000	3305000	2126000	250000	965000	2298000	807000	757000

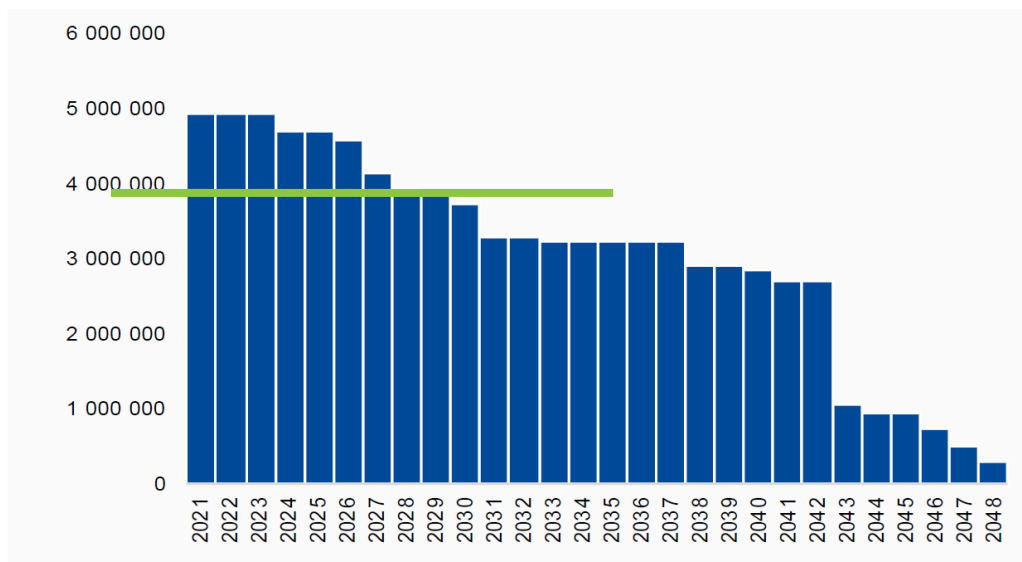


Déficit en matériaux : le diagramme ci-dessus met en évidence le déficit du département de la Loire en production de granulats par rapport à sa consommation ; en particulier au niveau de l'arrondissement de Saint-Étienne.

Certes ce document date de 2014, mais il reste significatif pour la période présente car le déficit perdure et va perdurer : voir diagramme suivant réalisé avec des données de 2020 et l'étude impact.

Il en découle des transferts de granulats entre le département du Rhône et les arrondissements de Saint-Étienne et de Montbrison.

Tendance de moyen terme : en tenant compte des durées des autorisations administratives accordées, et en se basant sur le besoin annuel du territoire en matériaux pour la filière BTP (environ 3,9 Mt soit un ratio de 5 t/an/habitant), les besoins à l'échelle du département ne seraient plus assurés à partir de 2030 (voir diagramme ci-dessous).



Capacités moyennes autorisées par année – Filière BTP

Répartition des carrières : la répartition des carrières par arrondissement est indiquée dans le tableau ci-après (sables et graviers ; roches dures) selon les données 2020. On constate qu'il y a peu de carrières dans l'arrondissement de Saint-Étienne (2 seulement, dont celle de la société DELMONICO DOREL CARRIERES) alors que cet arrondissement représente environ 55 % de la population du département de la Loire.

	Saint-Etienne	Montbrison	Roanne
Sables et graviers	0	9	1
Roches dures	1	7	9
Autres	1	4	1
Total	2	20	11

Source : Etude CERC – Avril 2021 – Données 2020

Ce déficit a pour conséquence que le département de la Loire importe environ 14% de ses besoins, principalement en provenance des départements du Rhône et de la Haute-Loire. Les 2 carrières de l'arrondissement de ST-Etienne ne couvrent que 12% de ses besoins.

2.1.2. LES MARCHES DE LA CARRIERE DES « GOTTES »

La carrière des « Gottes », déclarée d'intérêt général le 11 juin 2018, possède un gisement granitique de très bonne qualité qui permet la production de granulats destinés à des applications spécifiques telles que le ballast pour voies ferrées, les enrobés coulés à froid, etc.

La carrière des « Gottes » fournit les marchés départementaux ainsi que le marché local du granulat au niveau des cantons de Bourg-Argental, Pélussin, Saint-Genest-Malifaux et Saint-Etienne dans la Loire ; Serrières et Annonay dans l'Ardèche. Elle dessert également la vallée du Rhône du fait de son implantation tournée vers le Sud.

2.2. SOLUTIONS DE SUBSTITUTION ENVISAGEES

Conformément à la réglementation, le maître d'ouvrage a envisagé plusieurs alternatives au projet de renouvellement / extension de la carrière des « Gottes ».

2.2.1. UTILISATION DE MATERIAUX RECYCLES

L'analyse a consisté à réaliser un état des lieux à plusieurs niveaux : production actuelle de granulats de recyclage ; gestion des déchets du BTP ; installations de transit, tri et recyclage existantes ; carrières autorisées à remblayer avec des matériaux inertes extérieurs pour leur remise en état. Un point a également été fait sur le recyclage dans le département de la Loire et dans le Groupe DELMONICO DOREL. D'où le bilan ci-après :

- *Les matériaux recyclés ne présentent pas toutes les qualités physiques et chimiques (relativement aux normes en vigueur) pour la réalisation de tous les produits. Ils peuvent être associés à des matériaux issus de ressources naturelles pour la confection de bétons ou d'enrobés mais il est difficile de les utiliser pour 100% pour cette production.*
- *Le contexte local fait que la production de déchets dans le BTP n'est pas suffisante pour permettre la production des 228 000 tonnes que consomme annuellement le territoire du Pilat.*
- *Il n'est donc pas possible de se tourner vers une utilisation à 100 % de matériaux recyclés et l'accès direct à la ressource naturelle demeure indispensable.*

2.2.2. REOUVRIRE UN ANCIEN SITE DE CARRIERE

Les principales contraintes prises en compte dans la recherche d'un ancien site d'extraction sont : la nature du gisement (qualité des roches) ; la proximité entre le gisement et les installations de traitement existantes de l'entreprise ; la proximité du gisement par rapport au marché ; site implanté en dehors des zones de protection environnementale forte (Natura 2000, ZNIEFF, etc.) ; privilégier le renouvellement des carrières existantes conformément au SRC.

Compte-tenu des caractéristiques techniques et géographiques des anciens sites « étudiés », cette solution n'a pas été retenue.

2.2.3. OUVRIR UNE NOUVELLE CARRIERE

Ouvrir une nouvelle carrière, dans le secteur Sud de Saint-Etienne, serait une solution plus impactante sur l'environnement que de poursuivre l'exploitation d'un site existant. En effet cela impliquerait : l'aménagement de voies d'accès, des équipements pour la gestion des eaux, des installations de criblage-concassage, etc. Par ailleurs, le SRC privilégie le renouvellement des carrières existantes.

Cette solution n'a donc pas été retenue.

Appréciation du CE. En raison des caractéristiques quantitatives et qualitatives des matériaux recyclés, il est assez évident que cette solution n'ait pas été retenue. Concernant les deux autres, leur rejet peut s'expliquer également d'une part par leur très faible acceptabilité sociale (un renouvellement/extension de site est déjà, en général, mal accepté, alors un nouveau site... !!); d'autre part, du fait de l'investissement à engager pour aménager et équiper un nouveau site -ou l'ancien réouvert- alors que l'extension d'un site existant ne nécessite pas (ou très peu) d'investissements.

Le choix de poursuivre l'activité sur le site existant répond à plusieurs objectifs : 1) Satisfaire les besoins du marché de granulats du Sud du département de la Loire, et plus particulièrement du secteur du Pilat (en déficit de matériaux). 2) Continuer à pouvoir répondre aux besoins de chantiers spécifiques dans le sud de la France. 3) Préserver l'économie locale. 4) Réduire les impacts environnementaux liés à un accroissement des coûts de transport. 5) Préserver la pérennité du Groupe DELMONICO DOREL.

2.3. EXPLOITATION DE LA CARRIERE DES « GOTTES »

2.3.1. NATURE ET VOLUME DES PRODUITS EXTRAITS

Les caractéristiques de l'exploitation future sont portées dans le tableau ci-après.

Nature des matériaux	:	Granite
Superficie autorisée	:	278 862 m ²
Superficie exploitable	:	174 435 m ²
Epaisseur moyenne de la découverte et des stériles	:	4 à 15 m
Epaisseur maximale exploitable	:	118 m
Volume des réserves	:	3 900 000 tonnes
Production annuelle maximale	:	150 000 t/an
Volume total des stériles et terres de découverte liés à la poursuite de l'exploitation	:	980 000 m ³
Niveau minimum d'exploitation	:	690 m NGF : côte finale du carreau 680 m NGF : cote du fond du bassin

L'exploitation est prévue pour une durée de 25 ans, comprenant l'extraction du tonnage autorisé et la remise en état coordonnée. Cette durée globale est compatible avec les réserves du gisement, le rythme d'exploitation retenu et la remise en état proposée. L'exploitation se répartira en 5 phases d'exploitation de 5 années chacune.

Phases de l'exploitation. Elle comporteront les activités suivantes : 1) Défrichage et décapage. 2) Extraction du gisement à l'aide de tirs de mine. 3) Traitement dans les installations situées sur le site. 4) Commercialisation. 5) Remise en état.

Valorisation des matériaux sur le site. Elle s'effectuera par criblage/concassage au moyen de :

Nature de l'installation	Divers équipements de concassage, criblage, transport, stockage,...
Puissance de l'installation	1 300 kW

2.3.2. ORGANISATION DE L'ACTIVITE

Pour assurer la bonne marche du site, l'entreprise dispose des moyens suivants :

Moyens humains : 24 personnes de l'entreprise sont directement concernées par l'activité du site : 1 chef de carrière ; 1 commercial ; 6 conducteurs d'engins ; 2 chefs de poste ; 4 personnes des services généraux (foncier, logistique, maintenance, administratif) ; 10 chauffeurs poids-lourds.

Engins de manutention : 2 pelles mécaniques ; 4 chargeuses sur pneus ; 2 tombereaux.

Installations annexes, implantées sur le carreau de la carrière, à savoir : un pont-bascule avec son local de pesée ; des locaux pour le personnel (sanitaires, vestiaires, réfectoire, ...) ; une aire de ravitaillement en carburant pour les engins ; un bâtiment atelier ; une cuve de FOD double-paroi de 40 m³.

Les horaires de fonctionnement : la carrière fonctionne de 7h à 19h du lundi au vendredi et exceptionnellement jusqu'à 21h. Annuellement, 5 samedis sont réservés uniquement aux travaux de maintenance.

Remarque sur l'exploitation actuelle. A date, le site fonctionne dans le cadre de l'autorisation temporaire, délivrée le 21 mars 2022, qui limite la production annuelle à 100 000 tonnes et la production journalière à 800 tonnes. Par ailleurs, le transit via SJMM est limité à : 600 t/jour et 50 passages de camions.

Afin de respecter ces prescriptions, l'exploitant a adopté une gestion informatisée rigoureuse qui comporte les dispositions suivantes : pour chaque transport, définition des horaires de départ et d'arrivée avec le client ; suivi journalier du tonnage expédié et du nombre de camions chargés ; suivi des itinéraires (via Colombier ou SJMM) ; etc. Ces informations sont à la disposition de la DREAL. Il arrive qu'un client non attendu soit refusé car les quotas ont été atteints.

Le respect de cette autorisation temporaire conduit l'exploitant à refuser des chargements ponctuels voire des chantiers complets. Le présent dispositif est très contraignant pour les clients et l'exploitant. Si l'autorisation en demande est accordée, cette gestion sera adaptée aux nouvelles prescriptions.

2.3.3. EXPLOITATION ET ELABORATION DES PRODUITS

Principes d'exploitation. La carrière sera exploitée à ciel ouvert et à sec et son exploitation comprendra les étapes suivantes : 1) Les travaux de défrichage et de décapage. 2) L'abattage par tirs de mines et l'enlèvement des matériaux bruts. 3) L'acheminement des matériaux bruts vers les installations de traitement. 4) Concassage, criblage, stockage. 5) Commercialisation des matériaux. 6) Remise en état des fronts et des banquettes.

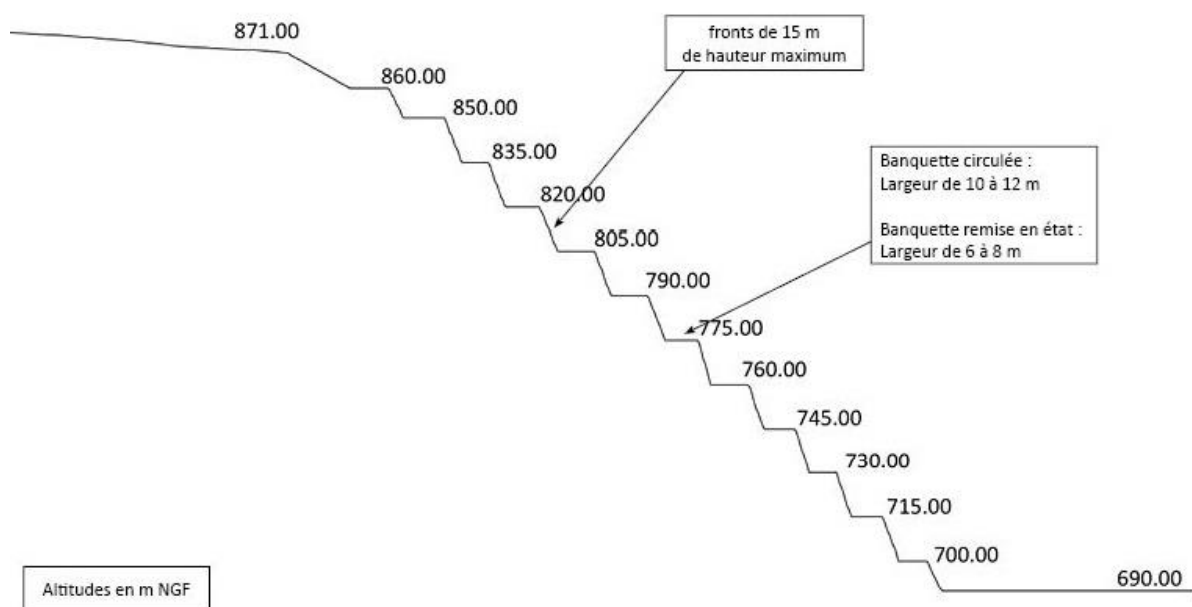
Défrichage et découverte : Le défrichage sera réalisé au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation. La superficie de terrain à défricher est de l'ordre de 32 900 m² dans le périmètre de la carrière.

Au-dessus de la pierre commercialisable, la découverte se décompose : d'une part, d'un horizon humifère de très faible épaisseur qui sera décapé soigneusement et réutilisé dans le cadre de la remise

en état du site ; d'autre part d'un horizon de 4 m à 15 m d'épaisseur constitué par un mélange d'argile, de granite altéré et de blocs erratiques. Cette découverte servira au remblaiement de la partie basse de la carrière, aux modelages paysagers et à la reconstitution de sols pour faciliter l'ensemencement artificiel des talus créés.

Principes d'extraction : l'abattage de la partie massive sera réalisé à l'aide d'explosifs. L'extraction se fera par tranches verticales de 15 m de hauteur maximum. Entre chaque front d'extraction, il est prévu la mise en place d'une banquette qui aura une largeur de 10 à 12 m si elle est circulée pendant l'exploitation (pour permettre l'accès de la foreuse et des engins de reprise et de transport). La banquette aura une largeur de 6 à 8 m si elle ne sert pas à la circulation. L'ensemble des fronts avancera avec ce décalage. On trouvera ci-après une coupe type de l'extraction.

Les matériaux extraits seront traités dans les installations de concassage et criblage présentes sur le site.



Phasage de l'exploitation : les 25 années d'exploitation se dérouleront en 5 phases de 5 années chacune. La pièce 2 du dossier détaille pour chaque phase : les travaux d'exploitation, leur situation sur le site et les travaux de remise en état prévus.

Remarque du CE. *En fait ce découpage en phases est un peu théorique car l'exploitation de la carrière est linéaire sur la durée d'autorisation. Toutefois, en raison du contexte difficile dans lequel se trouve l'exploitant qui fait l'objet de fortes pressions de la part de la population et de contrôles réguliers de la part de l'Inspection de l'Environnement, il s'efforce de remettre périodiquement le site en état, au fil de l'exploitation. Un état d'avancement est à l'ordre du jour de chaque réunion de la commission de suivi de site.*

Les moyens de surveillance du site, la gestion de l'eau et des déchets ainsi que les travaux de remise en état du site sont explicités au § 3 du présent rapport qui traite de l'étude d'impact.

2.3.4. VOLET SOCIAL ET ECONOMIQUE / GARANTIES FINANCIERES

Capacités financières de l'entreprise

Le tableau suivant explicite les principaux éléments de gestion de la société DELMONICO DOREL CARRIERES pour la période 2017-2021 (Montants en euros).

	2017	2018	2019	2020	2021
Chiffre d'affaires HT	2 345 630	2 262 631	2 448 961	2 309 764	2 551 649

Les CA indiqués consolident les commandes passées directement à la carrière et celles passées via le siège de Sablons. Les CA 2022 et 2023 (à minima) seront inférieurs du fait de la limitation de la production à 100 000 t/an prescrite dans l'autorisation temporaire. Cette limitation implique la perte de certains chantiers par manque de produits et du fait de la limitation du nombre de passages journaliers.

Remarque du CE. L'entreprise ne communique pas ses résultats pour des raisons concurrentielles ; je n'ai donc pas pu les obtenir. De ce fait je ne suis pas en mesure d'apprécier les performances de l'entreprise DDC.

Impact du transport dans le coût de revient des granulats

En raison du caractère pondéreux des matériaux issus de la carrière et de leur relativement faible valeur ajoutée (principalement concassage /criblage), le coût du transport constitue une part très importante du coût de revient des granulats : pour un trajet de 15 km et 30 t de charge utile, le transport représente en moyenne (selon la nature du matériau) **28 %** du total ; pour un trajet de 30 km et 30 t de charge utile, il représente en moyenne **36%** du coût total.

Contributions diverses aux collectivités

- L'entreprise DDC verse annuellement 6000 € à la municipalité de Colombier sous forme de matériaux et de petits travaux dans le cadre d'une convention de mécénat entre les deux parties. Elle ne reçoit rien de la comcom.

- La commune de SJMM n'a pas signé la convention de mécénat, établie sur la base de 14 000 €/an avec l'entreprise DDC. Elle reçoit une subvention de la comcom *Monts du Pilat* qui collecte la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE) et la contribution foncière des entreprises (CFE) versées par les entreprises situées sur son territoire. La comcom reverse une partie de ces sommes collectées aux communes au prorata de leur population.

En 2019 et 2020, l'entreprise a versé environ 25 000 €/an de CFE à la comcom. (le montant versé au titre de la CVAE ne m'a pas été communiqué). Du fait de la répartition selon l'importance de la commune, on ne peut pas connaître la contribution financière de l'entreprise à la seule commune de SJMM.

Ces sommes ne sont pas très importantes en regard du budget global des communes mais elles sont appréciables.

Création d'emplois

Le projet ne créera pas d'emplois supplémentaires car les quantités extraites et le process utilisé seront sensiblement identiques à ce qu'ils étaient avant 2022. Mais il permettra de maintenir les emplois actuels, à savoir : 24 emplois directs sur le site des « Gottes » et dans les services supports.

A ces emplois il faut ajouter les emplois induits chez les fournisseurs, les sous-traitants, etc. D'après l'UNICEM (fédération qui rassemble les producteurs de matériaux minéraux) un emploi direct (chez le carrier) induit environ 4 emplois indirects ; en l'occurrence une centaine d'emplois « externes ».

Remarque : l'entreprise possède un CSE (comité économique et social) d'une dizaine de membres.

Garanties financières

L'obligation de constitution de garanties financières pour la mise en activité de certaines installations classées (ICPE), notamment les carrières, relève de l'ex loi du 19 juillet 1976. L'attestation de garanties financières prend la forme d'un cautionnement solidaire (Arrêté Ministériel du 1^{er} février 1996) transmis au préfet du département par un établissement de crédit ou par une société d'assurance au terme de la procédure réglementaire et conformément à l'arrêté préfectoral d'autorisation.

La réglementation la plus récente en matière de mode de calcul de ces garanties est l'arrêté du 24 décembre 2009.

Le préfet fait appel aux garanties financières dans deux cas : 1) Si l'exploitant ne satisfait pas aux prescriptions de remise en état. 2) Si l'exploitant a disparu juridiquement et que la remise en état n'a pas pu être assurée en totalité.

Dans le cadre du présent projet, le montant des garanties financières est calculé à chaque phase d'exploitation. Il correspond aux travaux qui seraient à engager pour le réaménagement complet du site si l'exploitation s'arrêtait à cette phase. Voir tableau ci-après.

	Montant des garanties financières
Phase quinquennale n°1 (0 à 5 ans)	573 723,63 € HT
Phase quinquennale n°2 (5 à 10 ans)	609 910,96 € HT
Phase quinquennale n°3 (10 à 15 ans)	632 925,41 € HT
Phase quinquennale n°4 (15 à 20 ans)	639 149,44 € HT
Phase quinquennale n°5 (20 à 25 ans)	665 974,93 € HT

3. ETUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est la composante principale d'un dossier ICPE. Elle a pour objectif de recenser et d'analyser les interactions entre le site industriel en fonctionnement normal et son environnement. En effet :

- D'une part, les activités du site peuvent être à l'origine de nuisances (bruit, odeurs, poussières, circulation de véhicules, etc.) et de pollutions (des nappes phréatiques, des cours d'eau, des sols).

- D'autre part, son environnement peut comporter des sources de risques ou de contraintes pour le site : présence de cours d'eau (risque d'inondation) ; présence de forêts (risque d'incendie) ; présence d'habitations, de bâtiments publics, d'hôpitaux, d'industries, etc. ; présence de sites et de bâtiments classés ; présence de zones agricoles spécifiques (AOP) et naturelles ; etc.

L'étude d'impact recense également les incidences positives du projet : création d'emplois, amélioration des voies de communication, etc.

Tous les éléments du contexte étant répertoriés, l'étude d'impact a aussi et surtout pour but de définir les mesures préventives à intégrer dans la conception des installations et de leurs conditions d'exploitation afin que le projet s'insère au mieux dans son environnement en respectant la législation et la réglementation en vigueur.

Cadre réglementaire de l'étude d'impact

Le contenu de l'étude d'impact est défini à l'article R122-5 du livre 1er du Code de l'Environnement. Il est proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par les travaux et les aménagements projetés ainsi qu'à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Il préconise une description des facteurs mentionnés au III de l'article L. 122-1 susceptibles d'être affectés de manière notable par le projet : la population, la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air, le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel, y compris les aspects architecturaux et archéologiques et le paysage. Pour chaque facteur étudié, la démarche suivante, en 3 étapes, doit être adoptée :

- 1. Description des aspects pertinents de l'état actuel (ou initial) de l'environnement, dénommé "scénario de référence", et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet.*
- 2. Description des incidences négatives notables attendues du projet sur l'environnement qui résultent de sa vulnérabilité à des risques d'accidents ou de catastrophes majeurs en rapport avec le projet concerné.*
- 3. Description des mesures prévues par le maître de l'ouvrage pour : a) Eviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités. b) Compenser, si possible, les effets négatifs notables du projet sur lesdits effets. La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes.*

L'étude d'impact fait l'objet de la pièce 3 du dossier. Dans le présent rapport sont synthétisés les éléments essentiels de l'étude nécessaires à une bonne compréhension des impacts potentiels du projet sur les différents milieux et les mesures prévues pour les limiter au maximum.

3.1. ETAT INITIAL ET ENVIRONNEMENT DU PROJET

Ce paragraphe a pour objet l'évaluation de la sensibilité des différents milieux aux diverses nuisances potentielles. A titre d'exemples : un secteur urbanisé a une forte sensibilité au bruit alors qu'une zone agricole est moins sensible ; une zone de captage d'eau potable a une très forte sensibilité à la pollution des sols ; une zone qui en est éloignée, beaucoup moins. **Hormis les observations du CE**, les informations contenues dans ce paragraphe sont tirées de la Pièce 3 du dossier (pages 44 à 273).

Les différents milieux étudiés sont groupés en cinq catégories : 1) **Milieu physique** : sol, eau, climat. 2) **Milieu naturel** : habitats naturels, faune, flore. 3) **Milieu humain** : population, activités économiques, transports, qualité de l'air, déchets, etc. 4) **Risques naturels et technologiques** : réseaux divers (électricité, gaz, eau potable), voies ferrées et routes, etc. 5) **Paysage et patrimoine**.

Dans la suite de ce paragraphe, à chaque élément de l'environnement est affecté un niveau d'enjeu défini comme suit :

*Un élément de l'environnement présente un enjeu lorsque, compte tenu de son état actuel ou prévisible, une portion de son espace ou de sa fonction présente une valeur. Cette valeur est à apprécier au regard de préoccupations écologiques, urbanistiques, patrimoniales, culturelles, sociales, esthétiques, techniques, économiques, etc. **Un enjeu est donc défini par sa valeur intrinsèque et est totalement indépendant du projet.** Pour chacune des thématiques environnementales traitées dans l'état initial, la hiérarchisation des enjeux est basée sur l'échelle suivante :*

Niveau d'enjeu				
Faible	Modéré	Fort	Très fort	Exceptionnel

Remarque du CE : le terme d'enjeu peut être explicité par la notion de « niveau de sensibilité de l'élément considéré (eau, air, ...) aux impacts négatifs issus de son environnement ».

Notion d'aire d'étude : l'aire d'étude dépend de l'élément environnemental considéré. Elle peut être **éloignée** (bassin versant d'une rivière,) ; **rapprochée** (habitations proches du site voire communes limitrophes, ...) ; **immédiate** (site du projet + quelques centaines de mètres autour).

Site d'étude : correspond au site du projet sur lequel le maître d'ouvrage a la maîtrise foncière.

3.1.1. MILIEU PHYSIQUE

Cette rubrique concerne : **la topographie, le sol, le sous-sol ; les eaux souterraines et superficielles ; le climat.** Les résultats de l'analyse sont synthétisés dans le tableau suivant.

Thématique		Enjeu retenu	Niveau d'enjeu
Sol	Formation géomorphologique	Le site d'étude est localisé au sein de la région géomorphologique des Monts du Pilat. La topographie générale du site d'étude est très accidentée.	Très fort
	Formation géologique	Le projet prévoit la poursuite de l'exploitation d'une roche granitique. Cette formation géologique présente une faible perméabilité.	Faible
	Formation pédologique	Les sols présents sur le site d'étude (dans les secteurs encore non décapés par l'activité de la carrière) sont des brunisols (présence de fer). Ces sols sont moyennement perméables. Aujourd'hui les terrains de l'extension projetée sont en partie boisés, ce qui limite l'infiltration d'eau dans le sous-sol. Après extraction de ce sous-sol, la surface altérée constituera potentiellement, comme la carrière actuelle, un réservoir aquifère de très faible capacité.	Modéré
Eau	Masses d'eau souterraines	Les terrains concernés par le projet sont des terrains de socle qui par nature sont non aquifères.	Faible
	Réseau hydrographique superficiel	Le site d'étude n'est pas concerné directement par une rivière ou un cours d'eau. L'hydrologie du secteur du projet se caractérise par deux cours d'eau : le Ternay et le Rigueboeuf. Les eaux de ruissellement de la carrière actuelle sont gérées en interne sur le site. Un rejet d'eaux claires vers l'extérieur a lieu occasionnellement vers le Ternay (rejet piloté par une pompe). Un suivi de la qualité de l'eau rejetée a été mis en place en sortie de site. Un suivi hydro-biologique a lieu dans le Ternay, en amont et en aval du rejet. Plusieurs mesures sont mises en place aujourd'hui sur la carrière pour éviter, réduire, prévenir et suivre les éventuels impacts sur les eaux souterraines et les eaux superficielles. Elles seront maintenues.	Fort
	Usages des eaux	D'après le projet de périmètre de protection, les terrains demandés en renouvellement et en extension de carrière se situent à l'intérieur du périmètre de protection éloigné de la prise d'eau de la ville d'Annonay, dans la retenue du Ternay. La DUP des périmètres de protection n'a pas encore été réalisée.	Très fort
Climat	Données météorologiques	Les données météorologiques présentées ne sont pas un enjeu, ce sont des paramètres utilisés pour la conception d'un projet.	-

Remarque du CE : Globalement le milieu physique comporte des enjeux importants.

3.1.2. MILIEU NATUREL

Cette rubrique concerne : **les zonages règlementaires (ZNIEFF, ZCS, ZICO, ...)** ; **la trame verte et bleue** ; **les habitats naturels** ; **la faune et la flore**. Le milieu naturel dans lequel est implanté le site d'étude -la carrière des « Gottes »- se caractérise par les éléments suivants :

Espaces naturels protégés : le site n'est concerné directement par aucun espace naturel protégé. Aucun espace protégé n'est compris dans un rayon de 10 km autour du site d'étude.

Sites Natura 2000 : l'aire d'étude rapprochée n'est comprise dans aucun site Natura 2000 mais trois zones spéciales de conservation (ZSC) classées Natura 2000 sont situées à moins de 5 km du site d'étude : la ZSC « Crêts du Pilat » ; la ZSC « Vallons et combes du Pilat rhodanien » ; la ZSC « Suc de Clava ».

Zonages d'inventaires (ZNIEFF) : les ZNIEFF répertoriées sont toutes distantes de plus d'un kilomètre du projet. Les plus proches étant : la ZNIEFF de type II « Crêts du Pilat » ; la ZNIEFF de type I « Vallée de la Riotet et ses adrets » ; la ZNIEFF de type I « Forêt de la combe de vert » ; la ZNIEFF de type I « Landes, prairies, pelouses, éboulis et boisements des crêts du Pilat ».

Les espaces naturels sensibles (ENS) : un unique zonage ENS jouxte l'aire d'étude rapprochée. Il concerne le secteur aval du ruisseau de Rigueboeuf situé immédiatement en amont de la confluence avec la rivière du Ternay et en contrebas de la RD 8.

Zones humides : les terrains du projet se trouvent en dehors de toute zone humide.

Parc naturel régional : les communes de Saint-Julien-Molin-Molette, Bourg-Argental et de Colombier sont intégralement concernées par le Parc Naturel Régional du Pilat. Ce Parc, créé en 1974, inclut 47 communes soit une superficie d'environ 70 000 ha. Il regroupe 38 communes de la Loire et 9 communes du Rhône. On y distingue quatre régions différentes : *la région de Condrieu ; la vallée du Gier ; les Monts du Pilat ; le Pilat rhodanien*.

Notons que le projet de renouvellement et d'extension de la carrière de roche massive de Saint-Julien-Molin-Molette se situe hors des « espaces à forte valeur patrimoniale, environnementale et paysagère » répertoriés par la bibliographie et par le PNR du Pilat (Sites Écologiques Prioritaires, Sites d'Intérêt Patrimonial...).

Trame verte et bleue : selon le SRADDET, l'aire d'étude est considérée comme étant un espace à perméabilité forte (continuités écologiques fonctionnelles assurant un rôle de corridor entre les réservoirs de biodiversité). Compte tenu des milieux naturels considérés, ce corridor écologique est majoritairement emprunté par les espèces caractéristiques des milieux boisés.

Habitats naturels : le site d'étude se trouve dans un contexte forestier et agricole, composé de prairies de pâture et de forêts naturelles gérées. Sur les 21 habitats ou complexes d'habitats : 2 habitats ont un enjeu *moyen à assez fort* ; 3 habitats ont un enjeu *moyen* ; tous les autres habitats ont un enjeu *faible*.

Flore et bryoflore : aucune espèce végétale à enjeu de conservation n'a été observée au sein de l'aire d'étude rapprochée en 2022. Aucune espèce de bryophyte protégée n'a été recensée.

Faune / Mammifères terrestres : les inventaires écologiques ont mis en évidence huit espèces au sein de l'aire d'étude dont l'Écureuil roux. De plus, deux espèces complémentaires ont été considérées comme potentiellement présentes (Hérisson d'Europe et Genette commune).

Faune / Chiroptères : les inventaires écologiques ont mis en évidence 8 espèces bénéficiant d'un statut de protection dont 4 présentent un *enjeu moyen* (Barbastelle d'Europe, Noctule commune, Noctule de Leisler et Pipistrelle pygmée). L'activité sur le site semble très faible à moyenne en fonction des secteurs. Le site est majoritairement utilisé comme zone de transit et éventuellement de chasse.

Faune / Oiseaux : parmi les 86 espèces d'oiseaux identifiées au sein de l'aire d'étude, 10 espèces nicheuses présentant un enjeu sont retenues pour l'observation.

Nicheurs probables ou possibles en milieux ouverts ou lisières forestières ou boisements: alouette des champs ; alouette lulu ; buse variable ; fauvette grisette ; hirondelle de fenêtre ; huppe fasciée ; moineau domestique ; pigeon colombin ; tourterelle des bois.

Nicheur certain : grand-duc d'Europe.

Faune / amphibiens : cinq espèces d'amphibiens ont été identifiées au sein de l'aire d'étude au niveau des bassins de décantation et des zones de stagnation d'eau périphériques. Aucun autre milieu naturel propice à ce groupe n'est présent sur l'aire d'étude.

Faune / reptiles : le site accueille une bonne diversité d'espèces mais aucune ne présente d'enjeu de conservation. Le lieu-dit « Bel Air » est très riche en diversité avec présence de sept espèces.

Faune / insectes : les milieux naturels identifiés sont relativement pauvres en insectes. Aucune espèce présentant un enjeu n'a été considérée comme étant potentiellement présente.

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des enjeux vis-à-vis d'espèces spécifiques

Enjeux	Groupes	Espèces
Très fort	-	-
Fort	Oiseaux	Huppe fasciée (<i>Upupa epops</i>)
Assez fort / Modéré	Chiroptères	Murin de Bechstein (<i>Myotis bechsteini</i>)
	Oiseaux	Alouette des champs (<i>Alauda arvensis</i>) Alouette lulu (<i>Lulula arborea</i>) Grand-duc d'Europe (<i>Bubo bubo</i>) Hirondelle de fenêtres (<i>Delichon urbicum</i>) Pigeon colombin (<i>Columba oenas</i>) Tourterelle des bois (<i>Streptopelia turtur</i>)
Modéré	Mammifères	Genette commune (<i>Genetta genetta</i>)
	Chiroptères	Barbastelle d'Europe (<i>Barbastella barbastellus</i>) Grand Murin (<i>Myotis myotis</i>) Murin à oreilles échancrées (<i>Myotis emarginatus</i>) Noctule commune (<i>Nyctalus noctula</i>) Noctule de Leisler (<i>Nyctalus leisleri</i>) Pipistrelle pygmée (<i>Pipistrellus pygmaeus</i>)
	Oiseaux	Buse variable (<i>Buteo buteo</i>) Fauvette grisette (<i>Sylvia communis</i>) Gobemouche gris (<i>Muscicapa striata</i>) Moineau domestique (<i>Passer domesticus</i>)

	Amphibiens	Crapaud calamite (<i>Epidalea calamita</i>)
	Insectes	Lucane Cerf-volant (<i>Lucanus cervus</i>)
Faible	-	Autres espèces

Le tableau ci-dessous présente la synthèse des enjeux vis-à-vis des habitats

N°	Habitat / Rattachement phytosociologique	Enjeux	Espèces
1	Eau mésotrophe stagnante	Moyen	Amphibiens
2	Bassin de rétention d'eau	Moyen	Amphibiens
3	Prairie mésohygrophile acidoclinophile à Jonc à fleurs aiguës (<i>Juncus acutiflorus</i>) et Crételle à crêtes (<i>Cynosurus cristatus</i>)	Moyen	Amphibiens et oiseaux
4	Prairie pâturée collinéenne à Luzule champêtre (<i>Luzula campestris</i>) et Crételle à crêtes (<i>Cynosurus cristatus</i>)	Assez fort	Zone de chasse pour les Chiroptères et oiseaux
		Moyen	
5	Zone rudérale	Assez fort	Grand-duc d'Europe
		Faible	-
6	Fourré médio-européen sur sols riches	Moyen	Oiseaux, amphibiens et reptiles
		Faible	-
7	Formation à Genêt à balais (<i>Cytisus scoparius</i>) du Massif central	Moyen	Oiseaux et reptiles
8	Ourlet dominé par la Fougère aigle (<i>Pteridium aquilinum</i>) des sols acides	Assez fort	Zone de chasse pour les Chiroptères et oiseaux
		Faible	-
9	Haie d'espèces indigènes riche en espèces	Assez fort	Zone de chasse et repro de Chiroptères et oiseaux
		Faible	-
10	Fourré eutrophile acidiphile à acidocline de recolonisation des coupes forestières	Faible	-
11	Hêtraie mixte acidiphile sub-atlantique	Moyen	Zone de chasse et reproduction de Chiroptères et oiseaux
12	Forêt de ravins acidophiles à Frêne élevé, Érable sycomore et Tilleul	Moyen	Zone de chasse pour les Chiroptères et oiseaux
13	Boisement mixte à <i>Pinus sylvestris</i> et <i>Quercus pubescens</i>	Moyen	Zone de chasse pour les Chiroptères et oiseaux
14	Forêt de Pins sylvestres du Massif central	Moyen	Zone de chasse pour les Chiroptères et oiseaux
15	Site industriel en activité	Faible	-
16	Grande culture	Faible	-

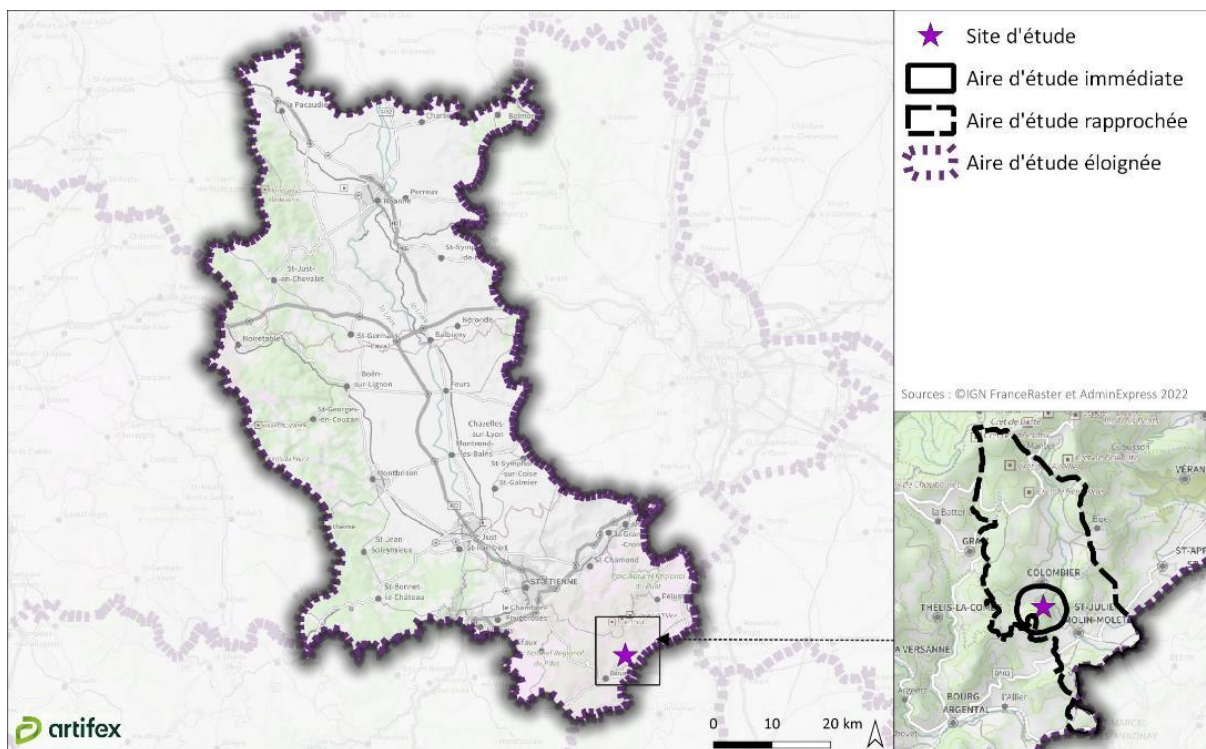
N°	Habitat / Rattachement phytosociologique	Enjeux	Espèces
17	Plantation de Sapins pectinés (<i>Abies alba</i>)	Faible	-
18	Plantation de Cèdres de l'Atlas (<i>Cedrus atlantica</i>)	Faible	-
19	Plantation de Sapins de Douglas (<i>Pseudotsuga menziesii</i>)	Faible	-
20	Habitat résidentiel dispersé	Moyen	Reptiles et oiseaux
21	Voirie	Faible	-

Appréciation du CE : malgré des enjeux « assez forts » pour certaines espèces d'oiseaux, les tableaux ci-dessus mettent en évidence un enjeu global « modéré » pour les différentes composantes du milieu naturel. Ceci est à rapprocher du fait que la présente demande d'autorisation environnementale ne comporte pas de « demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées ». En effet, dans le présent projet, les zones boisées les plus sensibles qui devaient être défrichées dans le projet initial, dont l'autorisation a été annulée par le tribunal administratif, ne le sont plus dans le projet actuel.

3.1.3. MILIEU HUMAIN

Appréciation du CE : en raison de l'aspect sensible du projet dû au contexte local difficile, l'analyse du milieu humain est fondamentale. Pour cette raison, un paragraphe lui est dédiée dans mes conclusions.

Pour le milieu humain, l'aire d'étude éloignée est le département de la Loire ; l'aire d'étude rapprochée est constituée des communes de Colombier et de SJMM ; l'aire d'étude immédiate se trouve dans un rayon de 500 m autour du site ; le site d'étude correspond à la maîtrise foncière du pétitionnaire.



Carte de localisation des aires d'études du milieu humain

Socio-économie locale

Le tableau suivant synthétise le découpage administratif des communes du site d'étude.

Région	Département	Arrondissement	Canton	Intercommunalité	Communes
Auvergne-Rhône-Alpes	Loire	Saint-Etienne	Le Pilat	CC des Monts du Pilat	Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette

La commune de Colombier couvre une superficie de 9,5 km² et la densité de population est de 16,9 hab./km² ; celle de Saint-Julien-Molin-Molette couvre une superficie de 17,9 km² et la densité de population est de 120,5 hab/km² . A titre de comparaison, la densité de population de la communauté de communes est de 49,7 hab./km² et celle du département de la Loire est de 159,7 hab./km².

Entre 1975 et 2018, la population de la commune de Colombier est passée de 255 à 301 habitants et celles de SJMM de 1219 à 1139 habitants. Durant cette période, les populations sont donc restées relativement stables comme celle du département (742 396 vs 763 441).

Implantation de l'habitat. Aucune habitation n'est localisée sur les terrains du projet et il y a peu d'habitations aux alentours, comme le montre le tableau ci-après.

Repère sur le plan	Distance à vol d'oiseau par rapport aux limites d'autorisation demandées		Distance à vol d'oiseau par rapport aux limites d'exploitation demandées
1 « Taillis vert »	200 m		210 m
2 « Malencogne »	140 m		150 m
3 « Coron »	310 m		330 m
4 « Bel Air »	75 m		145 m
5 « Les Fougères »	185 m		240 m
6 « Camping »	360 m		370 m

A noter que le PLU de Saint-Julien-Molin-Molette n'a pas prévu de futures zones à urbaniser à proximité de la carrière. La commune de Colombier est dotée d'une carte communale.

Les activités économiques locales. Ci-après les principales activités qui caractérisent les deux communes du site d'étude.

1) Colombier : à fin 2019, le commerce de gros et de détail, les transports, l'hébergement et la restauration comptaient pour environ 36% dans le nombre d'établissements commerciaux et celui des industries manufacturières, extractives (carrière des « Gottes») et autres pour 21%. La commune compte plusieurs gîtes et chambres d'hôtes. En fait, Colombier est une commune essentiellement rurale (15 exploitants agricoles) avec une carrière sur son territoire.

2) Saint-Julien-Molin-Molette : c'est aussi une commune rurale avec des activités plus diversifiées : à fin 2019, le commerce de gros et de détail, le transport, l'hébergement et la restauration comptaient pour environ 30% dans le nombre d'établissements commerciaux ; celui des industries manufacturières, extractives (carrière des « Gottes») et autres pour environ 16% ; l'administration publique, l'enseignement et la santé (1EPHAD) pour environ 15% . Elle compte 7 exploitations agricoles.

On y trouve de nombreuses activités touristiques et culturelles ; elle héberge un office du tourisme et un camping. Plusieurs artisans ou artistes ont créé des ateliers ou exposent leurs œuvres en période de forte fréquentation touristique. Le secteur d'étude compte plusieurs chemins de randonnée.

Au plan industriel, on compte 6 établissements classés ICPE dans un rayon de 7 km autour du site d'étude : DD CARRIERES à Colombier et SJMM ; CAT SCHAUB FRANCE à Bourg-Argental ; CANSON SAS à Annonay ; AOSTE SNS et SOIERIES DU LIMONY à Maclas ; TRANCHANT HENRI à La Versanne.

Dans l'aire d'étude immédiate, on compte un site classé BASIAS : M.CELLAND et Fils (production/distribution de combustibles gazeux (acétylène)).

Appréciation du CE. Ces deux communes sont localisées un peu à l'écart de la départementale D1082, principale liaison routière entre la métropole stéphanoise et la vallée du Rhône. Cette situation leur confère une certaine quiétude mais les empêchent de profiter des activités liées au trafic sur la route précitée comme c'est, par exemple, le cas de Bourg-Argental.

Biens matériels (infrastructures de transport /servitudes)

Voies de circulation. La voie ferrée la plus proche du site d'étude se trouve à environ 12 km à l'Est à vol d'oiseau, dans la vallée du Rhône. L'aérodrome le plus proche se trouve à environ 19 km au Sud-Est à vol d'oiseau, à Saint-Rambert-d'Albon. La voie navigable la plus proche, le Rhône, se trouve à environ 12 km à l'Est à vol d'oiseau.

Trafic. Pour la commercialisation des matériaux, les véhicules empruntent actuellement la RD 8, puis la RD 503 ou la RD34. Une importante partie du trafic traverse le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.

Appréciation du CE. Les nuisances occasionnées par ce trafic dans le bourg de SJMM constituent, de loin, un des principaux motifs des opposants au maintien et à fortiori à l'extension de la carrière. Elles sont largement à l'origine de l'aspect sensible de ce projet. Les éléments ci-après caractérisent la situation présente.

- **Depuis 2010**, le trafic est relativement constant (environ 8 000 camions sortant du site par an, soit environ 16 000 passages de camions). A partir de 2019, le trafic a diminué, passant sous la barre des 8 000 camions sortant annuellement du site.

- **L'arrêté d'autorisation d'exploitation temporaire** signé par la Préfète de la Loire le 21 mars 2022 (voir l'annexe 1 du dossier) permet l'exploitation du site, sous certaines conditions liées au trafic : 1) Le trafic par camions dans le village de Saint-Julien-Molin-Molette est limité à 75 000 t/an et 600 t/j. 2) Le trafic par camions dans le village de Colombier est limité à 25 000 t/an et 200 t/j. 3) Le nombre de passages quotidiens à Saint-Julien-Molin-Molette est limité à 50 au maximum. 4) Le nombre de passages quotidiens à Colombier est limité à 20 au maximum.

- **Destination des matériaux extraits de la carrière.** Le rayon de chalandise du marché local de la carrière est de l'ordre de 25 km et se répartit comme suit : 1) 53% des volumes alimentent les marchés du Nord et du Sud-Pilat. 2) 35% des volumes sont orientés vers la plateforme de Sablons, appartenant à l'entreprise, pour la production d'enrobés, le gravillonnage des routes, le ballast SNCF, etc. 3) 11% des volumes vont au-delà d'un rayon de 30 km, et sont utilisés pour la fabrication d'enrobés spéciaux sur les autoroutes et pour le ballast des voies ferrées.

- **Itinéraires alternatifs.** Afin de supprimer la traversée des camions dans le bourg de SJMM plusieurs réflexions et études ont été réalisées :

* En 2012, la société DELMONICO DOREL CARRIERES a mandaté le bureau d'études BEMO-URBA-INFRA pour réaliser une étude de faisabilité et une notice d'impact dans le cadre de recherches d'itinéraires sécurisés pour l'exploitation de la carrière. L'étude est insérée en annexe 23 du dossier.

* Suite aux échanges lors des 5 réunions de concertation tenues entre juillet et novembre 2019, et des 2 réunions de synthèse tenues en Préfecture en décembre 2019 et février 2020, une nouvelle étude d'itinéraires alternatifs a été réalisée en février 2022. Elle est jointe en annexe 24 du dossier.

* Par arrêté préfectoral de mise en demeure (APMD) en date du 21 mars 2022, Madame la Préfète de la Loire demande à DELMONICO DOREL CARRIERES d'étudier un itinéraire d'évitement du village de Saint-Julien-Molin-Molette.

* Courant juin 2022, l'entreprise DELMONICO DOREL CARRIERES a mandaté le Bureau d'études Réalités pour la réalisation d'un avant-projet permettant de définir les modalités d'aménagement de voies d'évitement des bourgs de Saint-Julien-Molin-Molette et Bourg-Argental.

Cet avant-projet se base sur les éléments transmis par l'entreprise (étude BEMO URBA de 2012) sur des relevés de terrain ainsi que sur les différents échanges entre l'entreprise, les services du

Département de la Loire, et les élus locaux. La note de synthèse de l'avant-projet est insérée en annexe 28 du document des annexes. Voir aussi le paragraphe 5.5 du présent rapport.

Agriculture et forêt

Agriculture. En 2010, la Superficie Agricole Utile (SAU) de la commune de **Colombier** était de 607 ha (soit 34 % du territoire communal) ; dont 119 ha en terres labourables et 486 ha enherbés.

En 2010, la SAU de la commune de **Saint-Julien-Molin-Molette** était de 521 ha (soit 55,1 % du territoire communal) ; dont 158 ha de terres labourables et 362 ha enherbés.

Aucune activité agricole n'est recensée sur le site d'étude.

Selon l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO), les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette sont concernées par les aires agricoles des produits suivants :

Commune concernée	Produit Protégé	Statut de la protection*
Colombier Saint-Julien-Molin-Molette	Rigotte de Condrieu	AOC-AOP
	Volailles du Forez	IGP
	Volailles d'Auvergne	IGP

*IGP : Indication géographique protégée ; AOC : Appellation d'origine contrôlée ; AOP : Appellation d'origine protégée

Forêt. Au regard des inventaires de terrain réalisés dans le cadre du présent projet (voir annexe 25 du dossier), on trouve sur les terrains de l'emprise de l'extension demandée les formations boisées suivantes : 1) Boisement mixte. 2) Plantation de Sapin de Douglas. 3) Plantation de Cèdre de l'Atlas. 4) Hêtraie mixte acidiphile sub-atlantique. 5) Formation de Genêt à balais.

Les autres paramètres du milieu humain que sont la santé humaine (nuisances sonores et vibratoires), déchets, patrimoine et archéologie, etc. sont abordés dans la suite du présent rapport (§ 3.2). Ils sont toutefois évoqués dans le tableau de synthèse ci-après

Synthèse des enjeux issus de l'analyse de l'état initial du milieu humain.

Thématique		Enjeu retenu	Niveau d'enjeu
Socio-économie locale	Démographie	L'état des lieux de la démographie présenté n'est pas un enjeu, il permet de connaître le contexte et la dynamique démographique du territoire.	-
	Habitat	Deux lieux-dits sont présents dans l'aire d'étude immédiate du site. L'habitation la plus proche du site se trouve à 75 m des limites de l'autorisation.	Très fort
	Contexte économique et industriel	L'aire d'étude immédiate est marquée par la présence de la carrière des « Gottes ». Toutefois le site d'étude se place dans un contexte rural.	Fort

	Tourisme et loisirs	Un chemin de randonnée se trouve à environ 65 m à vol d'oiseau à l'Est du site d'étude. Celui-ci est visible depuis certains chemins de randonnée du secteur (depuis Colombier). Un camping se trouve à environ 350 m au Sud-Est du site d'étude.	Modéré
Biens matériels	Infrastructures de transport	La départementale RD8 borde le site à l'Est. Elle est utilisée pour la commercialisation des matériaux. Le trafic lié à la carrière traverse en partie le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.	Très Fort
	Réseaux	Aucun réseau n'est localisé sur les terrains du site d'étude, hormis ceux créés pour les activités de la carrière actuelle.	Faible
Terres	Agriculture	Aucune activité agricole n'est présente sur le site d'étude.	Faible
	Espaces forestiers	Des boisements sont présents sur les terrains de l'extension. La poursuite de l'exploitation du site nécessitera de défricher environ 32 889 m ² de boisements.	Modéré
Santé humaine	Contexte acoustique	Le contexte acoustique est marqué par l'activité de la carrière et par la RD8 qui borde le site d'étude. L'activité de la carrière respecte les seuils réglementaires.	Modéré
	Qualité de l'air	Le site d'étude possède une bonne qualité d'air.	Fort
	Pollution lumineuse	Les émissions lumineuses au sein du site d'étude sont faibles.	Fort

Appréciation du CE. L'analyse du milieu humain met en évidence que deux éléments devront faire l'objet d'une vigilance particulière : les habitats proches du site et le trafic des véhicules desservant la carrière et traversant les bourgs de Colombier et de SJMM.

3.1.4. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Pour l'analyse de ces risques l'aire d'étude éloignée est le département de la Loire ; l'aire d'étude rapprochée est le territoire des communes de Colombier et de SJMM ; le site d'étude correspond à la maîtrise foncière du pétitionnaire.

Risques naturels.

Séismes. Le site d'étude se trouve en zone 2 (décrets n°2010-1254 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010 relatifs à la prévention du risque sismique). Le risque sismique évalué sur une échelle de 1 à 5 est donc considéré ici comme **faible** et n'entraîne pas de contrainte particulière pour le projet.

Feux de forêt. Les terrains du site d'étude sont en partie boisés. Un défrichement de ces zones sera effectué au fur et à mesure de l'avancée de l'exploitation. Des mesures seront prises sur le site de la carrière pour éviter tout incendie.

Mouvements de terrain. Le risque de mouvement de terrain concerne la commune de Saint-Julien-Molin-Molette. Il est lié au **retrait-gonflement des argiles**. Toutefois, les terrains du site d'étude se trouvent en dehors de tout aléa lié au retrait-gonflement des argiles.

Tempête / Tornade. Compte-tenu du contexte climatique du secteur de la carrière, aucune mesure particulière ne sera mise en place sur le site de la carrière des « Gottes ».

Risque particulier : potentiel radon. Le projet de carrière ne prévoit pas l'implantation de bâtiment. L'extraction s'effectue à l'air libre. Il n'y a donc pas de risque d'accumulation de radon.

Foudre. Les équipements présents sur le site d'étude ne sont pas visés par l'arrêté du 15 janvier 2008 qui fixe les prescriptions concernant la protection de certaines installations classées contre les effets de la foudre. Le risque de foudroiement est très faible.

Risque technologique (minier).

D'après l'inventaire du BRGM, il n'y a pas d'ancienne mine sur les terrains du site d'étude. Aucune mesure ne sera prise par la société DELMONICO DOREL CARRIERES.

Synthèse des enjeux issus de l'analyse de l'état initial des risques naturels et technologiques.

Thématique		Enjeu retenu	Niveau d'enjeu
Risques naturels	Inondation	Le site d'étude se trouve en dehors de toute zone soumise au risque d'inondation.	Faible
	Retrait/gonflement des argiles	Le site d'étude se trouve hors zone d'aléa	Faible
	Mouvements de terrain	Aucun mouvement de terrain n'a été recensé sur les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette	Faible
	Cavités	Le site d'étude n'est pas concerné par la présence de cavités souterraines.	Faible
	Feu de forêt	Les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette sont concernées par le risque de feu de forêt. De plus, le site d'étude est fortement exposé à l'aléa au vu des boisements présents sur et aux abords des terrains.	Très fort
	Risque sismique	Le risque sismique au niveau du site d'étude est faible.	Faible
	Foudre	La densité de foudroiement au niveau du site d'étude est faible.	Faible
	Radon	Les analyses effectuées sur la carrière actuelle n'ont pas mis en évidence une influence de fonctionnement de l'exploitation sur les niveaux de radon 222 présents naturellement dans l'air du site d'étude.	Faible
Risques technologiques	Risque industriel	Le site d'étude n'est pas concerné par un risque industriel.	Faible
	Transport de Matières Dangereuses	Les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette ne sont pas concernées par ce type de risque.	Faible
	Risque minier	Il n'y a pas d'ancienne mine sur le site d'étude.	Faible

Appréciation du CE. Le risque feu de forêt est impérativement à prendre en considération pour la mise en œuvre du projet.

3.1.5. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Pour l'analyse de ces composantes environnementales : l'aire d'étude éloignée est délimitée par un cercle de rayon 5 km autour du site ; l'aire d'étude rapprochée par un cercle de rayon 2 km ; l'aire d'étude immédiate est l'emprise de la demande d'autorisation de l'arrêté de 2020 (annulé) ; le site d'étude correspond à la maîtrise foncière du pétitionnaire.

Concernant cette rubrique, deux points sont à noter :

- Le site d'étude s'insère dans l'unité paysagère du « Massif du Pilat » qui correspond à l'encrage départemental des unités « Bassin de Bourg-Argental, plateau de Pélussin » et « Pentes Nord-Ouest du Pilat » définies par l'Observatoire des paysages de Rhône-Alpes.

- Aucun site ou monument historique ne se trouve à moins de 500 m du projet de la société DELMONICO DOREL CARRIERES

Synthèse des enjeux issus de l'analyse de l'état initial des paysages et du patrimoine.

Thématique		Enjeu retenu	Niveau d'enjeu
Patrimoine	Parc régional	Le site d'étude se trouve au sein du Parc régional du Pilat	Fort
	Monuments historiques classés ou inscrits	Enjeu faible pour l'Eglise/Portail et colonnes latérales situés à environ 4,7 km du site d'étude. Mais enjeu modéré pour les Croix situées à environ 540 à 740 m du site d'étude (sur la commune de Colombier).	Faible à modéré
	Sites classés, inscrits ou remarquables	La carrière est située à environ 5 km du site pittoresque des Crêts du Pilat (1300 ha classés par décret le 21 août 2015) classé pour «sa lande pseudo-alpine composée du genêt poilu, de l'airelle rouge et de l'Alchemille des Alpes qui se retrouve autour des crêts de la Perdrix et de l'OEillon et qui contraste avec les chirats, les hêtraies- sapinières et les tourbières également présents dans le site».	Fort
Paysage	Environnement immédiat du site	La carrière se situe à un seuil naturel d'entrée du massif au sein de la vallée du Ternay, affluent de la Dédôme, qui découpe les monts des Eversins (913 m NGF) et du Bois Gras (822 m NGF) au droit du site. Les altitudes de la carrière sont comprises entre 700 m NGF (au niveau du carreau des installations) et 850 m NGF (en sommet du front actuel supérieur), soit environ 150 m de dénivelé.	Très fort
	Physionomie actuelle	Adaptation de la remise en état au fil des années d'exploitation, afin de réduire l'impact paysager du site.	Fort

Appréciation du CE : le paysage constitue globalement un enjeu fort, d'où l'importance des travaux de remise en état du site tout au long de l'exploitation.

3.2. ANALYSE DES IMPACTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ERC PREVUES

Dans ce paragraphe toutes les composantes environnementales sont analysées. Pour chacune d'elles sont décrites : 1) Le contexte du site et les origines des impacts potentiels. 2) Les principales mesures et contrôles prévus pour réduire voire éviter ces impacts (mesures dites ERC = Eviter/Réduire/Compenser). 3) L'impact résiduel (celui qui subsiste après la mise en oeuvre des mesures ERC).

3.2.1. MILIEU PHYSIQUE / IMPACTS SUR LES SOLS

Origine des impacts. L'instabilité peut être causée par les tirs de mines. La destruction du sol sera provoquée par le décapage de la terre végétale en partie Sud-Ouest du site. Ces manipulations, si elles étaient effectuées sans précaution, entraîneraient la perte des caractéristiques physiques (structure et texture) et l'appauvrissement biologique du sol.

Après défrichage puis enlèvement de la couverture végétale, des phénomènes d'érosion pourront se produire sous l'effet du lessivage des eaux de pluie. L'érosion de particules fines sera prépondérante sur les zones pentues (zones d'extraction) ainsi que sur les pistes de circulation.

Principales mesures ERC /Contrôles. 1) Une bande de 10 m minimum sera laissée entre la limite d'autorisation et l'emprise de l'extraction. 2) Visite détaillée des fronts après chaque tir de mine pour détecter les surplombs, les blocs instables, etc. Décrochage des blocs instables par procédé mécanique ou « mini-tir » de mine. 3) La terre végétale sera réutilisée comme dernière couche des zones remblayées et sera réensemencée.

Impacts résiduels.

- L'exploitation du gisement aura un impact faible et temporaire sur la **stabilité** des terrains qui restera localisée au niveau des fronts en cours d'exploitation.
- Le projet présente un risque faible et temporaire vis-à-vis de la **destruction** des sols.
- L'impact du projet sur l'**érosion** du sol est faible et temporaire et plutôt en lien avec le risque de pollutions des eaux d'écoulement (par remobilisation des matières en suspension).

3.2.2. MILIEU PHYSIQUE / IMPACTS SUR LES EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLE

Origine des impacts. A noter la présence des ruisseaux *Le Ternay* et *Rigueboeuf* à quelques centaines de mètres du site. L'exploitation du gisement s'effectuant exclusivement « à sec », les impacts sur les eaux sont essentiellement liés aux risques de pollution de surface ruisselant sur le sol ou percolant à travers le sol jusqu'à la nappe phréatique.

Les **pollutions chroniques** peuvent provenir soit des eaux pluviales susceptibles d'être souillées par des hydrocarbures épanchés au sol, soit des installations sanitaires. Les **pollutions accidentelles** peuvent avoir pour origine un épanchement d'hydrocarbures (gazole, huile) suite à une collision de véhicules ou à une rupture de flexible ou encore d'un rejet d'eau des bassins de décantation chargé en fines MES.

Principales mesures ERC /Contrôles. 1) Extraction hors nappe phréatique. 2) Pas de pompage dans la nappe au niveau du site. 3) Stockage du GNR pour les engins en cuve double-paroi et des fûts d'huiles sur rétention. 4) Pas de lavage des matériaux sur le site donc pas d'eau de process sur le site. 5) Programme d'entretien préventif et règlementaire des engins et équipements industriels. 6) Traitement des eaux sanitaires dans une fosse septique. 8) Eaux pluviales : collectées et orientées

vers des bassins d'orage et de décantation puis recyclées sur le site (rejets ponctuels dans le réseau de voirie de la RD8 puis dans *Le Ternay* avec plusieurs contrôles de qualité annuels).

Impacts résiduels.

- *Risque nul de pollution chronique et risque très faible et temporaire de pollution accidentelle (pour le sous-sol et les eaux souterraines).*
- *Le risque de pollution des eaux souterraines par les matières en suspension issues des tirs, de l'abattage, du concassage ou du stockage de matériaux est faible et temporaire, avec une circulation dans de petites fissures du gisement.*
- *Suite à l'analyse de l'accidentologie sur des sites similaires au projet on déduit que la probabilité de pollutions potentielles des eaux souterraines via la carrière des « Gottes » sera très faible et temporaire.*
- *L'impact sur le cours d'eau *Le Ternay* sera modéré.*
- *L'impact du projet sur les captages AEP dans le *Ternay* (réalisés en amont du rejet des eaux de ruissellement de la carrière) est très faible voire nul et permanent.*

3.2.3. MILIEU PHYSIQUE / IMPACTS SUR LE CLIMAT

Origine des impacts. Le changement climatique, dû aux émissions de gaz à effets de serre, aura un impact significatif sur notre environnement et nos modes de vie dans les prochaines décennies.

Les effets directs du projet sur le climat seront dus aux émissions de gaz à effet de serre liées à la fabrication des granulats et à leur transport en vue de leur commercialisation qui nécessitent : des engins de chantier, des camions et des installations de traitement des matériaux. Les émissions de CO₂ occasionnées par la mise en oeuvre du projet sont précisées dans le tableau suivant :

Projet de renouvellement et d'extension du site des « Gottes »			
Activités sources d'émission de GES			Puits carbone engendré par la remise en état finale
Défrichement des terrains	Fabrication de granulat	Transport par camion	
947 teqCO₂ **	150 000 t/an x 0,004 teqCO ₂ /tonne = 600 teqCO₂/an (incertitude : 50%)	26 km * x 150 000 t/an x 0,000105 teqCO ₂ /t.km = 409 teqCO₂/an (incertitude : 70%)	Reboisement sur site : 717 teqCO ₂ Reboisement hors site : 302 teqCO ₂ Prairies/zones végétalisées : 2 329 teqCO ₂ Remise en état déjà réalisée sur le site : 288 teqCO ₂ Total : 3 636 teqCO₂

* Rayon de chalandise ** D'après les chiffres 2020 ORCAE

A noter que les émissions de gaz à effet de serre pendant la poursuite de l'exploitation de la carrière seront plus faibles que dans le cadre de l'autorisation de 2020 puisque la production maximale du projet sera de 150 000 t/an au lieu de 165 000 t/an.

Principales mesures ERC / Contrôles. 1) Traitement sur le site même des matériaux extraits pour produire des granulats. 2) Limitation de la vitesse des engins sur le site à 20 km/h. 3) Entretien régulier des véhicules et des engins. 3) La carrière des « Gottes » approvisionne en priorité le marché

local (rayon de chalandise d'environ 26 km). 4) La remise en état du site générera un puits carbone de 3 636 teqCO₂ (reboisement et végétalisation).

Impact résiduel.

- Le projet aura un impact faible sur les émissions de gaz à effet de serre.

3.2.4. IMPACTS SUR LE MILIEU NATUREL

Origine des impacts. Le défrichement de 3,2 ha prévu au projet est à l'origine des divers impacts potentiels sur le milieu naturel. Ils sont répertoriés dans le tableau suivant :

Impacts bruts potentiels	Dégagement des emprises	Exploitation	Remise en état
Destruction ou dégradation de milieux naturels	Oui	Non	Non
Destruction d'individus d'espèces animales et végétales	Oui	Oui	Non
Dérangements d'espèces animales et végétales	Oui	Oui	Non
Rupture des connectivités écologiques	Oui	Non	Non
Propagation d'espèces exotiques envahissantes	Oui	Non	Oui
Pollution des milieux naturels	Oui	Oui	Non

Dans un premier temps, les impacts bruts (avant mise en œuvre des mesures ERC) ont été évalués pour les habitats, la flore et la faune (mammifères, chiroptères, oiseaux, amphibiens, reptiles, insectes). Cette analyse concerne particulièrement les espèces potentiellement affectées par le projet et présentant un enjeu et/ou protégées.

Il en ressort que sur 40 espèces étudiées, seules 2 espèces ne subissent pas un niveau d'impact brut nul, négligeable ou faible. Ce sont les 2 espèces du tableau ci-après :

Espèces	Impacts	Descriptif	Niveau d'impact brut
Grand-duc d'Europe	Dégradation d'habitats	Une plateforme utilisée en reproduction.	Assez fort
	Destruction d'individus	Potentiellement quelques individus	Assez fort
Tourterelle des bois	Dégradation d'habitats	2,96 ha de fourrés et bois en reproduction	Moyen
	Dérangement d'individus	Dérangement de quelques individus	Moyen

Principales mesures ERC /Contrôles

- Balisage des zones sensibles.
- Prise en compte du cycle biologique des espèces lors de la réalisation des travaux.
- Phasage des opérations afin de préserver aussi longtemps que possible l'aire du Grand-Duc d'Europe et création de plateformes propices à son accueil.
- Prise en compte des espèces exotiques envahissantes.
- Limitation et adaptation des éclairages du site.
- Mise en place de dispositifs préventifs de lutte contre les pollutions, de gîtes artificiels propices aux chiroptères et d'hibernaculums.
- Création de zones de stagnation d'eau propice à la reproduction des amphibiens.
- Réutilisation des terres non exploitables sur les emprises de la carrière.
- Remise en état des terrains après finalisation des travaux.

Impacts résiduels

- L'étude conclut qu'après mise en œuvre des mesures ERC tous les habitats et toutes les espèces présentant un enjeu subiront un impact résiduel nul ou négligeable.

3.2.5. EVALUATION EFFETS CUMULES ET INCIDENCES SUR NATURA 2000

L'étude d'impact met en évidence que :

- *Aucun projet n'étant prévu à proximité du projet dans un rayon de 3 kilomètres, il n'y a pas d'effets cumulés du présent projet avec un autre projet identifié.*
- *L'état de conservation des sites Natura 2000 ne sera nullement dégradé lors de la réalisation du projet.*

Appréciation du CE. *Le très faible impact global sur le milieu naturel, qui implique toutefois la mise en œuvre rigoureuse des mesures ERC prévues, peut s'expliquer principalement par le fait que les zones susceptibles d'être le plus impactées par le défrichement dans le projet précédent ont été écartées dans le présent projet (2,9 ha ne sont plus défrichés).*

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, dans le présent projet, il n'y a pas de demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées.

3.2.5. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN / SOCIO-ECONOMIE LOCALE

Cette rubrique traite des impacts du projet sur les activités économiques et touristiques, les infrastructures de transport et le trafic routier.

Origine des impacts. Le trafic des poids-lourds, inhérent à l'activité de la carrière, constitue la principale nuisance évoquée par les opposants à la carrière du fait qu'une grande partie de ces véhicules traverse le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.

L'arrêté préfectoral du 21 mars 2022, portant autorisation provisoire d'exploiter avec mise en demeure de régularisation, prescrit que le (*nouveau*) dossier de demande d'autorisation environnementale « *devra comprendre l'étude d'un itinéraire permettant d'éviter le village de Saint-Julien-Molin-Molette* ».

Dans cette perspective, un **processus d'échanges concertés** a été mis en œuvre, visant à associer les acteurs institutionnels locaux. Ont participé : les communes de Saint-Julien-Molin-Molette, de Colombier, de Bourg-Argental ; la communauté de communes des *Monts du Pilat* ; le Conseil

Départemental ; le Parc Naturel Régional du Pilat ; les sénateurs de la Loire (M. Tissot et M. Fournier représenté par M. Rivard, représentant également l'association des Maires Ruraux.)

Cinq réunions se sont tenues entre mai et septembre 2022 au cours desquelles de nombreux thèmes ont été abordés : activités et stratégie de l'entreprise DELMONICO DOREL CARRIERES, réduction des nuisances, évitement des centres-bourgs, équilibre entre activité économique et protection de l'Environnement, etc . Une proposition d'itinéraire d'évitement, débattue lors des réunions, a été élaborée et soumise aux participants. Il en est ressorti :

Au cours des réunions successives, les participants ont clairement affirmé et réitéré une position défavorable à un itinéraire d'évitement du fait des impacts prévisibles sur le territoire, en particulier :

- 1) L'impossibilité de faire passer tous les camions par cette voie d'évitement, d'où un maintien de passages de camions dans SJMM.*
- 2) L'impact sur les activités agricoles (des terrains seraient soustraits à l'agriculture).*
- 3) L'artificialisation des sols.*
- 4) L'impact environnemental global.*
- 5) Les recours éventuels (probables) de propriétaires.*
- 6) Le délai de réalisation (plusieurs années) non compatible avec l'autorisation provisoire.*
- 7) Le coût élevé et le mode de financement.*

In fine, « L'ensemble des participants souhaite approfondir en priorité la réflexion sur la solution de répartition du flux de camions de la carrière sur les routes départementales existantes et sur la recherche du nombre de circulations moyennes et maximales acceptable en traversée de Saint-Julien-Molin-Molette ».

DELMONICO DOREL CARRIERES a pris acte de la position défavorable à un itinéraire alternatif.

Le Conseil départemental a confirmé que les voiries départementales, notamment les RD34, RD503 sont structurées pour recevoir ce trafic.

D'autre part, l'entreprise DELMONICO-DOREL CARRIERES a travaillé à une nouvelle organisation permettant de réduire le trafic en pointe, notamment grâce à la mise en œuvre d'une logistique contrainte et à l'abandon de certains marchés.

Dans le cadre des échanges concertés, la municipalité de Colombier a accepté que 30 à 40% des poids-lourds liés à la carrière traversent sa commune.

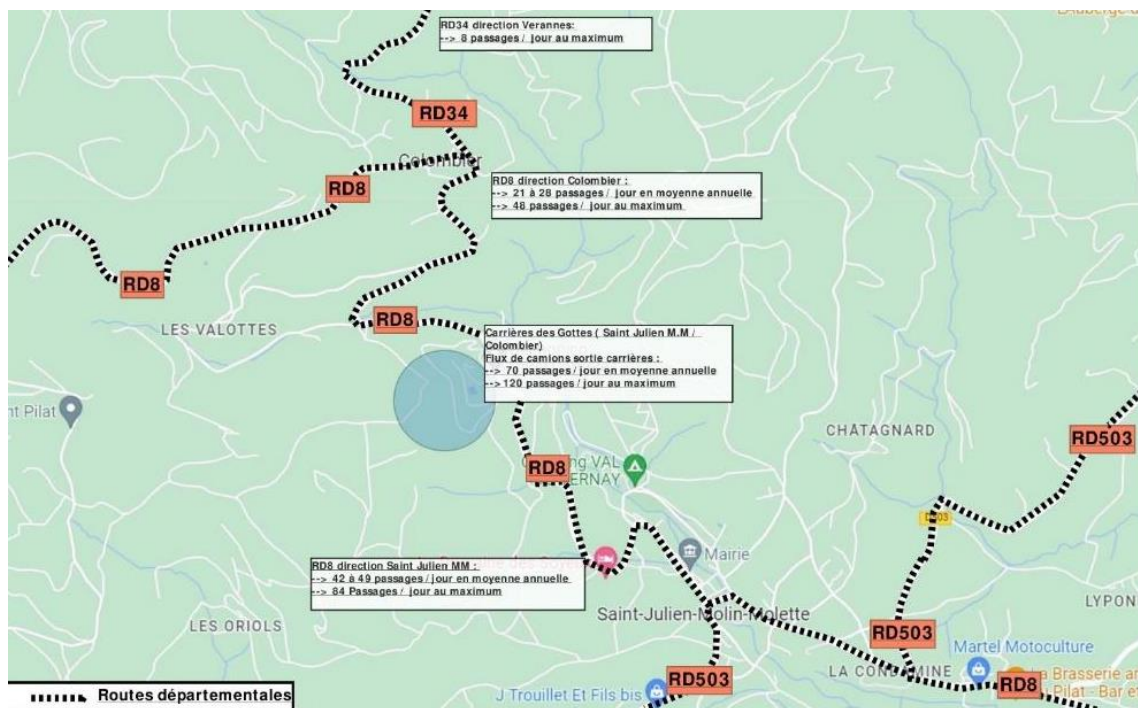
Principales mesures ERC /Contrôles

Au terme d'une analyse très détaillée des paramètres caractérisant les différentes voies concernées (RD8, RD34, RD503) : trafics annuels et journaliers, largeur des voies, accidentologie, moyens de stationnement, le maître d'ouvrage est en mesure de s'engager sur un trafic de camions engendré par l'exploitation de la carrière des « Gottes » tel que décrit ci-après.

	Flux total carrière	Dont flux RD8 direction Saint-Julien-Molin-Molette	Dont flux RD8 direction Colombier
Passages/jour en moyenne annuelle	70	42 à 49	21 à 28
Passages/jour au maximum	120	84	48

Répartition du trafic « carrière » : 60 à 70% par Saint-Julien MM et 30 à 40% par Colombier.

Trafic maximal « carrière » : 120 passages par jour. (240 passages par jour avant 2020).



Voies empruntées par les véhicules desservant la carrière

De plus les mesures suivantes, déjà mises en place, seront maintenues : 1) Entrée/sortie aménagée. 2) Parking du personnel isolé. 3) L'entrée et la sortie du site sont séparées et le rayon de giration a été augmenté. 4) Les camions en attente sont stationnés à l'intérieur du site. 5) L'entrée/sortie du site est revêtue d'enrobé. 6) Un décrotteur de roue est positionné en sortie de site. 7) Rampe spécifique d'arrosage des bennes avant la sortie du camion. 8) Camions équipés de bâches (une aire de bâchage sécurisée est présente en sortie de site, en dehors du flux de circulation). 9) Bâchage systématique des sables pour éviter les envols. En cas de camions non équipé de bâche, l'arrosage du chargement de sable est obligatoire. 10) Vigilance sur les incidents avérés liés aux camions. 11) Balayage sec ou humide de la portion de route sur 100 m en amont et en aval de la sortie du site, en fin de semaine.

Impacts résiduels

- *L'extension de la carrière, du fait du maintien des emplois existants, aura un impact plutôt positif sur l'économie locale.*
- *Le projet aura un impact faible sur les axes touristiques.*
- *Le trafic lié à la commercialisation des matériaux aura un impact temporaire et modéré sur la voirie locale compte-tenu des mesures de report de trafic, de répartition moyenne et de mise en œuvre d'une logistique contrainte et de l'abandon de marchés par la société.*
- *Les effets de la circulation des véhicules sur la commodité du voisinage seront faibles compte-tenu des mesures déjà mises en place.*

3.2.6. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN / AGRICULTURE ET FORETS

Origine des impacts

Agriculture : les terrains du projet ne se trouvent pas en zone agricole. La carrière n'aura donc aucun effet direct temporaire ou permanent sur la surface agricole utile (SAU) des communes de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier. Mais indirectement, le projet pourrait avoir des répercussions sur les cultures environnantes, du fait des émissions de poussières. Toutefois, ces poussières sont constituées de particules minérales naturelles non solubles et ne sont pas phytotoxiques.

Forêt : Il n'y aura pas d'effet direct et permanent du projet sur l'activité sylvicole. La surface déboisée représente environ 0,04 % de la surface boisée de Colombier et environ 0,28 % de celle de Saint-Julien-Molin-Molette (effet temporaire avant reboisement de compensation).

Principales mesures ERC /Contrôles

Poussières : voir § 3.2.7

Chasse : les mesures générales prises dans ce domaine reposent essentiellement sur le réaménagement coordonné à l'exploitation et la remise en état du site avec création d'un espace écologique humide afin d'assurer une grande diversité biologique d'espèces.

Forêt : défrichement progressif suivant le phasage de l'exploitation ; travaux sylvicoles maintenus aux abords du site ; la bande de 10 m en périphérie du site sera préservée ; paiement d'une redevance aux propriétaires des terrains défrichés.

Impacts résiduels

- *L'impact du projet sera très faible sur les parcelles agricoles voisines et lié à l'envol de poussières.*
- *L'altération et la dégradation des zones périphériques et boisements restent possibles. Mais l'impact est faible.*
- *Défrichement progressif des zones boisées : impact modéré si des mesures ne sont pas mises en place.*
- *Faible valeur économique des bois mais perte économique potentielle pour les propriétaires en cas de défrichement : impact faible à modéré.*

3.2.7. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN / SANTE HUMAINE

Cette rubrique traite des impacts du bruit, des vibrations et de la qualité de l'air (poussières et rejets gazeux).

Origine des impacts

Bruit. Les émissions sonores liées à l'exploitation de la carrière seront les mêmes qu'aujourd'hui. Elles seront dues : à l'activité des engins ; à la circulation des camions entrant et sortant du site ; au fonctionnement des unités de forations ; au fonctionnement des installations de traitement (concassage/criblage) ; aux tirs de mine.

Pour évaluer les niveaux sonores dans la future configuration du site, on ne peut que procéder par modélisation à partir des mesures réalisées dans la configuration actuelle. Dans ce but : d'une part une campagne de mesures a été réalisée le 15 juin 2022 pour caractériser la puissance acoustique des principales sources sonores du site ; d'autre part une étude a été confiée au cabinet ORFEA (voir annexe 26 du dossier). La campagne de mesure a permis d'établir les constatations suivantes :

Période diurne	Point 1	Point 2	Point 3	Point 4	Point 5	Point 6	Point 6'	Point 7
Limite de propriété	-	-	-	✓	-	-	-	-
Emergence réglementaire	✗	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓
Tonalité marquée	✓	✓	✓	-	✓	✓	✓	✓

Légende :

- ✓ Aucun dépassement n'a été constaté
- ✗ Un dépassement a été constaté

En vue de supprimer le dépassement au point 1 (lieudit « Les Fougères »), le plan de pose du Tronel (cribleur primaire) a été abaissé. De nouvelles mesures ont été réalisées le 27 juin 2023. Elles mettent en évidence que tous les points sont conformes à la réglementation. Voir tableau ci-après.

Période diurne	LP	ZER 1	ZER 2	ZER 3	ZER 4	ZER 6	ZER 7
Limite de propriété	✓	-	-	-	-	-	-
Emergence réglementaire	-	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tableau 4 : Synthèse des résultats diurnes

Aucune tonalité marquée n'a été détectée sur la période.

Légende :

- ✓ Aucun dépassement n'a été constaté
- ✗ Un dépassement a été constaté

Vibrations. Elles sont essentiellement dues aux tirs de mines. Il y a actuellement moins d'un tir par mois en moyenne. Une étude vibratoire est régulièrement réalisée sur le site. La dernière étude du CEREMA (2019) est portée en annexe 4 du dossier.

Poussières et rejets gazeux. Ces rejets ont pour origine : 1) La circulation des camions et des engins qui émettent du CO₂ et des NO_x. 2) Les activités de concassage et de criblage qui émettent des poussières.

Principales mesures ERC /Contrôles

Bruit. Bien que les mesures de juin 2023 montrent que le site est conforme à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, dans le cadre de l'avancement de l'exploitation l'exploitant maintient la mise en oeuvre des mesures définies par l'étude ORFEA de juin 2022, à savoir :

- Rehaussement de 10 m de la butte au Nord du site sur une longueur de 200 m dès le début de la première phase d'extraction afin de limiter l'impact sonore de l'installation de traitement des pierres de construction et de la pelle en fronts de taille Nord au niveau du point ZER 1 (lieudit « Les Fougères »).

- Lors de l'extraction des matériaux, un risque de dépassement existe lorsque la pelle en front de taille est située au Nord (en direction du point ZER 1) et à une altitude 790 m NFG. Cependant ce risque restera très limité dans le temps entre les phases T+0 ans et T+5 ans, du fait du peu de matière restant à extraire à cet emplacement.
- Une butte de terre de 5 m de hauteur et de 200 m de longueur sera mise en œuvre au Sud du site, dès le début de la phase d'exploitation 5 afin de limiter l'impact du site au niveau du point ZER 7 (lieu-dit « Bel-Air »).
- Lorsque deux pelles sont présentes en fronts de taille : l'installation de pierre à bâtir ne fonctionnera pas ; l'extraction se fera avec deux pelles côte à côte jusqu'à 775m NGF ; à partir de 790mNGF, l'exploitation des fronts de taille se fera avec une pelle au Nord et une pelle au Sud qui se rejoignent au milieu du front de taille.

Vibrations. 1) Deux sismographes sont installés pour mesurer les vibrations occasionnées par les tirs de mine et vérifier qu'elles sont conformes à la réglementation. 2) Transport et mise en œuvre des explosifs par une entreprise spécialisée disposant de toutes les autorisations requises. 3) Utilisation systématique de détonateurs à courts-retards, permettant de découper la charge d'explosif en charges élémentaires. 4) Au plus proche des habitations la charge unitaire des explosifs sera réduite si besoin pour que la vitesse particulière soit conforme à la réglementation.

Poussières et rejets gazeux. 1) Dispositifs d'arrosage des pistes et de certaines installations pour l'abattage des poussières. 2) Vitesse des engins limitée à 20 km/h. 3) Pas de stockage de matériaux pulvérulents sur le site. 4) Bâchage des semi-remorques (ou arrosage des véhicules non bâchés). 5) Une fois par mois : balayage de la RD 8 sur la commune de SJMM.

Impacts résiduels

- L'impact lié aux émissions sonores sera faible à modéré.
- L'impact des vibrations liées aux tirs de mine sera faible.
- L'impact sur les plantes, lié aux poussières, sera faible.
- L'impact lié aux rejets gazeux dû principalement à la présence des engins et des camions sera modéré.
- L'impact des poussières sur l'aspect esthétique ou pratique des terrains voisins est considéré comme très faible.
- L'impact olfactif des rejets gazeux est considéré comme très faible.

3.2.8. IMPACTS SUR LE MILIEU HUMAIN / VOLET SANITAIRE

La méthodologie utilisée pour la rédaction du volet sanitaire de l'étude d'impact qui fait l'objet du présent paragraphe suit celles établies par l'INERIS et l'INVS dans leurs guides respectivement intitulés « Évaluation des risques sanitaires dans les études d'impact des ICPE » et « Guide pour l'analyse du volet sanitaire des études d'impact ».

La circulaire du 9 août 2013 précise que l'étude des effets sur la santé doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet mais aussi à l'importance et à la nature des pollutions ou nuisances susceptibles d'être générées ainsi qu'à leurs incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.

Le projet de renouvellement et d'extension de l'autorisation de la carrière des « Gottes » est une ICPE soumise à autorisation d'après la circulaire du 09/08/2013. Elle n'est pas mentionnée à l'annexe I de la directive n°2010/75/UE du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles. Pour les autres ICPE soumises à autorisation, l'analyse des effets sur la santé pourra être réalisée seulement sous forme

qualitative, l'évaluation des risques sanitaires (et/ou l'interprétation de l'état des milieux) étant conduite au cas par cas de manière exceptionnelle. Le présent projet n'est donc pas soumis de manière systématique à l'élaboration d'une évaluation des risques sanitaires.

Recensement des agents chimiques, biologiques et physiques pouvant être émis par le site

En fonctionnement normal, les équipements du site sont susceptibles d'émettre les agents suivants dans l'environnement : 1) Du bruit provenant des engins, véhicules, installations de traitement des matériaux. 2) Des particules en suspension provenant de la manutention des produits pondéreux et de la circulation sur les pistes non enrobées. Ces particules en suspension proviennent également de la circulation automobile sur les routes proches du site. 3) Des composés volatils et oxydes gazeux : CO (monoxyde de carbone), NOx (oxydes d'azote), SO₂ (anhydre sulfureux) provenant de la combustion du carburant diesel utilisé sur le site pour les engins de chantier, le transport et le traitement des matériaux extraits par criblage/concassage.

Critères de sélection des agents étudiés

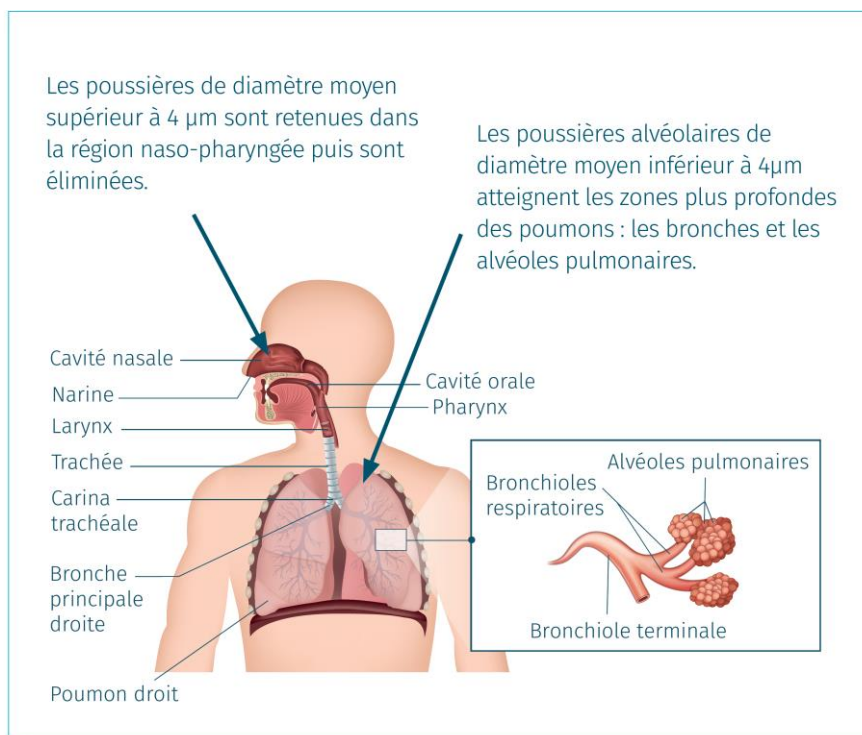
Les règles de l'hygiène et de la sécurité au travail imposent un contrôle strict des émissions de poussières siliceuses. Aussi, dans le cadre de l'exploitations des carrières, les émissions de silice cristalline constituent le problème le plus important pour la santé des personnes aussi bien à l'intérieur de la carrière (personnel) qu'à l'extérieur (environnement).

Il est également fait référence aux composés inorganiques et organiques volatils rejetés par les équipements et les véhicules intervenant sur le site dont les effets sur la santé ont été étudiés. Toutefois, la circulation routière constitue probablement « le bruit de fond » de la faible pollution atmosphérique locale et donc des émissions de COV.

Effets des agents étudiés sur la santé humaine

Silice cristalline et poussières.

On distingue deux classes de poussières : 1) **Les poussières en suspension, appelées poussières inhalables** de dimension inférieure à 100 µm qui pénètrent dans les voies respiratoires et l'organisme. 2) **Les poussières sédimentables ou retombées atmosphériques** de dimension supérieure à 100 µm. Le schéma ci-après précise les organes affectés par les poussières.



Les poussières peuvent provoquer des effets immédiats comme une irritation des yeux, une gêne respiratoire ou l'irritation des voies respiratoires et des effets à plus long terme sur la santé liés à l'inhalation de poussières alvéolaires de silice cristalline. Elles peuvent provoquer une maladie pulmonaire se traduisant par une réduction progressive de la capacité respiratoire pouvant conduire à une insuffisance respiratoire : c'est la silicose qui est irréversible (pas de retour à un poumon sain).

Concernant le site des « Gottes », le tableau ci-dessous synthétise les résultats des mesures de retombées de poussières effectuées depuis 2018.

Point		Teneurs en poussières (mg/m ² /jour)			
Nom		N°3 (témoin)	N°1 (habitation)	N°4 (Mairie)	N°2 (limite de carrière)
2018	Campagne 1	16,49	73,46	-	132,68
	Campagne 2	86,96	142,36	-	166,90
	Campagne 3	63,81	87,66	-	187,94
	Campagne 4	36,23	180,43	-	292,75
2019	Campagne 5	24 731,66*	264,95	-	433,42
	Campagne 6	86,96	138,15	53,30	254,56
2020	Campagne 7	17,53	32,96	11,92	90,46
	Campagne 8	232,11	255,25	65,10	241,93
2021	Campagne 1	90,70	101,20	55,47	99,70
	Campagne 2	30,57	72,69	43,48	78,80

* la concentration anormale relevée lors de la campagne d'été 2019 au point n°3 est non représentative car liée à la présence très importante d'insectes

L'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 fixe un seuil à ne pas dépasser aux stations de type B (habitation établi à **500 mg/m²/jour en moyenne annuelle glissante**. La moyenne annuelle glissante au niveau du point n°1 est largement inférieure à cette valeur.

Composés volatils et oxydes gazeux. Ils sont émis lors du fonctionnement des moteurs diesel. Ce sont : 1) Les particules en suspension dont certaines ont des propriétés mutagènes et cancérigènes. 2) Les oxydes d'azote (Nox) qui peuvent entraîner une altération de la fonction respiratoire. 3) Le dioxyde de soufre (SO₂) qui est un gaz irritant. 4) Les composés organiques volatils (COV) aux effets très divers : simple gêne olfactive, irritation, voire diminution de la capacité respiratoire, ...

Étant donné les faibles quantités de composés volatils qui seront rejetées dans le cadre du projet, par les engins chargés de l'exploitation de la carrière et par les camions d'expédition des produits, les risques pour la santé publique sont extrêmement faibles.

Polluants liquides. Les polluants liquides susceptibles d'être émis par le projet sont principalement des hydrocarbures (gasoil ou fluides hydrauliques en cas d'incident sur un équipement du site). Les milieux potentiellement contaminés par ces polluants sont le sol et les eaux souterraines.

Les risques pour la santé des populations induits par ces polluants sont très faibles en raison des mesures préventives et curatives prévues et en raison de la capacité naturelle des sols d'absorber et de retenir les polluants (voir l'étude des dangers) et des eaux à les diluer à des concentrations non dangereuses pour la santé.

Bruit. On considère que l'ouïe est en danger à partir d'un niveau de 80 décibels durant une journée de travail de 8 heures. Si le niveau est supérieur à 130 décibels, toute exposition, même de très courte durée, est dangereuse. Le bruit peut être cause de : fatigue auditive, surdité, troubles cardiovasculaires, troubles du sommeil, stress,

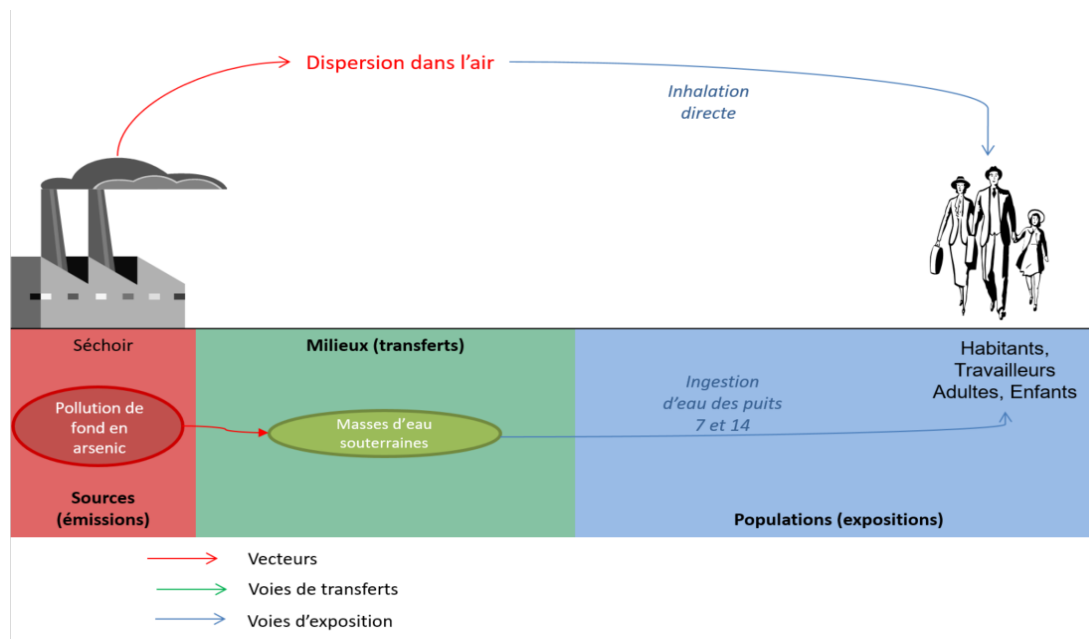
De manière générale, pour la santé, le bruit est gênant à partir de 55-60 dB(A) et la gêne devient importante à 60-65 dB(A), pour une exposition de plusieurs heures.

Concernant le site des « Gottes », au regard du phasage de l'exploitation, le niveau de bruit en limite de propriété sera inférieur à 70 dB(A) en période diurne sauf ponctuellement lorsqu'un engin travaillera au plus proche des limites de propriété. Voir également le § 3.2.7 précédent.

En conclusion. L'analyse des différents agents émis par le site et de leurs effets sur la santé, les risques possibles sur la santé liés au projet sont uniquement de type silicotique découlant du rejet dans l'atmosphère de poussières alvéolaires siliceuses. Il faut rappeler que ces risques sont très faibles pour le personnel travaillant sur le site puisque le taux de quartz contenu dans les poussières est faible. Les risques sont d'autant plus faibles pour les riverains davantage éloignés des agents à risque.

Evaluation de l'exposition des populations

Le principe de cette évaluation est basé sur le fait que pour qu'il y ait exposition d'une population il faut 3 conditions : 1) Des sources de pollution (ou substances) telles que les effluents gazeux et liquides. 2) Des milieux support (ou voies) qui transfèrent les pollutions tels que les masses d'eaux superficielles et souterraines, l'air). 3) Des populations présentes dans l'environnement et exposées aux pollutions. Le schéma suivant illustre ce principe.



Dans le cadre du présent projet les sources de pollution (substances) et les voies de transfert sont précisées dans le tableau ci-après :

Substances	Voies de transfert
Poussières	Sédimentables : dépôt sur la végétation et les cultures voisines Inhalables : inhalation par les populations riveraines
Composés volatiles liés aux gaz atmosphériques	Voie alimentaire : ingestion d'aliments contaminés (peu fréquent) Voie respiratoire : le plus fréquent
Polluants hydrocarburés	Dépôt au sol
Bruits	Voie aérienne

Les populations concernées sont essentiellement celles des communes de Saint-Julien-Molin-Molette et de Colombier.

Principales mesures ERC /Contrôles

Elles ont été exposées dans les paragraphes précédents.

Impacts sur les habitants

- Du fait de la faible teneur en quartz et de la faible concentration en poussières alvéolaires sur la carrière actuelle, l'impact sur l'exposition des habitants (plus éloignés de la carrière que les travailleurs) sera faible.
- Concernant les composés volatils rejetés par les véhicules, étant donné les faibles quantités qui seront rejetées dans le cadre du projet (uniquement par les engins chargés de l'exploitation et les poids-lourds) les risques pour la santé publique seront faibles.

- *Pollution aux hydrocarbures : du fait des mesures qui seront prises pour prévenir les risques de pollution aux hydrocarbures, ce risque sera très faible à nul.*
- *Vu les mesures réalisées et le mode d'exploitation envisagé, le risque pour les riverains de trouble lié aux émissions sonores du projet sera faible.*

3.2.9. DECHETS

Origine des déchets.

L'extraction des matériaux n'est pas en elle-même génératrice de déchets. Lors du décapage, les terres de découvertes et les stériles d'exploitation seront intégralement conservées pour la remise en état du site. Elles seront stockées provisoirement. Les déchets proviennent essentiellement des opérations de maintenance sur les engins et les installations qui génèrent les déchets suivants :

Les vidanges génèrent : des huiles moteurs et hydrauliques.

Les remplacements de pièces défectueuses génèrent : des déchets de déconditionnement (papiers, cartons, plastiques, ..) ; des pièces métalliques usagées ; des composants à base de caoutchouc usagés (flexibles, ...).

Le débourbeur-séparateur d'hydrocarbures, présent sur le site, génère des boues de curage et des eaux chargées de matières hydrocarburées.

Production de déchets de type ménagers par les personnels du site.

Les déchets produits, leur caractéristiques et leur mode de traitement sont recensés dans les tableaux ci-après :

Désignation	Code nomenclature	Quantité	Mode d'élimination	Conditionnement
Huiles usagées	13 01 11* et 13 02 06*	1 000 l	Recyclage régénération	Pots et fûts immédiatement enlevés du site
Métaux	17 04 07	400 kg	Recyclage	Benne
Caoutchouc	16 01 04	1 tonne	Recyclage	Benne
Déchets industriels banals en mélange (papiers-cartons- plastiques)	15 01 06	800 kg	DC 2	Benne
Eaux et boues hydrocarburées	13 05 02* et 13 05 07*	1 000 l	Incinération	Citernes de camions spécialisés

Nature du déchet	Huiles usagées en mélange	Métaux	Caoutchouc (pneus et bandes usagées)	Déchets Industriels Banals en mélange	Boue et mélange eau – hydrocarbures
Code nomenclature	13 01 11* et 13 02 06*	17 04 07	16 01 03	15 01 06	13 05 02* et 13 05 07*
Tonnage annuel moyen	1 000 litres	400 kg	1 tonne	800 kg	1 000 litres

Filière	Valorisation – régénération	Recyclage en aciérie	Rechapage ou recyclage	Recyclage	Incinération
---------	-----------------------------	----------------------	------------------------	-----------	--------------

Il n'y aura pas d'installation de traitement ou de pré-traitement de déchets interne à l'établissement.

Principales mesures ERC / Contrôles

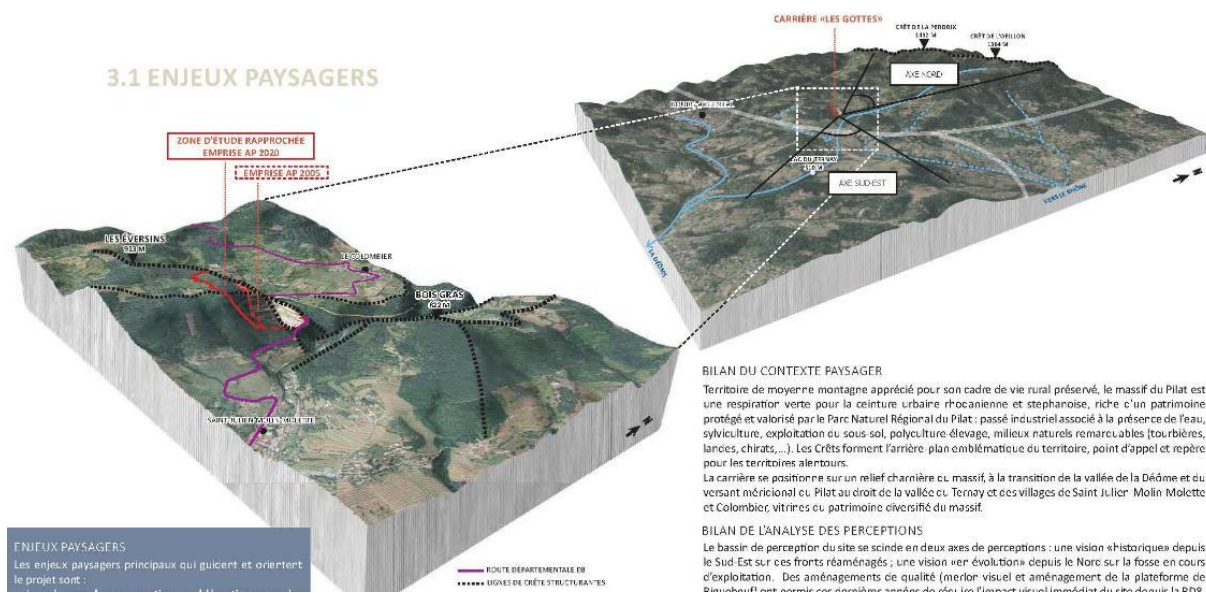
1) Les petites opérations d'entretien des engins sont et seront réalisées sur le site, dans l'atelier prévu à cet effet (couvert et fermé). 2) Les petites opérations d'entretien des installations (vidanges, ..) se font et se feront au-dessus de bacs étanches amovibles. 3) Les opérations plus importantes d'entretien des engins se font et se feront à l'extérieur du site, dans les locaux adaptés de l'entreprise à Andancette ou bien par des sociétés spécialisées, disposant des matériels adéquats et du personnel qualifié. 4) Stockage du GNR pour les engins en cuve double-peau et des huiles diverses conditionnées en fûts sur rétentions étanches.

Impact résiduel

- L'impact du projet au niveau des déchets est très faible.

3.2.10. ANALYSE DES PERCEPTIONS VISUELLES / ENJEUX PAYSAGERS

L'objectif de cette analyse est de permettre au lecteur du présent dossier de se faire une assez bonne idée de l'impact de la carrière sur le paysage local sans avoir à parcourir le secteur. Pour cela de nombreuses photos ont été prises de différents points de vue. L'étude paysagère fait l'objet de d'un document annexe au dossier en format A3.



Bloc diagramme : localisation de la zone d'étude de l'extension

Appréciation du CE. Cette étude met clairement en évidence que la carrière est très nettement visible de certains points de vue proches du site et partiellement visible d'autres endroits. Néanmoins, vu que le massif du Pilat est vaste et très vallonné voire accidenté, on ne peut pas dire que la carrière défigure le Parc du Pilat.

Les impacts du projet sur le paysage sont résumés dans le tableau suivant

Impact potentiel	Qualifications de l'impact	Mesure à appliquer
Travaux préliminaires d'exploitation potentiellement visibles car situés en hauteur des fronts	Temporaire/Direct et indirect/Négatif/Modéré	OUI
Présence d'installations de traitement et d'installations annexes qui sont en partie masquées par le merlon végétalisé situé entre la RD 8 et le site. Elles seront démantelées à la fin de l'exploitation	Temporaire/Direct/Négatif/Faible	OUI
Défrichement d'un milieu boisé	Permanent/Direct/Négatif/Modéré	OUI
Modification de la topographie des terrains du site	Permanent/Direct/Négatif/Modéré	OUI

Principales mesures ERC /Contrôles

- Travailler un linéaire de fronts permettant d'atténuer la concavité du relief de proximité ;
- Limiter la hauteur des fronts situés en partie supérieure à 10 m maximum afin de faciliter le raccordement aux courbes de niveau du versant ;
- Géométrie finale présentant une combe naturelle et accueillant plusieurs replats ;
- Réduire la rupture topographique à la cote 770 m NGF au niveau du merlon présent le long de la RD8 en parachevant son modelé ;
- Casser l'horizontalité des banquettes en créant en alternance écrêtages, éboulis, falaises, talus et poches terreuses ;
- Définir à court terme la silhouette terminale du mont des Eversins depuis la vallée de la Dêôme (axe Sud-Est) ;
- S'éloigner d'une géométrie en dent creuse à l'état final.

Impact résiduel

Il n'y aura pas d'effets directs et permanents sur le paysage (du fait de la remise en état du site après exploitation).

3.2.11. EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS EXISTANTS OU APPROUVES

Les effets cumulés sont le résultat de la somme et de l'interaction de plusieurs effets directs et indirects générés conjointement par plusieurs projets dans le temps et l'espace. Ils peuvent conduire à des changements brusques ou progressifs des milieux. Dans certains cas, le cumul des effets séparés de plusieurs projets peut conduire à un effet synergique, c'est-à-dire un effet supérieur à la somme des effets élémentaires.

La recherche bibliographique effectuée en juillet 2022, sur les communes situées dans le rayon d'affichage n'a montré aucun projet mené dans le secteur. En conclusion :

Aucun effet cumulé n'est à relever d'un fonctionnement simultané avec la carrière des « Gottes » et son projet d'extension avec les activités environnantes

3.2.12 REMISE EN ETAT DU SITE / REAMENAGEMENT

Au plan règlementaire cette remise en état est principalement régie par les articles L341-1 et R341-1 et suivants du Code forestier. Elle vise essentiellement à assurer la stabilité des terrains à long terme, à évacuer les produits dangereux à caractère polluant et à permettre une insertion paysagère minimale.

Objectifs de la remise en état

Ces travaux ont deux objectifs principaux :

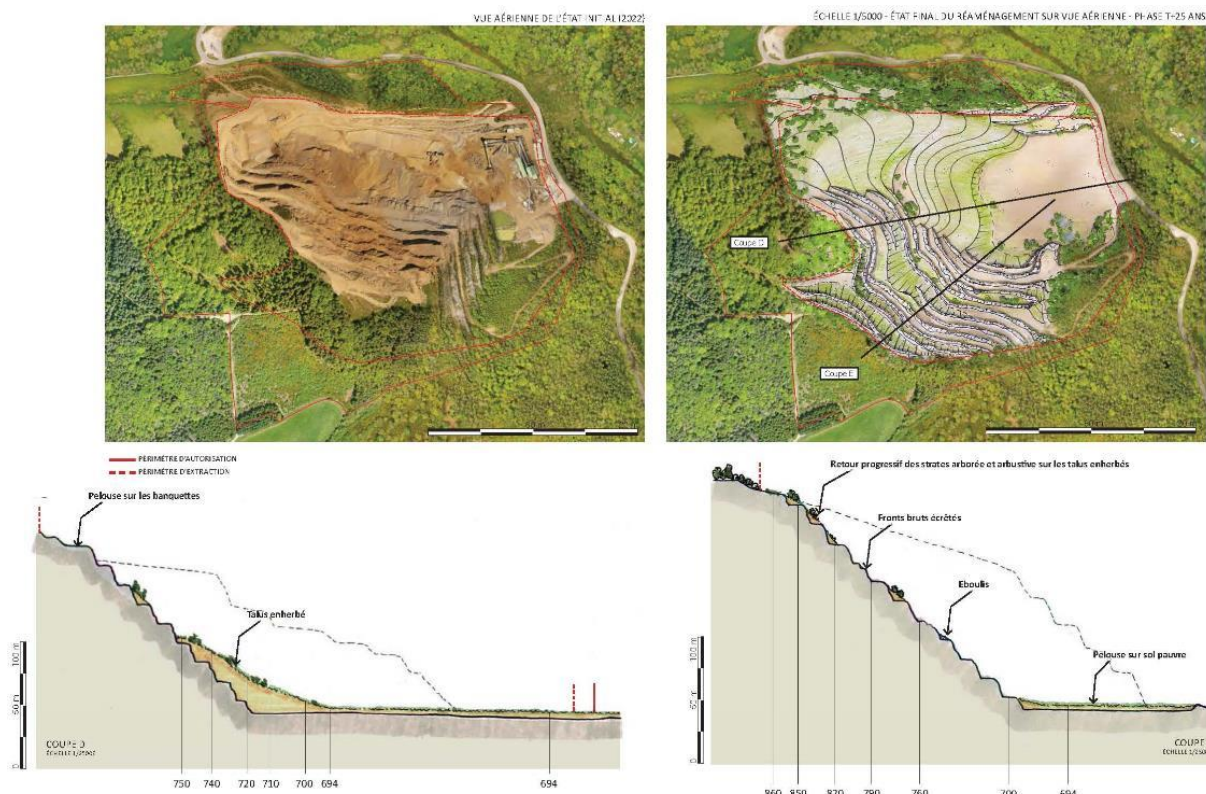
- Faire en sorte que le profil de la carrière en fin d'exploitation s'insère au mieux dans le contexte paysager local.
- Créer des milieux naturels susceptibles de favoriser le développement de la faune et de la flore : mares, nichoirs, boisements, ensemencements, etc.

Les opérations de réaménagement

Création de falaises et modelage de certains fronts. Les falaises seront créées durant l'exploitation, dès que les limites d'exploitation seront atteintes, au moyen de tirs de mines. Elles seront ensuite purgées et certaines seront déstructurées. La purge a pour objectif la suppression des blocs potentiellement instables à court et à long terme ; la déstructuration (obtenue au moyen de petits tirs de mines très localisés) a pour objet de révéler les anfractuosités de la falaise, favorables à l'implantation d'une flore et d'une faune spécifiques locales.

Confection de la plate-forme basale. La plate-forme basale correspond au carreau de la carrière réaménagé. Elle aura une légère pente vers le Sud-Est. Elle sera laissée à l'état minéral pour favoriser la création de pelouses sèches, de manière naturelle. Elle constituera une légère dépression permettant de récupérer les eaux de pluie vers un unique bassin (anciens bassins de décantation). La zone humide ainsi créée permettra le développement naturel d'un biotope typique des zones humides.

Les coupes suivantes montrent la morphologie finale du site. Les coupes montrant la topographie du site au fur et à mesure de l'avancée de l'exploitation se trouvent dans l'étude paysagère.



Végétalisation. Les travaux de végétalisation seront précédés : 1) D'un sous-solage (travail en profondeur) des terrains mis en place. 2) D'un apport de terre végétale (horizon humifère de la découverte décapé sélectivement). 3) D'une scarification au chisel de la terre végétale.

Les plantations seront entretenues pendant au moins 3 ans. Les travaux de végétalisation seront réalisés au fur et à mesure de la progression de l'exploitation, dans la mesure du possible. Mais la plupart des plantations seront réalisées pendant la dernière phase d'exploitation du site car le réaménagement est dépendant du volume des stériles disponibles par phase ainsi que du recul des fronts (la plupart des fronts auront leur place et leur géométrie définitive en fin d'exploitation).

Le tableau suivant précise pour chaque phase de 5 années les superficies du défrichement et du reboisement :

Phases	Surface totale défrichée	Surface totale reboisée
Phase 1	2 291 m ²	4 500 + 10 500 = 15 000 m ²
Phase 2	2 291 + 12 709 = 15 000 m ²	15 000 m ²
Phase 3	15 000 m ²	15 000 m ²
Phase 4	15 000 + 6 787 = 21 787 m ²	15 000 + 8 350 = 23 350 m ²
Phase 5	21 787 + 11 102 = 32 889 m ²	23 350 + 12 070 = 35 420 m ²

Remarque importante : le reboisement prévu en compensation du défrichement s'effectuera en partie sur des parcelles en friches appartenant à la commune de Colombier. Pour cela, une **Convention de partenariat d'aménagement et de gestion d'un espace boisé** a été signée entre le pétitionnaire et la commune de Colombier le 19 juillet 2019. A noter qu'une telle convention n'a pas pu être signée avec la commune de Saint-Julien-Molin-Molette.

Insertion paysagère

Les aménagements décrits ci-dessus permettront une insertion paysagère harmonieuse du site dans son environnement. Le plan d'insertion paysagère, extrait de l'étude paysagère, est joint ci-dessous.



Insertion paysagère de la carrière après réaménagement

Coût de la remise en état du site

L'estimation du coût de la remise en état est indiquée en euro HT (année 2022) dans le tableau suivant.

Aménagements carreau : Nettoyage, nivellement, création du bassin d'eau	155 000 €
Aménagements fronts : Déstructuration, talutage, etc.	200 000 €
Reboisement	35 000 €
Maîtrise d'œuvre et assistance au Maître d'ouvrage pour le suivi des travaux	50 000 €
TOTAL	440 000 €

APPRECIATION ET COMMENTAIRES DU CE SUR L'ETUDE D'IMPACT

Les impacts résiduels du projet sur les différentes composantes de l'environnement sont qualifiés de négligeables, de faibles, au maximum de modérés. Ces qualificatifs peuvent sembler optimistes et donner à penser qu'une carrière a très peu d'impact sur son environnement. Ce n'est évidemment pas le cas : une carrière génère des nuisances pour son voisinage (habitants et milieu naturel). Afin de dissiper les éventuels malentendus, je formule les remarques suivantes :

- Une étude d'impact est basée sur une réglementation dont les éléments principaux ont été mentionnés au début du présent paragraphe. Globalement cette réglementation a pour objectif de concilier au mieux les activités économiques (sources de la majorité des emplois) avec d'une part la qualité de vie des populations et d'autre part la préservation du milieu naturel ; elle n'a pas pour objectif de supprimer toutes les nuisances -c'est impossible- mais de les minimiser pour les rendre acceptables.

- Comme toute étude d'impact, la présente a été conduite conjointement par un bureau d'étude connaissant très bien la réglementation, les bases de données officielles et les problématiques spécifiques aux carrières, et par le maître d'ouvrage qui connaît très bien les procédés et les équipements qu'il met en oeuvre. Cette étude peut être qualifiée de sérieuse.

- Rappelons que les impacts résiduels sont ceux qui subsistent après mise en œuvre des mesures ERC destinées à éviter, réduire voire compenser les impacts bruts du projet. Ils sont donc très logiquement limités. Par ailleurs, les impacts « originaux ou bruts » dépendent de la sensibilité du milieu -ou état initial- (analysée au § 3.1 du présent rapport) : par exemple, si dans le périmètre défriché, très peu d'espèces végétales ou animales sont répertoriées et si aucune espèce protégée n'est présente, les impacts résiduels seront de fait faibles voire très faibles. D'ailleurs, en l'occurrence, la présente demande d'autorisation environnementale n'inclut pas de « demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées ».

- Il est pertinent de comparer la situation future, dans l'hypothèse où une autorisation environnementale serait délivrée, avec la situation antérieure à 2020 car la situation présente est provisoire. Dans cette hypothèse :

1) Du fait que la production maximale annuelle de la carrière sera peu différente (150 000t/an vs 165 000t/an) et que les équipements de production seront identiques, la plupart des impacts de la carrière sur son environnement seront comparables ; c'est le cas pour les composantes de la santé humaine (bruit, poussières, paramètres sanitaires,...), les eaux superficielles et souterraines, le climat, les zones protégées (ZNIEFF, ...), l'agriculture, les risques naturels et technologiques, les déchets produits, ...

2) L'impact du projet sera le plus important sur les paysages : l'étude conclut que l'impact résiduel sera « permanent/direct/négatif/modéré ». Cet impact est dû au défrichement de 3,2 ha et à l'extension de la carrière. Le terme modéré doit s'entendre au terme de l'exploitation et en fin de remise en état du site.

Certes, le site ne retrouvera jamais son état initial. Mais après quelques décennies, au terme du reboisement naturel, le paysage sera-t-il moins agréable à contempler ?

3) Concernant la circulation des poids-lourds qui est une des principales nuisances évoquées au cours de l'enquête : le maître d'ouvrage s'engage à orienter 60 à 70 % du trafic par Saint-Julien-Molin-Molette et 30 à 40 % par Colombier, et à limiter à 120 le nombre de passages de camions chaque jour contre 240 avant 2020. C'est une amélioration significative pour la qualité de vie des habitants.

- L'étude d'impact ne comporte pas de bilan carbone car seules les entreprises de plus de 500 salariés sont soumises à un tel bilan.

4. ETUDE DES DANGERS

L'étude des dangers, qui est également une composante essentielle d'un dossier ICPE, complète l'étude d'impact. Elle a pour objet de recenser et d'analyser les risques que fait encourir le site à son environnement lorsqu'il est le siège d'un accident ou d'un dysfonctionnement de ses installations dus à une défaillance interne ou à une cause externe (inondation, foudre, incendie, etc.).

Cette étude a aussi, et surtout, pour but de déterminer les mesures de prévention, de réduction et/ou de compensation nécessaires pour limiter au maximum les risques encourus par l'environnement du site. Une telle étude comporte trois phases principales :

- Phase 1. Elle a pour objet d'identifier les accidents susceptibles de survenir sur le site d'étude suite à une défaillance de ses installations ou à une erreur humaine. Elle est basée sur l'analyse de l'accidentologie du site d'étude et de celles d'autres sites utilisant des produits et des installations analogues (REX) répertoriées dans la base de données ARIA.

- Phase 2. Evaluation Préliminaire des Risques (EPR). Elle consiste à évaluer la criticité des risques attachés à l'installation ou à son environnement naturel en prenant en compte leur gravité et leur probabilité d'occurrence. C'est une évaluation qualitative.

- Phase 3. Analyse Détaillée des Risques (ADR). Elle consiste à approfondir l'analyse des risques les plus critiques mis en évidence par l'EPR, en caractérisant leurs éventuels effets hors des limites du site. C'est une démarche semi-quantitative.

Cadre réglementaire de l'étude des dangers

Les textes de base sur lesquels s'appuie la présente étude sont les suivants :

- Code de l'Environnement Livre I « Dispositions communes », en particulier les articles L181-1 à L181-4, L181-25, D191-25-2.

- Code de l'Environnement, Livre V « Prévention des pollutions et des nuisances », en particulier les articles L511-1 et L511-2.

- Circulaire du 10 mai 2010 qui récapitule les règles méthodologiques applicables à la réalisation des études de dangers.

- Arrêté Ministériel du 29 septembre 2005 relatif à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation.

4.1. ACCIDENTS POTENTIELS SUR LE SITE DES « GOTTES »

4.1.1. PHASE 1 : IDENTIFICATION DES ACCIDENTS POTENTIELS

L'objectif de cette phase de l'étude est d'identifier et de caractériser les dangers potentiels associés au projet d'exploitation de la carrière qui peuvent avoir deux origines :

- **Les risques externes** à la carrière (incendie des forêts environnantes, inondation due à un cours d'eau voisin, installations industrielles alentour, etc.

- **Les risques internes** (dans le périmètre de la carrière) dus aux produits utilisés (gas-oil, ...), aux procédés d'exploitation, aux équipements et aux engins mis en œuvre, aux éventuels déchets générés, aux erreurs humaines, etc..

Cette identification est réalisée à partir d'un retour d'expérience des incidents et des évènements accidentels déjà survenus dans l'entreprise et sur l'accidentologie publique et privée en matière d'accidents survenus ou évités sur des carrières similaires. Ces évènements accidentels sont accessibles dans la base de données ARIA du BARPI, rattaché au Ministère et de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT) qui recense environ 25 000 accidents industriels survenus.

Accidentologie dans le domaine des carrières et du traitement de la pierre

En ce qui concerne les accidents survenus dans le domaine de l'extraction et du traitement de la pierre (roche massive, matériaux alluvionnaires, autres roches meubles, exploitations souterraines, etc.), les accidents recensés en France à ce jour, selon la base de données ARIA, sont au nombre de 71 soit un ratio de 71 sur 25 000 = 0,28 %. La répartition de ces 71 accidents selon les modes d'exploitation mis en œuvre est précisée dans le tableau ci-après.

Type d'accidents	Roches dures	Sables et graviers	Argiles et kaolin	Mines et carrières souterraines	TOTAL carrières
Incendie	2	7	1	1	11
Pollution accidentelle des eaux	7	19	4	1	31
Pollution chronique des eaux	3	2			5
Utilisation des explosifs	6		1		7
Installation de traitement de matériaux (trémie, chocs, chutes)	2	2	-	-	4
Découverte d'engins explosifs	-	2	-	1	3
Autres :					
> effondrement	-	-	-	2	2
> ensevelissement	1	-	-	-	1
> déchets non inertes	-	2	-	-	2
> ligne électrique	1	-	-	-	1
> noyade	-	1	-	-	1

> divers	2	-	1	-	3
TOTAL.....	24	35	7	5	71

Sur les 71 accidents recensés, 24 sont attribués aux carrières de roches dures, soit le tiers. Ce type de carrière représente d'ailleurs le tiers des carrières de France qui compte 5 300 sites de carrières en activité dont 1 800 sites de carrières de roches dures et 3 500 sites de carrières des autres catégories (sables et graviers, autres roches meubles et exploitations souterraines).

Accidentologie dans les carrières de roches dures

Compte tenu des 1 800 carrières de roches dures recensées sur le territoire national, la probabilité d'occurrence pour chaque famille d'accident sur une période de 30 ans est la suivante :

Accidents	Occurrences	Ratio sur 30 ans
Pollution accidentelle des eaux	7 sur 1 800	0,39 %
Utilisation des explosifs	6 sur 1 800	0,33 %
Pollution chronique des eaux	3 sur 1 800	0,17 %
Ensevelissement – projection – chute – happage	3 sur 1 800	0,17 %
Incendie	2 sur 1 800	0,11 %
Ligne électrique	1 sur 1 800	0,06 %

Rapporté à l'échelle de probabilité quantitative définie à l'annexe I de l'arrêté du 29 septembre 2005 les classes de probabilité sont les suivantes :

Accidents	Probabilité sur 30 ans	Probabilité annuelle	Classification
Pollution accidentelle des eaux	$3,9 \cdot 10^{-3}$	$1,3 \cdot 10^{-4}$	Improbable
Utilisation des explosifs	$3,3 \cdot 10^{-3}$	$1,1 \cdot 10^{-4}$	Improbable
Pollution chronique des eaux	$1,7 \cdot 10^{-3}$	$5,7 \cdot 10^{-5}$	Très improbable
Ensevelissement – projection – chute – happage	$1,7 \cdot 10^{-3}$	$5,7 \cdot 10^{-5}$	Très improbable
Incendie	$1,1 \cdot 10^{-3}$	$3,7 \cdot 10^{-5}$	Très improbable
Ligne électrique	$6 \cdot 10^{-4}$	$2 \cdot 10^{-5}$	Très improbable

Les probabilités annuelles d'occurrence des accidents recensés sur des carrières de roches dures peuvent donc être qualifiées de **très improbables** exceptées celles pour la pollution accidentelle des eaux et l'utilisation des explosifs qui peuvent être qualifiées d'**improbables**.

4.1.2. PHASE 2 : EVALUATION PRELIMINAIRE DES RISQUES

Cette évaluation consiste à affecter à chaque danger potentiel un **coefficient de criticité** qui est le produit d'un **facteur de gravité** et d'un **facteur de probabilité** définis dans les tableaux ci-après (conformément à l'arrêté du 29 septembre 2005).

Niveau de gravité et conséquences	Zone délimitée par le seuil des effets létaux significatifs	Zone délimitée par le seuil des effets létaux	Zone délimitée par le seuil des effets irréversibles sur la vie humaine	Cotation
Modéré	Pas de zone de létalité hors de l'établissement		Présence humaine exposée à des effets irréversibles inférieurs à une personne	0,2
Sérieux	Aucune personne exposée*	Au plus une personne exposée	Moins de 10 personnes exposées	1
Important	Au plus une personne exposée	Entre 1 et 10 personnes exposées	Entre 10 et 100 personnes exposées	5
Catastrophique	Moins de 10 personnes exposées	Entre 10 et 100 personnes exposées	Entre de 100 et 1 000 personnes exposées	25
Désastreux	Plus de 10 personnes exposées	Plus de 100 personnes exposées	Plus de 1 000 personnes exposées	125

* Personne exposée : en tenant compte le cas échéant des mesures constructives visant à protéger les personnes contre certains effets et la possibilité de mise à l'abri des personnes en cas d'occurrence d'un phénomène dangereux si la cinétique de ce dernier et de la propagation de ses effets le permettent.

Matrice des gravités

Probabilité		
Cotation	Critère qualitatif	Critère quantitatif
0,2	Événement possible mais extrêmement peu probable : n'est pas impossible au vu des connaissances actuelles, mais non rencontré au niveau mondial sur un très grand nombre d'années installations	$< 10^{-5}$ U/an
1	Événement très improbable : s'est déjà produit dans ce secteur d'activité mais a fait l'objet de mesures correctives réduisant significativement sa probabilité	Entre 10^{-5} et 10^{-4} U/an
5	Événement improbable : un événement similaire déjà rencontré dans le secteur d'activité ou dans ce type d'organisation au niveau mondial, sans que les éventuelles corrections intervenues depuis apportent une garantie de réduction significative de sa probabilité	Entre 10^{-4} et 10^{-3} U/an
25	Événement probable : s'est produit et/ou peut se produire pendant la durée de vie de l'installation	Entre 10^{-3} et 10^{-2} U/an
125	Événement courant : s'est produit sur le site considéré et/ou peut se produire à plusieurs reprises pendant la durée de vie de l'installation, malgré d'éventuelles mesures correctives	$> 10^{-2}$ U/an

Matrice des probabilités

Pour chaque processus de danger, un **coefficient de criticité a été établi qui correspond au produit des facteurs de gravité et de probabilité**. Un **seuil de criticité** a été défini pour déterminer, parmi ces processus de danger, quels sont ceux qui conduisent aux événements non souhaités correspondant aux **risques majeurs** (ou critiques) à prendre en compte. **Ce seuil a été fixé à 25.**

CRITICITE		PROBABILITE				
		0,2	1	5	25	125
GRAVITE	0,2	0,04	0,2	1	5	25
	1	0,2	1	5	25	125
	5	1	5	25	125	625
	25	5	25	125	625	3125
	125	25	125	625	3125	15625

Matrice de criticité

L'application des coefficients et des facteurs précédemment définis au contexte du projet et en particulier aux principales familles d'accidents susceptibles de survenir sur le site, et en tenant compte des dispositions constructives et des mesures de prévention déjà en application ou prévues, conduit au tableau « gravité, probabilité, criticité » suivant.

Evènements accidentels	Gravité	Probabilité	Criticité
Utilisation des explosifs	1 (sérieuse pour le personnel uniquement)	5 (improbable)	5
Pollution accidentelle des eaux	0 (nulle pour l'homme) 1 (sérieuse pour l'environnement)	5 (improbable)	5
Incendie	1 (sérieuse pour le personnel uniquement)	1 (très improbable)	1
Ensevelissement – projection – chute – happage	1 (sérieuse pour le personnel uniquement)	1 (très improbable)	1
Pollution chronique des eaux	0 (nulle pour l'homme) 1 (sérieuse pour l'environnement)	1 (très improbable)	1
Ligne électrique	0 (nulle pour le personnel et l'environnement)	1 (très improbable)	0

Les seuls risques significatifs, mais non critiques (criticité de 5 donc inférieure à 25), induits par le projet sont :

- **l'utilisation d'explosifs** indispensable dans les carrières de roches massives. Du fait du respect scrupuleux des règles de sécurité et du professionnalisme des opérateurs spécialisé, les tiers (personnes externes au site) sont préservés de tous dangers. Par conséquent, ce risque est uniquement subi par le personnel de l'entreprise qui a été formé pour s'en préserver.

A titre de confirmation, un calcul de flux thermique a été réalisé au moyen de la formule de MICHAELIS applicable aux liquides inflammables (GNR). Les résultats sont synthétisés dans le tableau suivant.

	Feu de nappe de GNR dans la carrière (accident d'engin)	Feu de nappe de GNR sur l'aire de ravitaillement en carburant
Distance au foyer pour laquelle il peut y avoir des dangers très graves pour la vie humaine (effets létaux significatifs – flux thermique de 8 kW/m ²)	6,7 m	6,7 m
Distance au foyer pour laquelle il peut y avoir des dangers graves pour la vie humaine (premiers effets létaux – flux thermique de 5 kW/m ²)	10,9 m	10,9 m
Distance au foyer pour laquelle il peut y avoir des dangers significatifs pour la vie humaine (effets irréversibles – flux thermique de 3 kW/m ²)	14,4 m	14,4 m

La mise en regard de ces résultats avec le plan de la carrière montre que les flux thermiques dégagés par le feu d'une nappe de GNR restent confinés dans l'emprise du projet. Les riverains ne seront donc pas concernés.

- **la pollution accidentelle** qui représente un risque pour le seul environnement. Ce risque a également été étudié en détail dans la présente étude.

A titre de confirmation, l'estimation de l'étendue maximale de 500 litres de GNR (capacité du plus gros réservoir d'engin intervenant sur le site) sur le sol (constitué de fines granitiques peu perméables) a été réalisée à l'aide de la formule suivante extraite du manuel CONCAWE publié en 1982.

Pour ce scénario jugé le plus pénalisant, l'étendue maximale de la nappe de gasoil répandue sur le sol de la carrière est estimée à 250 m². L'étendue du carreau de la carrière étant largement plus grand et constitué d'une excavation sans exutoire (les eaux de ruissellement sont dirigées vers les bassins d'orage munis d'une vanne qui sera fermée en cas de pollution constatée de manière à confiner la pollution sur le site), cette nappe ne pourra atteindre le milieu extérieur.

4.1.3. PHASE 3 : ANALYSE DETAILLEE DES RISQUES (ADR)

La phase 2 a mis en évidence que les deux risques **significatifs** n'ont pas d'impact sur des tiers extérieurs au site. En conséquence, il n'est pas nécessaire de réaliser une étude plus poussée des accidents qui peuvent en découler en quantifiant leurs effets externes au site comme le permettent des logiciels spécifiques, par exemple FLUMILOG pour les incendies. La notion de vitesse serait alors prise en compte. **Une ADR n'est donc pas nécessaire.**

4.2. MESURES DE PREVENTION DES RISQUES D'ACCIDENTS

Ci-après sont exposées les principales mesures, déjà mises en œuvre ou prévues dans le cadre du présent projet, destinées à limiter voire à supprimer les risques d'incidents ou d'accidents susceptibles de porter atteinte à l'environnement de la carrière (populations, biens matériels, milieu naturel).

Ces mesures concernent à la fois les risques internes à la carrière -incendie, explosion, etc.- qui sont les plus nombreux et les risques externes à la carrière – circulation routière, feu de forêt, tempête, foudre, etc.- plus limités.

Les mesures relatives aux risques internes ont évidemment pour but de protéger les personnes qui oeuvrent sur le site de la carrière en limitant les causes d'accidents du travail (à ce sujet il faut rappeler que les accidents du travail sont du ressort de l'Inspection du travail et non de l'Inspection de l'Environnement). Mais ces mesures contribuent également à la protection des personnes et des biens situés à l'extérieur du site vis-à-vis par exemple d'une explosion ou d'un incendie survenus sur le site de la carrière. D'ailleurs, certaines de ces mesures sont prises en compte pour évaluer la criticité des événements accidentels retenus suite à l'analyse des « REX carrières et activités connexes ».

Toutefois les mesures retenues pour l'évaluation de la criticité sont uniquement celles qui ne dépendent pas du facteur humain pour leur mise en œuvre. A titre d'exemple : le stockage du GNR dans une cuve double-peau est pris en compte car c'est une disposition constructive ; mais l'entretien préventif des équipements ne l'est pas car sa mise en œuvre dépend essentiellement du facteur humain.

4.2.1. MESURES RELATIVES AUX ENJINS, VEHICULES ET MATERIELS DE TRAITEMENT DES MATERIAUX (Criticité non significative)

Personnel de conduite / Maintenance des équipements

- Les conducteurs de véhicules et engins de chantier devront être titulaires d'une autorisation de conduite délivrée par l'exploitant et renouvelée chaque année. Tout nouveau conducteur devra suivre une formation délivrée soit par une personne compétente de l'entreprise, soit par un organisme spécialisé. Les conducteurs seront également soumis à une vérification d'aptitude annuelle effectuée par le médecin du travail (qui peut également faire procéder à un contrôle psychotechnique).
- Les conducteurs devront effectuer quotidiennement un contrôle de l'état de leur véhicule et réaliser l'entretien courant de celui-ci.
- Afin de conserver les engins et véhicules en bon état de marche, le service entretien effectuera régulièrement les opérations de maintenance courante : vidanges, etc.
- Les pistes affectées à la circulation des véhicules devront présenter une bonne stabilité et être correctement entretenues (absence d'ornières, ...).
- Les engins seront systématiquement réparés par le personnel compétent de l'entreprise au-dessus de l'aire étanche ou de bacs amovibles ou, en cas d'intervention lourde, par des sociétés spécialisées dans des garages de la région.

Circulation des véhicules à l'extérieur de la carrière.

- L'entreprise est très attentive à la sécurité des personnes lors du passage des camions : sortie du site sur la voie publique et circulation sur les routes départementales notamment lors de la traversée des centre-bourgs.
- Dispositions particulières : la sortie sur la voie publique est convenablement signalée et aménagée ; elle est régulièrement nettoyée et balayée pour éviter tout risque de glissade ; un décrotteur de roues,

pour les camions est installé en sortie de site ; les camions ne partent pas du site en surcharge ; il sera régulièrement rappelé aux chauffeurs de poids lourds les règles élémentaires du code de la route.

4.2.2. MESURES RELATIVES AUX RISQUES INCENDIE (Criticité 1)

Mesures préventives. 1) Les engins feront l'objet d'une maintenance rigoureuse en vue de limiter les risques de fuites d'hydrocarbures et d'huiles hydrauliques pouvant entraîner des incendies. 2) Le plein en carburant sera réalisé sur une aire étanche.

D'autre part, en raison de la sensibilité du milieu dans lequel est implanté le site, les dispositions suivantes seront prises : 1) Les consignes de sécurité seront régulièrement renouvelées auprès du personnel. 2) Les abords de la zone en cours d'exploitation seront régulièrement débroussaillés sur une largeur minimale de 10 mètres. 3) Aucun brûlage ne sera autorisé sur le site.

Moyens d'intervention. 1) Le site dispose d'extincteurs repérés sur le lieu de travail. 2) Un responsable est chargé du suivi de ces appareils et notamment : du contrôle de la facilité d'accès, du repérage, du bon emplacement, du suivi du contrat d'entretien et de vérification par un organisme agréé. 3) Des extincteurs sont disposés dans les engins et auprès des installations à risque. 4) Le personnel est formé à l'utilisation des extincteurs lors de stages réalisés en collaboration avec l'organisme agréé procédant à la vérification annuelle des matériels de lutte contre les incendies. 5) Les moyens d'alarme externes sont constitués par des téléphones portables mis à disposition du personnel. 6) Une trousse de 1^{ère} urgence, présente dans le local du personnel, est à disposition des secouristes du travail. Un registre de soins permet l'enregistrement de tous les soins effectués sur le site. 7) En cas de feu important, il est fait appel aux pompiers.

4.2.3. MESURES RELATIVES AUX RISQUES EXPLOSION/PROJECTION DE MATERIAUX (Criticité 5)

Cette rubrique concerne principalement les tirs de mines. Les travaux de minage sont effectués par une entreprise extérieure qui bénéficie de toutes les autorisations nécessaires.

Mesures lors de la réception des explosifs. Afin de limiter les risques lors de la réception des explosifs, plusieurs mesures de prévention sont mises en œuvre : 1) Le lieu de déchargement lors de la livraison est éloigné le plus possible de tout stockage d'hydrocarbure, de tout transformateur électrique et des locaux du personnel. 2) Le temps de déchargement ne dépasse pas 30 minutes. 3) Sont déchargés successivement les explosifs puis les détonateurs. 4) Seules les personnes strictement nécessaires (5 au total), formées et habilitées, participent au déchargement des explosifs. 5) Des moyens de lutte contre l'incendie sont disposés à proximité de l'aire de déchargement et à proximité des installations. 6) Enfin ne sont utilisés que des émulsions (explosifs de mines de type E moins sensibles aux chocs) sur le site dans le cadre de l'exploitation.

Evaluation du risque pour les personnes hors site. La gravité des conséquences des accidents sur les personnes physiques ainsi que leur probabilité sont évaluées selon les échelles définies par l'arrêté du 29 septembre 2005 relatif à « l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des installations classées soumises à autorisation (« A » à « E » pour la probabilité et « Modéré » à « Désastreux » pour la gravité des conséquences sur les personnes) ».

Dans le cadre du projet, l'événement « explosion simultanée de 2000 kg d'explosifs » présente une probabilité d'occurrence de catégorie C. Il s'agit d'un événement improbable, qui s'est déjà produit

dans l'activité d'exploitation des carrières, sans que les éventuelles corrections intervenues depuis apportent une garantie de réduction significative de sa probabilité.

La gravité des conséquences sur les personnes, comme vu précédemment, en raison de la localisation des premières habitations est **modérée**.

Gravité des conséquences sur les personnes exposées	Probabilité (sens croissant de E vers A)				
	E	D	C	B	A
5. Désastreux	NON	NON	NON	NON	NON
	MMR rang 2				
4. Catastrophique	MMR rang 1	MMR rang 2	NON	NON	NON
3. Important	MMR rang 1	MMR rang 1	MMR rang 2	NON	NON
2. Sérieux			MMR rang 1	MMR rang 2	NON
1. Modéré			Evènement : "explosion simultanée de 2000 kg d'explosifs"		MMR rang 1

Grille d'analyse de la circulaire MMR du 29/09/2005

En conclusion, le croisement des facteurs « probabilité » et « gravité » permet de donner un niveau de risque dans la zone des premières habitations, qui est une **zone de risque moindre ou acceptable** d'après la grille d'analyse présentée par la circulaire « MMR » du 29 septembre 2005. Dans cette zone (verte) les accidents sont qualifiés **d'acceptables**.

Quelques autres mesures de prévention des risques. 1) Pour l'exploitation de la carrière, l'entreprise mettant en œuvre les explosifs est tenue de posséder une autorisation d'utilisation d'explosifs. Dès réception, les explosifs sont utilisés **dans la journée**. 2) Avant le tir, le boutefeu doit : s'assurer qu'aucun produit explosif n'est resté dans le chantier ; faire évacuer le chantier et la zone dangereuse ; interdire l'accès de la zone dangereuse ; annoncer le tir par un signal spécifique (sonore) perceptible et connu du personnel. 3) Les mairies de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier ainsi que la gendarmerie sont prévenues avant chaque tir. La RD 8 est coupée dans les deux sens le temps des tirs. 4) Une fois le tir réalisé, le responsable désigné par le chef d'exploitation procède à une visite détaillée des fronts de la carrière en vue de déceler l'existence éventuelle d'éléments dangereux ou susceptibles de présenter des dangers tels que : surplombs, blocs instables, cassures ou poches terreuses.

4.2.4. MESURES RELATIVES AUX RISQUES DE POLLUTION ACCIDENTELLE DU SOL ET DE L'EAU (Criticité 5)

Les principales mesures existantes et maintenues sont : 1) Maintenance des engins conforme aux prescriptions des constructeurs. A chaque prise de poste, un contrôle visuel est réalisé afin de déceler toute fuite. 2) Les opérations de remplissage du réservoir des engins sont effectuées sur une aire

étanche équipée d'une grande capacité de rétention et munie d'un séparateur d'hydrocarbures en sortie. 3) On veille à ce qu'il reste le minimum de carburant dans les réservoirs des engins en fin de journée. Cette précaution limite les risques de pollution accidentelle, ainsi que les vols de carburant pendant la nuit. 4) Des kits de dépollution sont disponibles en permanence sur le site pour intervenir sur toute pollution pouvant se déclarer sur le sol ou sur l'eau. 5) Si nécessaire : intervention pour dépollution complémentaire de l'entreprise ou d'une entreprise spécialisée. Selon l'ampleur de la pollution, il pourra s'agir seulement de compléter les opérations d'urgence ou de procéder à l'excavation des terres polluées et au pompage des produits répandus dans le bassin de décantation.

4.2.5. MESURES RELATIVES AUX AUTRES RISQUES (Criticité 1)

Ce sont principalement : les risques instabilité des terrains, les risques de chute, les risques de noyade.

Stabilité terrains. Afin d'assurer la stabilité des fronts et des talus, des pentes maximales ont été définies en tenant compte à la fois de la nature des matériaux, de leur devenir (front provisoire : stabilité à moyen terme ou talus définitif : stabilité à long terme) et de leur utilisation finale (talus végétalisés / fronts minéraux).

Les différentes pentes maximales retenues sont : 1) Fronts d'extraction : pente semi-verticale . 2) Talus définitifs : pente semi-verticale et talus en pente douce au sommet pour un raccordement paysager au terrain naturel.

Le contrôle des fronts en vue de déceler la présence de risques d'éboulements ou de glissements devra être réalisé régulièrement et en particulier avant toute reprise du travail en période de gel, de dégel, de fortes pluies ou de neige, et après tout chômage de longue durée.

Risques de chutes. Les têtes de fronts empruntées par des engins ou des hommes seront munies de merlons d'une hauteur au moins égale au rayon de la plus grande roue des engins intervenant sur le site (soit 1 mètre de hauteur minimum en règle générale) et/ou d'une clôture solide. Un merlon de même hauteur bordera les rampes d'accès aux fronts donnant sur le vide (côté excavation).

Risques de noyades. Les risques de noyade sur le site sont uniquement dus à la présence d'eau dans les bassins de décantation des eaux pluviales. En conséquence : 1) Les bassins seront ceinturés par un merlon de plus de 1 mètre de hauteur (ou une clôture). 2) Des panneaux en interdisent l'accès à toute personne non autorisée et signaleront le danger.

4.2.6. MESURES RELATIVES AUX RISQUES EXTERNES (Criticité non évaluée car non significative)

Risques d'origine humaine. (sécurité du public, circulation routière, etc.).

Pas de risque significatif donc pas de mesure spécifique prévue hormis les mesures « de bon sens » et/ou réglementaires. A noter que la circulation des camions à l'extérieur du site est abordée largement dans l'étude d'impact.

Risques naturels. Dans cette rubrique sont classés les séismes, les feux de forêt, les mouvements de terrain, les risques miniers, le potentiel radon, la foudre. Tous ces risques sont abordés largement dans l'étude d'impact (§ 3 du présent rapport).

4.2.7. ORGANISATION DE LA SECURITE SUR LE SITE

Au niveau du site. Le responsable du site assure le respect des règles relatives à l'hygiène, la sécurité incendie-environnement et la sécurité du travail. Il possède une bonne connaissance de la législation de base en matière de sécurité : textes de lois, règlements en vigueur dans les industries

extractives, équipements de sécurité (protections individuelles et collectives, dispositifs de protection des outils de production). Il connaît également les caractéristiques des produits utilisés sur le site.

L'ensemble du personnel doit prendre connaissance des cahiers de prescriptions et des consignes de sécurité affichés dans les locaux (bungalow de chantier sur le carreau de la carrière).

L'ensemble du personnel est formé au maniement des matériels de lutte contre l'incendie et a reçu une formation pratique à la sécurité (exercices, simulations d'entraînement face à des situations accidentelles, etc.). Tout le personnel possède un livre de sécurité récapitulant les consignes générales et permanentes à observer. Des journées de sensibilisation sont organisées et des fiches de sécurité sont disponibles.

Un plan de prévention incendie est défini, communiqué au personnel et affiché en permanence dans les locaux du site. Des appareils d'extinction sont disposés dans chaque engin et à proximité des installations à risque.

Moyens de secours publics. Le centre de secours des sapeurs-pompiers le plus proche est celui de Saint-Julien-Molin-Molette, à environ 1,5 km du site de la carrière. De ce fait, l'arrivée des secours suite au déclenchement d'une alarme est très rapide.

APPRECIATION DU CE SUR L'ETUDE DE DANGERS

L'exploitation d'une carrière, présente des dangers inhérents à ce type d'activité : éboulements, explosions, pollutions des eaux, présence d'engins de chantier, etc. Le facteur humain étant la principale source d'accidents.

Globalement, par rapport à la situation actuelle, les dangers seront identiques dans la configuration future du fait que les extractions seront réalisées avec les mêmes personnels et les mêmes procédés.

Cette étude met en évidence que, moyennant la mise en oeuvre rigoureuse des mesures de protection/prévention, aucun accident majeur survenant sur la carrière n'est susceptible de porter gravement atteinte à des tiers extérieurs au site.

Une maintenance rigoureuse des équipements, très fortement sollicités, est un facteur fondamental pour limiter la fréquence et la gravité des événements accidentels. Il en va de même pour la formation du personnel qui doit être systématique et régulière. Les nouveaux arrivants sur le site, davantage exposés aux accidents, doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Remarques.

1. Concernant les dangers potentiels consécutifs aux tirs de mines (explosion d'un stock d'explosifs). Il peut sembler étonnant que cet événement accidentel soit classé en zone de moindre risques et fasse partie des accidents « acceptables » dans la matrice de criticité ci-dessus.

Cela ne signifie pas, bien sûr, que cet accident ne se produira jamais mais que, compte tenu des conditions de mise en œuvre des tirs, des mesures de prévention prévues et des retours d'expérience (REX), leur survenance est « improbable » et leur gravité « modérée » pour l'EXTERIEUR DU SITE. Il va de soi qu'une explosion pourrait avoir de très graves conséquences sur le PERSONNEL DU SITE.

A noter que cette étude n'évoque pas les éventuels dommages que peut causer la propagation dans le sol des vibrations consécutives aux tirs de mine, répétés dans le temps, sur les habitations les plus proches. Certaines contributions de riverains en font état.

2. Les incidences corporelles sur des tiers extérieurs dues aux accidents survenus à l'intérieur du site sont de la compétence de l'Inspection de l'Environnement ; les incidences corporelles de ces accidents sur le personnel du site sont de la compétence de l'Inspection du Travail.

5. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1. DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur, Monsieur Gilbert BADOIL, a été désigné par Monsieur le président du tribunal administratif de LYON (Décision E23000075/69 du 20 juin 2023).

5.2. INFORMATION ET RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC (Conformément à l'arrêté n° 292-DDPP-23 du 11 août 2023 de Monsieur le préfet de la Loire).

5.2.1. INFORMATION DU PUBLIC

Publications de l'avis d'enquête. Elles ont été effectuées 15 jours avant le début de l'enquête et dès le début de l'enquête dans deux journaux locaux : les 1 et 22 septembre 2023 dans LA TRIBUNE - LE PROGRES ; les 8 et 22 septembre 2023 dans L'ESSOR. Madame GRANGETTE (DDPP) m'a transmis copie de toutes les parutions.

A noter. Suite à une erreur minime dans le libellé du registre dématérialisé spécifique lors de la parution dans L'ESSOR du 1 septembre, une seconde parution a eu lieu le 8 septembre.

Remarque du CE. La première parution (1 septembre) était tout à fait de nature à très bien informer le public.

Affichage de l'avis d'enquête. Il été réalisé 15 jours avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de l'enquête dans les 10 mairies concernées ainsi qu'à l'entrée et aux abords de la carrière.



Affichage à l'entrée de la carrière

A noter. Les affiches à l'entrée et aux abords du site ont été imprimées sur papier jaune en format A2 conformément à la réglementation.

Remarque. Au début du mois de septembre 2023, le maître d'ouvrage a largement diffusé auprès des habitants des 10 communes concernées par l'enquête une **Lettre d'information** de 2 pages reprenant les principales informations contenues dans l'avis d'enquête ainsi que les actions déjà mises en œuvre par l'entreprise pour préserver la biodiversité et réduire les nuisances. Sont également mentionnés les engagements additionnels pris par l'entreprise dans le cadre de la présente demande d'autorisation. Cette démarche a contribué à porter à la connaissance du public l'existence de l'enquête. Les 10 communes comptent environ 8900 habitants et 2654 lettres ont été envoyées.

Appréciation du CE. C'est une initiative intéressante qui a contribué à informer le public de l'existence de l'enquête en complétant les moyens d'information règlementaires.

A date, j'ai reçu les certificats d'affichage des communes de : Saint-Julien-Molin-Molette, Colombier, Véranne, Savas, Thélis-la-Combe et Saint-Marcel-les-Annonay.

Consultation du dossier. Le public a pu prendre connaissance du dossier :

- En mairie de Saint-Julien-Molin-Molette, aux horaires d'ouverture habituels, à savoir : les lundis de 13h 30 à 16h ; les mardis, mercredis, vendredis de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 ; les samedis de 9h à 11h. En mairie de Colombier : les mercredis de 10h à 12h et les vendredis de 14h à 17h.

- Sur le site internet indépendant et sécurisé ouvert spécifiquement pour cette enquête à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/carriere-st-julien-molin-molette>

- Sur le site internet de la préfecture de la Loire à l'adresse suivante : www.loire.gouv.fr sous la rubrique « Actions de l'Etat – Environnement – Installations classées pour la protection de l'environnement » puis « Dossiers en instruction dans la Loire ».

Les 8 autres mairies concernées par l'enquête ont reçu un dossier complet dématérialisé, sur clé USB, à destination des conseils municipaux pour prise de connaissance du projet avant délibération éventuelle.

5.2.2. RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Le public a pu disposer des moyens suivants pour déposer ses contributions :

- Le registre « papier » en mairie de Saint-Julien-Molin-Molette, aux horaires d'ouverture habituels, à savoir : les lundis de 13h 30 à 16h ; les mardis, mercredis, vendredis de 9h à 12h et de 13h30 à 16h30 ; les samedis de 9h à 11h. Le registre « papier » en mairie de Colombier : les mercredis de 10h à 12h et les vendredis de 14h à 17h.

- Le courrier postal, adressé en mairies de Saint-Julien-Molin-Molette ou de Colombier, à destination du commissaire enquêteur (ou remis en main propre).

- Le registre numérique accessible pendant toute la durée de l'enquête à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/carriere-st-julien-molin-molette>

- L'adresse électronique : carriere-st-julien-molin-molette@mail.registre-numerique.fr

5.3. ACTIONS DILIGENTES PAR LE CE

5.3.1. AVANT LE DEBUT DE L'ENQUETE

- Le mercredi 28 juin 2023 : déplacement sur les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette en vue d'apprécier le contexte environnemental du secteur et du site de la carrière. En particulier : la présence d'habitations et de cours d'eau dans le voisinage du site ; les distances par rapport aux centres-bourgs ; les voies d'accès au site ; les caractéristiques paysagères, etc. J'ai notamment constaté que la carrière est très visible depuis le centre-bourg de Colombier mais peu visible depuis le centre-bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.

- Le vendredi 7 juillet 2023 : rencontre avec le MO représenté par Monsieur Joachim BOITARD, directeur du pôle Industrie du Groupe DELMONICO-DOREL. Etaient également présents : Monsieur Hadrien DESCORMES, responsable Foncier Environnement du Groupe et Monsieur Camille ROUCHON, directeur d'exploitation en charge de la carrière de SJMM. Au cours de cette réunion, nous avons abordé les points suivants : la présentation du Groupe DD ; l'historique de la carrière ; le contexte particulièrement difficile du projet ; prise de date pour la visite de la carrière.

- Le vendredi 7 juillet 2023: plusieurs échanges téléphoniques avec Madame GRANGETTE de la DDPP, en charge de l'organisation de l'enquête, afin de fixer les dates des permanences et préciser le contenu de l'avis et de l'arrêté préfectoral.

- Le mardi 11 juillet 2023 : rencontre avec Madame Stéphanie ROME, Inspecteur de l'Environnement en charge du dossier à l'Unité Interdépartementale Loire-Haute-Loire de la DREAL. Nos échanges, très intéressants, ont porté principalement sur les divers aspects du contexte difficile dans lequel se situe le projet.

Madame ROME m'a remis copie de plusieurs documents : décision du tribunal administratif de Lyon du 28 février 2022 ; rapports de l'inspection des installations classées du 3 juin 2023 et celui de « clôture de la phase d'examen avant enquête » daté du 13 avril 2023.

- Le jeudi 13 juillet 2023 : première visite du site en présence de MM. Hadrien DESCORMES, (responsable Foncier Environnement du Groupe), Camille ROUCHON (directeur d'exploitation) et David DENIS (responsable d'exploitation). Voir § 5.4.

- Le mardi 18 juillet : seconde visite du site. J'étais accompagné par Monsieur David DENIS (responsable d'exploitation).

- Le mercredi 9 août 2023 : passage en mairie de SJMM en vue de prendre rendez-vous avec Madame la maire.

- Le mercredi 9 août 2023 : rencontre avec Monsieur Jean-Paul VALLOT maire de Colombier. Etaient présents : Monsieur Gilles GALLEY, premier adjoint et Monsieur Jérôme GACHE, deuxième adjoint. Nous avons largement abordé les thèmes suivants : le contexte socio-économique de la commune (activités, emplois, ...), les projets de la municipalité, les impacts de la carrière des « Gottes », les relations avec le carrier et la municipalité de SJMM, etc. Au terme de la rencontre, en compagnie du maire, j'ai effectué une visite du bourg. Les personnes rencontrées sont très clairement favorables à la présence de la carrière sur le territoire de la commune.

- Le mercredi 23 août 2023 : rencontre avec Madame Céline ELIE, maire de SJMM. Etaient présents : Madame Christine ROBIN, conseillère municipale en charge du suivi du projet, et Monsieur Manuel COMBE, adjoint administratif. Cette première rencontre avait principalement pour but de faire connaissance, d'évoquer le contexte du projet et de la commune ainsi que les conditions matérielles des permanences. Une seconde rencontre a été fixée au 13 septembre.

- Le mardi 12 septembre 2023 : seconde rencontre avec le MO. Etaient présents : Monsieur Joachim BOITARD, directeur du pôle Industrie du Groupe DD, et Monsieur Hadrien DESCORMES, responsable Foncier Environnement du Groupe. L'objectif était de faire le point avant le début de l'EP : échange d'informations et questions réciproques.
- Le mercredi 13 septembre 2023 : deuxième rencontre avec Monsieur Jean-Paul VALLOT maire de Colombier en présence de Madame Karine CHAPUIS, secrétaire de mairie. Les conditions matérielles de l'enquête ont été finalisées et Monsieur le maire m'a communiqué plusieurs documents.
- Le mercredi 13 septembre 2023 : deuxième rencontre avec Madame Céline ELIE, maire de SJMM. En présence de Madame Christine ROBIN, conseillère municipale, et de Monsieur Alex VAGNON, conseiller municipal. Nous avons précisé les conditions matérielles de l'enquête et notamment l'accueil du public. Mes interlocuteurs ont longuement argumenté avec beaucoup de franchise leur position : ils sont clairement opposés au projet tel que présenté dans le dossier d'enquête car, de leur point de vue, il est peu différent du précédent (autorisé en 2020 puis annulé par le TA en 2022).
- Analyse approfondie du dossier en vue de sa bonne compréhension afin d'être en mesure de répondre aux questions du public lors des permanences.
- Contacts téléphoniques avec les mairies concernées par l'EP pour s'assurer que l'affichage a été réalisé dans le délai réglementaire et rappeler la nécessité de produire un certificat d'affichage (article 6 de l'arrêté).
- Prise de connaissance du rapport de l'inspecteur de l'Environnement avant mise à l'enquête sur lequel les observations des services de l'Etat et des organismes consultés sont synthétisés.
- Rédaction d'un document de synthèse du dossier d'une vingtaine de pages en vue de pouvoir informer rapidement le public sur les éléments les plus importants du projet lors des permanences.
- Rédaction d'un récapitulatif des documents mis à la disposition du public en mairies de SJMM et de Colombier, transmis aux mairies via Madame GRANGETTE, en charge l'organisation de l'EP à la DDPP, afin qu'il soit joint au dossier.
- Recherche d'informations et de documentations diverses sur internet, le Guide de l'EP, auprès d'autres CE, etc.
- Plusieurs séries de questions ont été adressées au MO pour compléments d'informations.

5.3.2. DURANT L'ENQUETE

- Au début de la première permanence : ouverture et paraphage des pages du registre ; signature de la première page de tous les documents mis à disposition du public. Cette démarche a été réalisée quelques jours avant le début de l'enquête en mairie de Colombier.
- Le samedi 23 septembre : rencontre de trois personnes de l'association « Bien vivre à Colombier » durant 2h environ.
- Tenue des six permanences aux heures et dates prévues par l'arrêté en vue de répondre aux questions du public et recueillir ses contributions.
- Information par E-mail ou téléphone du maître d'ouvrage, après chaque permanence, sur la participation et les contributions du public.
- Vérification de la présence du dossier sur le site internet sécurisé spécifique à l'enquête et sur le site de la préfecture de la Loire.
- Visite journalière du registre numérique pour prise de connaissance et traitement des contributions déposées.

- Rédaction d'un document intitulé : « *Liste des contributeurs à l'enquête* ».
- Clôture de l'enquête le mercredi 18 octobre 2023 à 16h30 en mairie de SJMM.
- Le registre de la mairie de SJMM a été mis à ma disposition le 18 octobre 2023 au terme de l'EP ; celui de la maire de Colombier, le 19 octobre.

5.3.3. APRES L'ENQUETE

- Rencontre avec le représentant du Maître d'ouvrage, Monsieur Joachim BOITARD, en présence de Monsieur Hadrien DESCORMES, le mardi 24 octobre 2023, pour faire le point sur l'enquête et lui transmettre mon PV de synthèse avec mes commentaires.
- Recueil des coupures de presse auprès de l'AO relatives à la parution de l'avis d'enquête publique et des certificats d'affichage reçus à date.
- Prise de contact avec les 10 mairies concernées par l'EP pour savoir si une délibération du conseil municipal était envisagée et, dans l'affirmative, obtenir copie du PV de délibération.
- Réception du mémoire en réponse du MO le 7 novembre 2023.
- Finalisation du rapport et des conclusions/avis du commissaire enquêteur.
- Remise des documents suivants, sous forme « papier » et dématérialisée, à la DDPP, dans le délai de 30 jours après la fin de l'EP, conformément à l'article 9 de l'arrêté : dossier du commissaire enquêteur, registres d'enquête validés, rapport et conclusions/avis du CE, liste des contributeurs.
- Envoi au TA de Lyon, dans le délai de 30 jours après la fin de l'EP, conformément à l'article 9 de l'arrêté, sous forme « papier » et dématérialisée, du rapport et des conclusions/avis du CE.

Remarque. Je tiens à souligner que mes relations avec toutes les parties prenantes – DDPP Loire, mairies de Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette, maître d'ouvrage, DREAL, DDT - ont été très bonnes. Toutes ont fait de leur mieux pour faciliter ma mission et le bon déroulement de l'enquête.

5.4. VISITES DU SITE PAR LE CE

Ma première visite du site a eu lieu le 13 juillet en présence Messieurs Hadrien DESCORMES, (responsable Foncier Environnement du Groupe), Camille ROUCHON (directeur d'exploitation en charge de la carrière des « Gottes ») et David DENIS (responsable d'exploitation).

La carrière était en activité. Ce fut une visite très complète et détaillée : lieux d'extraction, locaux de criblage/concassage des matériaux extraits, expédition des produits, atelier de maintenance, etc.

Depuis la partie haute de la carrière, j'ai pu situer les deux ruisseaux -Le Ternay et le Rigueboeuf - qui coulent à proximité du site ainsi que les habitations les plus proches, notamment les lieudits Bel Air, Les Fougères, Taillis Vert, etc.

J'ai également pu constater les travaux de réaménagement réalisés au fil de l'exploitation du site ainsi que la re-végétalisation naturelle d'une partie qui n'est plus exploitée.

Au cours de cette visite, les échanges avec les personnes précitées ont été très directs et intéressants ; bon nombre d'informations m'ont été fournies sur l'exploitation et les caractéristiques des matériaux produits. J'ai pu observer en particulier que :

- Le carreau de la carrière est propre et les équipements correctement rangés.
- Les envols de poussières sont minimisés au moyen des dispositifs suivants : bardage des locaux de broyage/concassage ; aspiration en partie basse des concasseurs et capotage des bandes

transporteuses (ces dispositions ne sont pas courantes dans les carrières) ; bâchage des semi-remorques ; passage systématique des camions sous un portique d'aspersion d'eau ; etc.

- Le bardage des locaux de broyage/concassage contribue à réduire fortement les émissions sonores.
- Toutes les eaux de lavage chargées en poussières sont orientées dans un premier bassin situé en partie basse du carreau afin d'être décantées puis s'écoulent dans un second bassin à travers une paroi de sable et de granulats pour être recyclées dans les installations. Il n'y a aucun appoint d'eau à partir d'un quelconque réseau ou pompage dans le sol.
- Les hydrocarbures et les huiles sont stockés soit en cuve double-peau, soit sur rétention étanche.
- Le site est autonome en matière de maintenance des équipements de carrière : cribles, concasseurs, bandes transporteuses. Pour les engins de manutention, il fait appel à une équipe spécialisée du Groupe DD.
- Concernant les expéditions, un logiciel spécifique a été conçu pour répondre aux prescriptions de l'arrêté du 21 mars 2022 (autorisation temporaire). Ce logiciel permet notamment d'avoir un état des lieux en temps réel du flux des camions (nombre, trajets empruntés, quantités livrées, ...).
- L'ensemble du personnel porte les EPI adéquats.

Ma seconde visite a eu lieu de 18 juillet 2023. J'ai assisté à un tir de mine et constaté les mesures de sécurité prises dans ce cadre : évacuation de tout le personnel du site ; interdiction de circuler sur la RD8 au moyen de barrages en amont et en aval du site mis en place par le personnel de la carrière. Les forages et la mise en place des charges d'explosifs sont réalisés par une entreprise spécialisée.

Appréciation du CE : Les observations et les informations recueillies au cours de ces visites me donnent à penser que l'exploitation de cette carrière est correctement maîtrisée.

5.5. RELATIONNEL ET DEMARCHES DE CONCERTATION

Depuis de nombreuses années, l'existence de la carrière des « Gattes » est mise en cause par une partie de la population des communes où elle est implantée et par celle de SJMM en particulier. Aussi, en vue d'apaiser les tensions et d'aboutir à un certain consensus, plusieurs démarches de concertation ont été lancées.

1) En février 2018, le pétitionnaire a initié une démarche de concertation ouverte à tous les habitants, via le cabinet Nicaya, sur la base de d'une étude réalisée en 2012 (voir annexe 24 du dossier). Il en est ressorti que la réalisation d'une voie de déviation pour les poids-lourds était la solution à privilégier.

Il s'en est suivi 5 réunions d'échange en mairie de SJMM entre le pétitionnaire et des élus de la municipalité de juillet à novembre 2019. A noter également deux réunions de synthèse en préfecture avec les parties prenantes (communes de Colombier et SJMM, comcom Monts du Pilat, Département, Services de l'Etat), les 16 décembre 2019 et 11 février 2020. Un tracé préférentiel a été défini. Précisons que cette séquence a eu lieu lors de la précédente mandature municipale.

Concernant le financement de la voie de déviation, deux possibilités ont été envisagées : 1) Prise en charge intégrale par le pétitionnaire moyennant de porter la production maximale à 500 000 T/an. 2) Prise en charge partielle par le pétitionnaire avec contribution des collectivités. Bien que l'option « voie de contournement » ait été jugée pertinente, aucune des deux solutions de financement n'ayant obtenu l'aval des partenaires territoriaux, le projet a été mis « en attente » par le pétitionnaire. (Cette séquence fait l'objet de l'annexe 24 du dossier). Le dossier ne précise pas quels partenaires territoriaux se sont opposés à ces deux options.

2) L'arrêté d'autorisation temporaire du 21 mars 2022, dans son article 1, stipule que le prochain dossier de demande d'autorisation « devra comprendre l'étude d'un itinéraire permettant d'éviter le village de SJMM ». Le pétitionnaire a donc confié cette étude, datée de septembre 2022, au bureau d'études Réalités. Elle a pour point de départ l'étude de BEMO-URBA-INFRA de 2012 et les échanges entre le pétitionnaire et les services du Département ainsi qu'avec les élus locaux. Deux itinéraires ont été étudiés : SJMM/Bourg-Argental et SJMM/Maclas. Cette étude fait l'objet de l'annexe 28 du dossier.

Par ailleurs, toujours dans le cadre de l'arrêté d'autorisation temporaire, 5 réunions de concertation, animées par le cabinet Nicaya, se sont tenues à la comcom ou en mairies entre le 11 mai et le 16 septembre 2022. Ont participé à ces réunions :

Mme Céline ELIE, maire de Saint-Julien-Molin-Molette / M. Nans PERRIN, adjoint au maire de Saint-Julien-Molin-Molette / M. Alex VAGNON, conseiller municipal de Saint-Julien-Molin-Molette / Mme Christine ROBIN, conseillère municipale de Saint-Julien-Molin-Molette / M. Jean-Claude TISSOT, sénateur de la Loire / M. Charles ZILLIOX, vice-président du Parc Naturel Régional du Pilat / Mme Chantal NIWINSKI, conseillère communautaire et conseillère municipale de Bourg-Argental / M. Didier RAMEAU, adjoint au maire de Bourg-Argental / M. Jean-François BERNE, conseiller municipal de Bourg-Argental / M. Jean-Paul VALLOT, maire de Colombier / M. Paul THIOLLIERE, conseiller communautaire et conseiller municipal de Saint-Julien-Molin-Molette / M. Jean-François CHORAIN, conseiller départemental / M. Simon RIVARD, représentant de M. Bernard FOURNIER, sénateur de la Loire / M. Dominique DOREL, PDG du groupe Delmonico Dorel / M. Joachim BOITARD, directeur de l'Entreprise Delmonico Dorel Carrières / M. Stéphane SAINT-PIERRE – Nicaya Conseil / Mme Laurence GONTARD-Nicaya conseil.

NB : Les services de l'Etat n'ont pas participé à ces réunions. Un point sur le projet a toutefois été réalisé en préfecture de la Loire le 18 octobre 2022 sans participation du pétitionnaire.

Lors de ces 5 réunions de nombreuses questions ont été posées ; chaque partie a exposé son point de vue ; le projet d'évitement des communes de SJMM et Bourg-Argental a été présenté et discuté. La lecture des comptes-rendus permet de dégager les positions ci-après :

- La municipalité de Colombier est favorable au projet.

- La municipalité de SJMM est assez réticente vis à vis du projet. D'une part dans le CR de la réunion du 23 juin 2022 il est noté : « La mairie de SJMM a confirmé qu'elle n'est pas favorable à un itinéraire d'évitement pour tous les impacts négatifs que cela engendrerait et qu'elle souhaite au préalable travailler sur la réduction du nombre de camions et du tonnage et leur meilleure répartition sur les différentes RD ». D'autre part dans le CR de la réunion du 26 septembre 2022, il est noté : « La municipalité de SJMM demande à ce que la production se limite à satisfaire les besoins locaux et qu'elle ne discutera pas sur un projet global au-dessus de 100 000 t/an, soit une baisse de 40% de l'activité ». Sachant que, d'après le pétitionnaire, à un tel niveau de production, l'exploitation de la carrière n'est pas rentable.

Appréciation du CE. Ces diverses démarches de concertation ont à minima permis aux principales parties prenantes -pétitionnaire, mairies, PNR, comcom- de présenter leurs problématiques ; à d'autres de prendre connaissance des divers aspects du projet (extension carrière, itinéraire de contournement, etc.) et de poser des questions. C'est bien qu'elles aient eu lieu. Toutefois, elles n'ont pas permis de dégager un consensus sur le projet.

Relationnel pétitionnaire / municipalités

Les rapports qu'entretient le maître d'ouvrage avec la municipalité de Colombier sont très bons. Avec la municipalité de SJMM, les rapports sont difficiles.

5.6. MESURES PRISES PAR LES MAIRIES, LA DDPP ET LA DREAL

5.6.1. LES MAIRIES DE SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE ET DE COLOMBIER

- Ont mis à la disposition du public les registres d'enquête pendant toute la durée de l'enquête, aux jours et horaires d'ouverture au public.
- Ont mis à la disposition du public un ordinateur pour accéder au site internet spécifique à l'enquête et au registre numérique, afin de prendre connaissance du dossier et déposer des contributions.
- Ont pris toutes les mesures nécessaires -notamment la mise à disposition de locaux- pour organiser l'enquête dans les meilleures conditions possibles.

5.6.2. LA DDPP

- A géré les dispositions règlementaires d'organisation de l'EP : rédaction de l'arrêté d'ouverture et de l'avis d'enquête, parutions dans la presse de l'avis d'enquête, collecte des certificats d'affichage et des PV des délibérations des conseils municipaux, etc. Je précise que le projet d'arrêté m'a été transmis pour avis.
- A fourni un exemplaire « papier » du dossier aux mairies de Colombier et de SJMM et un exemplaire sous forme dématérialisée aux 8 autres mairies.
- M'a transmis tous les documents disponibles utiles à mon rapport et à mes conclusions : coupures de presse, certificats d'affichages, délibérations des conseils municipaux.

5.6.3. LA DREAL

L'Unité Inter Départementale Loire Haute-Loire de la DREAL a instruit le dossier et a consulté les services de L'Etat et les organismes suivants : MRAe, DDT, ARS, DRAC, INAO, UDAP, PNR Pilat. J'ai pu rencontrer Madame Stéphanie ROME, en charge du dossier, afin d'échanger sur le dossier et le contexte de l'EP.

5.7. DEROULEMENT DES PERMANENCES

5.7.1. TENUE DES PERMANENCES

L'enquête publique a débuté le lundi 18 septembre 2023 à 9h et s'est achevée le mercredi 18 octobre 2023 à 16h30, soit une durée de 31 jours.

Le commissaire enquêteur s'est tenu à la disposition du public dans les locaux des mairies de SJMM et de Colombier aux dates et horaires suivants :

- lundi 18 septembre 2023 de 9h à 12h en mairie de SJMM,
- samedi 23 septembre de 9h à 11h en mairie de SJMM,
- mercredi 27 septembre 2023 de 10h à 12h en mairie de Colombier,
- mercredi 4 octobre 2023 de 9h à 12h en mairie de SJMM,
- vendredi 13 octobre 2023 de 14h à 17h en mairie de Colombier,
- mercredi 18 octobre 2023 de 13h30 à 16h30 en mairie de SJMM.

Le public a pu prendre connaissance du dossier aux jours et heures d'ouverture des mairies de SJMM et de Colombier et en permanence sur le site internet sécurisé dédié (voir adresse précitée).

5.7.2. CONTEXTE DES PERMANENCES / INCIDENTS

Les EP relatives à une création et/ou à une extension de carrière peuvent être classées dans les EP « sensibles » car ces projet rencontrent quasi systématiquement une opposition forte de la part de

certaines riverains en raison des nuisances et des accidents potentiels inhérents à cette activité et aussi de la part des associations qui militent pour la protection de l'Environnement.

Incidents.

Dans le cas présent, tous les participants aux permanences ont fait preuve de responsabilité afin que l'enquête se déroule dans de bonnes conditions. Les échanges ont été parfois passionnés mais toujours courtois. Aucun incident n'est à signaler.

5.7.3. DOCUMENTS DIVERS / RENCONTRES AVEC LES ASSOCIATIONS

Documents divers remis au CE pour information.

Au cours de l'enquête, lors de mes différents contacts avec les parties prenantes, plusieurs documents m'ont été communiqués pour attirer mon attention sur des points spécifiques. Ils sont cités ci-après de façon exhaustive.

- Plaquette émise par la municipalité de SJMM intitulée « CIRCUIT DECOUVERTE CENTRE BOURG ».
- Lettre d'information émise par le pétitionnaire et envoyée par courrier postal à 2654 habitants des 10 communes concernées par l'enquête.
- Délibération de la Communauté de Communes des Monts du Pilat du 27 juin 2023 relative à l'avis sur le pré-projet de la future Charte du PNR du Pilat.
- Courrier daté du 26 mars 2023 adressé à Monsieur le préfet de la Loire par M. COURBON, président du comité de développement agricole des Monts du Pilat.
- Courrier daté du 2 août 2023 de la SARL VIVARAIS CHAPE adressé à Monsieur le maire de Colombier.
- L'édition de septembre 2023 de L'Opinion de « Vivre Au Village » qui est l'organe de communication de l'opposition municipale de Saint-Julien-Molin-Molette.
- Documents remis par l'association « Bien vivre à SJMM ». Notamment un historique fort complet et très intéressant de l'évolution de la carrière de 1973 (date de rachat par l'entreprise DDC) à ce jour qui inclut les demandes d'extensions successives ainsi que les procédures afférentes engagées pas les différentes parties.
- Bon nombre d'autres documents ont été joints aux diverses contributions.

Réunion avec l'association « Bien vivre à SJMM »

Le 23 septembre 2023, j'ai rencontré durant 2 heures environ, en mairie de SJMM, l'association « Bien vivre à Saint-Julien-Molin-Molette ». Etaient présents : Monsieur Gérard CANCADE, président ; Madame Jeanine CROZIER, secrétaire ; Monsieur Jean-Pierre HUGUET.

Nous avons très largement échangé sur différents thèmes : historique de la carrière ; nuisances diverses (poussières, bruit, pollution des eaux, tirs de mines,) ; circulation des camions et projet de contournement du bourg de SJMM ; besoins en granulats du secteur ; relationnel association/maître d'ouvrage ; scission au sein des habitants de SJMM au sujet de la carrière ; etc.

Ces échanges m'ont été très utiles pour bien appréhender le contexte du projet. Je tiens à souligner que nos discussions ont été empreintes de courtoisie et se sont déroulées dans une totale sérénité. A cette occasion, l'association m'a remis des documents complémentaires. Elle a déposé une contribution étoffée sur le registre dématérialisé ; j'ai repris certains passages dans mon PV de synthèse.

Je pense que ce type d'association peut contribuer, par sa vigilance et ses connaissances acquises au fil du temps, au bon respect par le maître d'ouvrage des prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter la carrière qui pourrait être délivré.

Demande d'organisation d'une réunion publique

Il n'y a pas eu de demande d'organisation d'une telle réunion.

Appréciation du CE. Pour donner, in fine, un avis le plus pertinent possible, outre le dossier, les contributions du public, les contacts avec le MO, etc., le CE doit appréhender au mieux le contexte local. Ces documents qui émanent de différentes parties prenantes et ces rencontres y contribuent largement.

5.7.4. SYNTHÈSE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Cette synthèse est essentiellement quantitative. L'analyse des contributions du public est réalisée au paragraphe 4 du présent rapport et prend en compte les réponses de l'exploitant au PV de synthèse.

Participation aux permanences

- Permanence du 18 septembre (SJMM) : 23 personnes se sont présentées.
- Permanence du 23 septembre (SJMM) : 14 personnes se sont présentées.
- Permanence du 27 septembre (Colombier) : 17 personnes se sont présentées.
- Permanence du 4 octobre (SJMM) : 26 personnes se sont présentées.
- Permanence du 13 octobre (Colombier) : 27 personnes se sont présentées.
- Permanence du 18 octobre (SJMM) : 26 personnes se sont présentées.

Soit 133 personnes sur les 6 permanences.

Répartition des contributions mairies/registre dématérialisé

<i>Lieu</i>	<i>Nombre de contributions</i>
Mairies de SJMM et Colombier	171
Registre dématérialisé	944
TOTAL	1115

Modes de participation à l'enquête

<i>Consultations du site dématérialisé</i>	<i>Nombre de personnes concernées</i>
Nombre de visites du site dématérialisé	1875
Nombre de visiteurs du site dématérialisé	812
Nombre de téléchargements	326
<i>Contributions</i>	
<i>Mode de déposition</i>	<i>Nombre de personnes concernées</i>
Contributions déposées sur le registre numérique	944
Contributions déposées sur les registres en mairies	43
Courriers adressés au CE ou remis en main propre et joints aux registres en mairies.	128
TOTAL CONTRIBUTIONS	1115

Les tableaux ci-dessus mettent en évidence :

- 1) La forte participation du public (1115 contributions) qui a ainsi manifesté un intérêt certain pour le projet comme en attestent aussi les 1875 visites du site, les 812 visiteurs et les 326 téléchargements. Cette participation confirme également le caractère sensible de ce type d'enquête.
- 2) La préférence du public pour le registre dématérialisé sur lequel près de 85 % des contributions ont été déposées. Ce support présente en effet plusieurs avantages : pas de déplacement en mairie, disponibilité 24h/24h pendant toute la durée de l'EP ; anonymat facilité s'il est souhaité ; réflexion aisée sur le contenu de la contribution. Il ne permet toutefois pas de poser des questions au CE.
- 3) Sur les 133 personnes qui se sont déplacées en mairies, seules 43 ont déposé une contribution manuscrite ; les autres ont en très grande majorité déposé leur contribution sur le registre dématérialisé. Mais toutes m'ont exposé leur point de vue sur le projet.

5.8. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET MEMOIRE EN REPONSE

Dans mon PV de synthèse, les contributions ont été groupées par thème (Faune/flore/paysages – poussières - nuisances sonores/vibrations- pollution des eaux, etc.). Pour chaque thème plusieurs passages significatifs parmi les nombreuses contributions ont été choisis afin que le document ne soit pas trop volumineux et aisément exploitable par le MO. En effet, plusieurs contributions se rattachent à un même thème et, si elles sont formulées différemment, elles évoquent la même problématique.

Conformément à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, j'ai rencontré Monsieur Joachim BOITARD, directeur du pôle carrières du Groupe DDC, représentant le maître d'ouvrage, le mardi 24 octobre 2023 afin de faire le point sur le déroulement de l'enquête, lui remettre mon PV de synthèse et en commenter le contenu. Mon PV de synthèse est porté en annexe 2 du présent rapport.

Le mémoire en réponse du MO m'est parvenu par E-mail le 7 novembre 2023 (voir annexe 3 du présent rapport). L'analyse des contributions du public et des services de l'Etat ainsi que des réponses du MO font l'objet des § 6 et 7 ci-après.

6. ANALYSE DES OBSERVATIONS DES SERVICES DE L'ETAT

Les autorités, organismes et services de l'Etat consultés par l'inspection de l'environnement sont mentionnés dans le tableau du § 6.2 suivant.

6.1. AVIS DE LA MRAe

Rappel : La MRAe représente, au niveau régional, le CGEDD (service du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire). Son avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le MO et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis de la MRAe n'est donc ni favorable ni défavorable et ne porte pas sur l'opportunité du projet. Il vise essentiellement à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Concernant le présent projet qui a fait l'objet d'une étude d'impact, la MRAe a été saisie le 13 avril 2023. Elle a délibéré le 13 juin 2023 et rendu l'avis n° 2022-ARA-AP-1520 (à noter que c'est le 2^e avis de la MRAe sur ce projet). De ce document de 20 pages je retiens les points marquants suivants :

- **Pour la MRAe les principaux enjeux environnementaux sont :** 1) Les milieux naturels et la biodiversité, au regard de la présence de nombreuses espèces protégées sur le site (principalement avifaune), de la proximité d'un espace naturel sensible (hêtraie du Pilat) et de la présence d'un habitat d'intérêt communautaire (hêtraie mixte acidiphile sub-atlantique) et du défrichement de 3,2 ha prévu dans le cadre du projet. 2) Le paysage au regard de la localisation du projet dans le parc naturel régional (PNR) du Pilat et de sa visibilité depuis le site classé des Crêts du Pilat. 3) Le cadre de vie des riverains, notamment en termes de bruit, d'émissions de poussières et des nuisances du trafic routier dont près de 70 % traverse le village de Saint-Julien-Molin-Molette. 4) Le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre et le risque de feux de forêt. La protection de la ressource en eau : protection du Ternay et du captage pour l'adduction d'eau potable.
- **Concernant les études d'impact et de dangers**, la MRAe émet 12 recommandations à l'attention du maître d'ouvrage ; elles sont portées en annexe 1 du présent rapport.

Mémoire en réponse du MO.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse très étoffé de 66 pages dans lequel il a répondu à toutes les recommandations.

Appréciation du CE.

Concernant l'avis de la MRAe et le mémoire en réponse du MO, je formule les remarques suivantes :

- **Les avis de la MRAe sont rendus suite à la seule analyse du dossier ; il n'y a pas de visite du site et de rencontre avec le maître d'ouvrage qui permettent en général de mieux cerner le projet présenté. Un dossier, aussi complet et rigoureux soit-il, ne permet pas de bien appréhender le contexte, condition nécessaire pour une approche pragmatique du projet.**
- **Ce document reprend fort logiquement des éléments produits dans le dossier et ses annexes en les complétant si nécessaire.**
- **Si l'avis de la MRAe sur le DOSSIER, en particulier sur l'ETUDE D'IMPACT, constitue une pièce très importante d'un dossier ICPE prise en considération par le CE pour donner son avis sur le PROJET, elle n'est pas la seule. En effet, pour établir ses conclusions motivées préalables à son avis, le CE prend aussi en compte d'autres éléments importants que sont : les avis des autres services de l'Etat (Unité Interdépartementale de la DREAL, DDT, ARS, ...) ; ses éventuels contacts avec ces mêmes services ;**

Dossier TA N° E23000075/69 _ Arrêté préfectoral n° 292-DDPP-23_ Sté DELMONICO DOREL

CARRIERES : autorisation environnementale unique en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures sur les communes de Saint-Julien-Molin-Molette (42 220) et de Colombier (42220)_RAPPORT.

Septembre-octobre 2023

ses contacts avec le MO et la visite du site ; les avis des collectivités concernées ; les observations du public et des associations ; etc. Tous ces éléments permettent au CE d'élaborer une appréciation globale du projet.

- Les recommandations de la MRAe ne sont ni des réserves ni des prescriptions ; elles peuvent donc être ou ne pas être prises en compte par le MO. Il est toutefois fortement souhaitable que le MO en tienne le plus grand compte. C'est pourquoi, dans mon PV de synthèse, je lui demande comment ont été prises en compte les recommandations de la MRAe.

- Certaines recommandations pourront être reprises par l'inspecteur de l'environnement sous forme de prescriptions lors de la rédaction de l'arrêté préfectoral d'autorisation environnementale.

6.2. RAPPORT DE L'INSPECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Dans le rapport de mise à l'enquête de l'Inspecteur de l'Environnement, référencé UID 4243 MEA 023 0128, le tableau ci-après fait état des observations des services contributeurs consultés.

Thématique	Nom du service	Date saisine	Date avis / contribution	Observations
IOTA	DDT	23/11/22	04/01/23	Dossier à compléter
			31/03/23	Compléter avec des sondages pédologiques
Défrichement	DDT	23/11/22	21/12/22	Dossier à compléter
			12/04/23	Dossier complet
Aspects sanitaires	ARS	23/11/22	08/02/23	Avis favorables avec réserves
			31/03/23	Compléter les données sur les paramètres de calcul du risque silicotique
Origine protégée	INAO/INOQ	23/11/22	13/12/22	Avis favorable sans réserve
Archéologie	DRAC	23/11/22	23/01/23	Pas de prescription de diagnostic archéologique
Architecture et patrimoine	UDAP	23/11/22 (Relance par courriel du 16/01/2023)	--	--
	PNR Pilat	02/12/22	19/01/23	Contribution relevant des insuffisances sans avis

Tableau extrait du rapport de mise à l'enquête de l'inspection de l'environnement

Dans ce même document, l'Inspecteur de l'Environnement précise :

« Au regard des différents avis – voir tableau ci-dessus- et des dispositions réglementaires en vigueur, les pièces attendues figurent dans le dossier et leur contenu paraît suffisamment développé pour permettre à l'ensemble des parties prenantes d'apprécier, au cours de la procédure, les caractéristiques du projet d'installation, ses inconvénients ou dangers sur les intérêts mentionnés à l'article L.181-3 du Code de l'environnement et le respect des règles mentionnées à l'article L.181-4 du même Code. L'examen de la demande ne fait apparaître aucun des motifs de rejet de la demande mentionnés à l'article R.181-34 du Code de l'environnement.

Les compléments résiduels à fournir concernant les sondages pédologiques et les paramètres de calcul du risque silicotique n'entravent pas la bonne compréhension du dossier et ne sont pas de nature à

rejeter le dossier. Néanmoins, ces éléments devront être transmis à l'inspection des installations classées avant la fin de l'enquête publique ».

« L'examen du dossier de demande d'autorisation environnementale déposé par la société DELMONICO DOREL CARRIERES fait apparaître qu'il est **complet et régulier** et ne conduit pas à identifier, à ce stade, de motif de rejet parmi ceux prévus par l'article R.181-34 du Code de l'environnement..... ».

Appréciation du CE. J'estime qu'il y a une bonne cohérence entre l'appréciation de l'Inspecteur de l'Environnement et, d'une part l'analyse que j'ai faite du dossier mis à disposition du public durant l'enquête, d'autre part mes visites du site et mes discussions avec le MO.

6.3. CONTRIBUTIONS DES SERVICES DE L'ETAT ET DES ORGANISMES CONSULTES

Je n'ai pas eu accès aux avis des services de l'Etat (excepté celui de la MRAe). Néanmoins, le rapport référencé UID 4243 MEA 023 0128 daté du 13 avril 2023, produit par Madame Stéphanie ROME, Inspecteur de l'Environnement, en charge du présent dossier à l'Unité Interdépartementale Loire Haute-Loire de la DREAL, comporte un résumé tout à fait intéressant desdits avis mentionnés dans le tableau précédent et reproduits ci-après :

1) DDT/police de l'eau et DDT/Défrichement : demandent de compléter le dossier. 2) ARS : donne un avis favorable avec réserves (non mentionnées). 3) PNR Pilat : contribution sans avis. 4) INAO/INOQ : avis favorable sans réserve. 5) DRAC : pas de prescription de diagnostic archéologique. 6) UDAP (archéologie et patrimoine) : pas de réponse. 7) PNR Pilat : insuffisances relevées mais pas d'avis.

J'ai rencontré Madame Stéphanie ROME qui a instruit le présent dossier à l'Unité Interdépartementale Loire Haute-Loire de la DREAL, en vue d'échanger sur le projet. Nous avons notamment largement évoqué l'environnement socio-économique difficile de la carrière.

7. ANALYSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC / REPONSES DE L'EXPLOITANT / APPRECIATIONS DU CE

7.1. CLASSEMENT DES CONTRIBUTIONS.

Les contributions déposées sur le registre numérique, sur les registres disponibles en mairies de Colombier et de SJMM ou remises en main propre au CE sont classées en 4 catégories (voir tableau ci-après) : 1) Celles qui témoignent d'une opposition franche au projet. 2) Celles qui témoignent de réserves vis-à-vis de potentielles nuisances et/ou dangers. 3) Celles qui témoignent d'un avis très favorable au projet. 4) Celles qui ne contiennent pas d'avis clairement appréciable.

7.2. APPRECIATIONS DU CE SUR LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

J'estime que cette participation a été globalement très bonne. Les tableaux ci-après permettent de l'évaluer selon 2 critères : avis exprimé et domiciliation des contributeurs.

Position des contributeurs par rapport au projet du CE.

Avis exprimé	Nombre de contributions
Opposition franche au projet.	481
Réserves exprimées vis-à-vis des nuisances et des risques potentiels inhérents au projet.	48
Favorable au projet.	567
Sans avis aisément appréciable.	19
TOTAL	1115

Répartition géographique des contributeurs

Situation géographique	Nombre de contributions	%
Sur les communes de Colombier et SJMM (où est située la carrière).	337	30,2
Dans le périmètre de l'enquête dans les communes autres que Colombier et SJMM, soit 8 communes.	120	10,8
Hors périmètre de l'enquête (10 communes).	582	52,2
Domiciliation inconnue.	76	6,8
TOTAL	1115	100

L'analyse qualitative et quantitative des contributions me conduit à émettre les remarques suivantes :

RQ 1. Si l'on met en regard d'une part les 539 contributions qui témoignent d'un avis franchement défavorable au projet et celles qui contiennent des réserves vis-à-vis du projet et d'autre part les 567 contributions qui sont favorables au projet : compte tenu qu'environ une centaine de contributions ont été déposées à la fois sur le registre numérique et sur les registres papier (ou par voie de courrier) je pense que les contributions favorables et défavorables au projet sont quantitativement assez proches.

RQ 2. Les contributions opposées au projet sont géographiquement nettement plus nombreuses sur les communes où est implantée la carrière et sur celle de SJMM en particulier alors que les contributions favorables au projet sont nombreuses parmi la mouvance du maître d'ouvrage (salariés, clients, fournisseurs, organisations professionnelles, etc.), notamment dans le périmètre de chalandise de la carrière.

RQ 3. Au plan qualitatif, les contributions défavorables ou présentant des réserves évoquent particulièrement les thèmes suivants : la biodiversité, les paysages, la situation dans le PNR du Pilat, le réchauffement climatique, la circulation des véhicules, les émissions de poussières et sonores, les tirs de mines... ; les contributions favorables au projet évoquent particulièrement le maintien des emplois et de l'activité économique, la desserte des marchés locaux, ...

RQ 4. Certaines remarques faites oralement me conduisent à rappeler qu'une enquête publique est ouverte à tout citoyen, toute entreprise, tout organisme, toute association, etc., qui peuvent librement exprimer leur avis sur le projet objet de l'enquête via les moyens précisés par l'arrêté préfectoral.

La réglementation ne comporte pas d'échelle de légitimité selon la provenance des contributions.

RQ 5. La participation dans les 8 communes du périmètre d'enquête, hors SJMM et Colombier, qui comptent globalement environ 7450 habitants, la participation a été assez faible (10,8% du total).

RQ 6. Les contributions répertoriées E1 et @ 879 dans le registre dématérialisé évoquent une pétition lancée en mars 2023 qui a recueilli 2927 signatures. Une copie « papier » de la liste des contributeurs (sans adresses et sans signatures) m'a été transmise via la mairie de SJMM. Ce document a été joint au registre mairie de SJMM et remis à l'autorité organisatrice, en l'occurrence la DDPP Loire.

7.3. PROCES-VERBAL DE SYNTHESE / MEMOIRE EN REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE

Comme le prévoit l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, j'ai remis mon PV de synthèse au maître d'ouvrage le mardi 24 octobre 2023. A cette occasion nous avons fait un point approfondi sur la déroulement de l'enquête et évoqué des raisons plausibles pour lesquelles elle s'est déroulée dans de bonnes conditions.

Dans ce PV de synthèse, porté en annexe 2 du présent rapport, sont reportées les contributions ou parties de contributions les plus significatives groupées par thème.

Sur la base de ce PV, le maître d'ouvrage a défini pour chaque thème et chaque contribution importante évoquée dans le PV, les observations et les questions devant faire l'objet d'une réponse au public. Nous avons échangé sur cette liste et j'ai validé la liste définitive.

A noter que pour élaborer son mémoire en réponse, le MO été en possession de l'intégralité des contributions déposées sur les différents registres.

Ce mémoire très étoffé de 45 pages (hors PVS) est porté en annexe 3 du présent rapport. Dans ce document, le PV est repris en caractères **noirs** et les réponses sont écrites en caractères **bleus**.

Après prise de connaissance du mémoire, je formule les remarques ci-après :

1. Le maître d'ouvrage (MO) a évidemment eu toute latitude quant aux réponses qu'il a estimé devoir apporter aux contributions du public.

2. Il ne me paraît pas pertinent de porter une appréciation sur chaque thème évoqué ; une appréciation globale pour l'ensemble du document me semble plus appropriée dans le cadre du présent rapport.

3. Le maître d'ouvrage a répondu à toutes les observations du public contenues dans les nombreuses contributions groupées par thème dans le PV de synthèse.

4. Certaines réponses renvoient à des passages du dossier d'enquête qui sont le plus souvent retranscrits dans le mémoire. Cette démarche est cohérente car certaines réponses se trouvent dans le dossier et le MO ne peut avoir qu'une position par rapport à un thème donné. Mais des précisions complémentaires intéressantes sont apportées afin de mieux appréhender les différentes composantes du projet.

5. En résumé, je qualifie ce document de complet et sérieux.

7.4. QUESTIONS DU CE / REPONSES DU MO

Ces questions constituent la dernière partie du PV de synthèse. Le MO a répondu à toutes mes questions et l'appréciation globale ci-avant que j'ai portée sur le mémoire en réponse vaut pour les questions que j'ai posées au MO.

7.5. DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX

Les délibérations des conseils municipaux des communes concernées par l'EP font partie des éléments pris en considération pour appréhender le contexte global du projet et élaborer mes conclusions et mon avis. Les avis émis par les CS sont les suivants :

- **Le conseil municipal de la commune de SAVAS** a délibéré le 14 septembre 2023 et a **pris acte** de la demande de renouvellement d'autorisation émise par l'entreprise DDC.

- **Le conseil municipal de la commune de Saint-Jacques d'Atticieux** a délibéré le 25 septembre 2023 et a émis un avis **favorable** au projet.

- **Le conseil municipal de la commune de GRAIX** a délibéré le 26 septembre 2023 et a émis un avis **défavorable** au projet.

- **Le conseil municipal de la commune de Véranne** a délibéré le 26 septembre 2023 et a émis un avis **favorable avec réserves**. Voir extrait du registre ci-après.

Vu l'évolution à la baisse de l'activité de la carrière par rapport à l'arrêté de 2020, la commune de VERANNE à l'issue de son conseil municipal émet **un avis favorable avec réserves sur l'exploitation**.

Les réserves portent sur :

- La répartition du trafic routier (camions plus chargés), notamment sur l'utilisation de la départementale D34, compte tenu de son étroitesse, de sa configuration (épingles de GIRODET) de la proximité avec les habitations, des murs de clôture, et de la traversée du bourg de VERANNE.
- La notion de « camion plus chargés » qui pose question.

Des camions empruntent déjà cet itinéraire depuis 2020, il en résulte une acceptabilité difficile de la population riveraine de la départementale.

Le conseil municipal émet un **avis défavorable** quant à l'utilisation de la voie communale n°2 dénommée Route de Maclas (route entre Véranne et Maclas) par des camions dont le poids total en charge est supérieur à 19 tonnes. La structure de cette voie n'est pas adaptée à ce genre de trafic et dont l'entretien est à la seule charge de la commune.

Le maire se réserve le droit d'interdire la circulation des véhicules de plus de 19 tonnes sur cette voie communale.

La position du conseil municipal de Véranne est quelque peu ambiguë car elle fait référence à la baisse d'activité par rapport à l'arrêté de 2020. Son avis concerne-t-il le présent projet ou la situation présente ?

- Le conseil municipal de la commune de Colombier a délibéré le 5 octobre 2023 et a émis un avis **favorable** à l'unanimité (6/6).

- Le conseil municipal de la commune de Bourg-Argental a délibéré le 16 octobre 2023 et a émis un avis **favorable** au projet par 21 voix pour et 2 voix contre.

- La commune de Saint-Appolinard a délibéré le 20 octobre 2023 et a émis un avis **défavorable** au projet.

- La Communauté de Communes des Monts du Pilat a délibéré le 17 octobre 2023 et a émis un avis **favorable** au projet par 7 voix contre, 2 abstentions et 26 voix pour.

- La commune de Saint-Julien-Molin-Molette a délibéré le 26 octobre 2023 et a émis un avis **défavorable** au projet par 12 voix pour et 3 voix contre.

- La commune de Saint-Marcel-les-Annonay a délibéré le 6 novembre 2023 et a émis un avis **favorable** au projet.

- La commune de Thélis-la-Combe. Son maire, Monsieur Régis FANGET, m'a informé oralement que : une délibération sur le projet n'est pas prévue ; il se propose d'informer le conseil municipal de la délibération de la comcom des Monts du Pilat ; il est personnellement favorable au projet.

Des avis des 10 communes concernées par l'enquête et de la comcom Monts du Pilat il se dégage une tendance plutôt favorable au projet.

8. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : recommandations de la MRAe

Annexe 2 : PV de synthèse

Annexe 3 : mémoire en réponse du MO au PV de synthèse

Annexe 4 : liste des documents mis à la disposition du public en mairie

Annexe 5 : schéma de la demande d'Autorisation Environnementale

Annexe 1 : recommandations de la MRAe

R1 - L'Autorité environnementale recommande de compléter l'état initial par une synthèse qui permettrait de qualifier le niveau d'enjeu de chaque thématique environnementale, y compris pour la biodiversité (habitats, faune et flore) et de les hiérarchiser entre elles. Elle recommande en outre de décrire le scénario de référence pour toutes les thématiques environnementales.

R2- L'Autorité environnementale recommande de restituer les synthèses et conclusions des bilans des suivis depuis 2018 dans l'étude d'impact (état initial et incidences) et d'en tirer les enseignements pour évaluer les incidences des projets et y remédier.

R3 - L'Autorité environnementale recommande de justifier davantage les niveaux d'enjeux retenus, voire de les rehausser par exemple pour le Grand-duc d'Europe (assez fort), l'Engoulevent d'Europe (faible) et la Tourterelle des bois (moyen).

R4 - L'Autorité environnementale recommande, à titre de retour d'expérience, de compléter l'état initial par des données relatives au bruit et aux poussières générés par la circulation des camions pour les riverains des voiries qu'ils empruntent, notamment à Saint-Julien-Molin-Molette et à Colombier, et, pour préciser le scénario de référence, de documenter précisément la situation sans exploitation de la carrière (trafic, bruit, poussières) indispensable pour évaluer les incidences du projet.

R5 - L'Autorité environnementale recommande de justifier, notamment au regard de critères environnementaux, l'absence d'intégration d'une activité de recyclage de déchets du BTP pour contribuer à la production du site et sinon de reconsidérer ce choix.

R6 - L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par l'évaluation des incidences après application des mesures d'évitement, de réduction et d'amélioration, et en cas d'incidences résiduelles significatives, de les renforcer ou les revoir.

R7 - L'Autorité environnementale recommande : 1) De préciser les mesures projetées, notamment le calendrier de mise en œuvre et la localisation de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction, de compensation et d'accompagnement. 2) De reprendre et d'approfondir la détermination du niveau d'impact résiduel après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction, et le cas échéant de les renforcer et, en cas d'impact résiduel significatif, de prévoir des mesures de compensation.

R8 - L'Autorité environnementale recommande : 1) D'évaluer précisément le trafic journalier, selon les jours de la semaine et les mois de l'année, sans projet et avec projet, et de le comparer à la situation constatée dans le cadre de l'autorisation de 2005. 2) De s'assurer que l'évaluation des incidences du projet en termes de bruit et de qualité de l'air est effectuée en se fondant sur un bruit résiduel (comme une qualité de l'air) mesuré en l'absence de toute exploitation et donc également de tout trafic lié à celle-ci, et que les mesures appropriées sont prises pour éviter ou réduire ces incidences. 3) De démontrer la stabilité des buttes anti-bruit en toute condition climatique. 4) De justifier l'affirmation que les vibrations liées aux tirs de mine auront un impact faible.

R9 - L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier par une analyse des impacts paysagers du projet depuis les différents points de vue identifiés dans l'état initial, notamment les

bourgs de Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette, à chaque phase de son exploitation et de prévoir le cas échéant des mesures complémentaires pour les réduire et à ce titre en particulier, de reconsidérer la restitution de falaises.

R10 - L'Autorité environnementale recommande : 1) D'étendre le dispositif de suivi à la mise en œuvre et à l'efficacité de l'ensemble de mesures ERC, et d'en préciser et justifier les modalités de mise en œuvre (indicateurs retenus, protocoles utilisés...), en particulier pour la biodiversité et l'eau. 2) De mettre en place un dispositif de recueil en continu et d'analyse des observations du public. 3) De prévoir des mesures supplémentaires à mettre en place si le suivi met en évidence des incidences notables du projet sur l'environnement.

R11 - L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

R12 – Concernant l'étude de dangers, l'Autorité environnementale recommande de proposer un plan d'intervention interne spatialisé en rapport avec le phasage du projet.

Annexe 2 : PV de synthèse

Gilbert BADOIL
Commissaire enquêteur
31, rue de la République
42 000 Saint-Etienne
E-mail: gbadoil@orange.fr
Tél : 04-77-32-92-25

à

DELMONICO DOREL CARRIERES
La Ravicole
26 140 Andancette

Monsieur Joachim BOITARD
Monsieur Hadrien DESCORMES

DELMONICO DOREL CARRIERES

Autorisation environnementale unique, sollicitée dans le cadre de la législation sur les installations classées, en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Le présent document est rédigé conformément à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, référencé n° 292-DDPP-23, pris par Monsieur le préfet de la Loire en date du 11 août 2023, suite à la demande d'Autorisation Environnementale unique présentée par la société DELMONICO DOREL CARRIERES en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures sur les communes de Colombier (42220) et de Saint-Julien-Molin-Molette (42220).

Conformément à l'arrêté précité, le 24 octobre 2023, j'ai rencontré le maître d'ouvrage en la personne de Monsieur Joachim BOITARD, en présence de Monsieur Hadrien DESCORMES responsable Foncier/Environnement, pour faire le point sur l'enquête et leur communiquer une synthèse des observations déposées par le public et consignée dans le présent procès-verbal.

1. RAPPEL DES DECISIONS CONCERNANT L'ENQUETE

- Dans son rapport relatif à la phase d'examen avant enquête publique daté du 13 avril 2023, l'Inspection des Installations classées a qualifié le dossier de **complet et régulier** et a proposé à Monsieur le préfet de la Loire de saisir le président du tribunal administratif comme le prévoit l'article L.181-3 du Code de l'environnement.
- La DDPP de Saint-Etienne -Autorité Organisatrice- a demandé au Tribunal Administratif de Lyon la désignation d'un commissaire-enquêteur conformément aux dispositions des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.
- Le commissaire-enquêteur a été désigné par décision de Monsieur le président du tribunal administratif de Lyon en date du 20 juin 2023, dossier n° E23000075/69.

- L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté préfectoral, référencé n° 292-DDPP-23, pour une durée de 31 jours : du lundi 18 septembre 2023 à 9h au mercredi 18 octobre 2023 à 16h 30 inclus.

- Au terme de l'enquête publique, les registres d'enquête ont été respectivement remis au commissaire-enquêteur le mercredi 18 octobre 2023 à 16h30 en mairie de Saint-Julien-Molin-Molette et le jeudi 19 octobre en marie de Colombier.

2. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Les tableaux suivants permettent d'apprécier la participation du public sous plusieurs aspects : mode de participation, avis exprimés et situation géographique des contributeurs.

Répartition des contributions mairies/registre dématérialisé

<i>Lieu</i>	<i>Nombre de contributions</i>
Mairies de SJMM et Colombier	171
Registre dématérialisé	944
TOTAL	1115

Modes de participation

<i>Mode de participation</i>	<i>Nombre de personnes concernées</i>
Nombre de visites du site dématérialisé	1875
Nombre de visiteurs du site dématérialisé	812
Nombre de téléchargements	326
Contributions déposées sur le registre numérique	944
Contributions déposées sur les registres en mairies	43
Courriers adressés au CE ou remis en main propre et joints aux registres en mairies.	128
TOTAL CONTRIBUTIONS	1115

Position des contributeurs par rapport au projet

<i>Avis exprimé</i>	<i>Nombre de contributions</i>
Opposition franche au projet.	481
Réserves exprimées vis-à-vis des nuisances et des risques potentiels inhérents au projet.	48
Avis favorables au projet.	567
Sans avis.	19
TOTAL	1115

Répartition géographique des contributeurs

<i>Situation géographique</i>	<i>Nombre de contributions</i>	<i>%</i>
Sur les communes de Colombier et SJMM (où est située la carrière).	337	30,2
Dans le périmètre de l'enquête mais dans les communes autres que Colombier et SJMM, soit 8 communes.	120	10,8
Hors périmètre de l'enquête.	582	52,2
Domiciliation inconnue.	76	6,8
TOTAL	1115	100

Des remarques relatives aux tableaux ci-dessus figurent dans mon rapport aux paragraphes 5.7.4 et 7.2.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

Le contenu des contributions a été synthétisé ci-après par thèmes. Cette synthèse doit permettre au maître d'ouvrage d'apporter des réponses aux observations du public.

THEME 1 - DEVELOPPEMENT DURABLE :

PROTECTION FAUNE ET FLORE / DEBOISEMENT / PAYSAGES / CLIMAT

Observations du public résumées

- L'habitat de 43 espèces protégées (le grand-duc en particulier) est sérieusement menacé, voire en passe d'être détruit. La préservation de la biodiversité doit être une priorité. Le carrier doit respecter son engagement à cesser l'activité de ce site et le remettre en état.

- Je suis habitante de Saint Julien Molin Molette, animatrice à l'environnement. Je m'oppose au projet d'extension de la carrière car à l'heure des grands défis écologiques, il me semble aberrant de voir la montagne dégradée de cette manière, saccageant la faune et la flore (au sein d'un parc naturel en plus!!!).

-Si le carrier affirme que les effets seront négligeables, c'est pour éviter de proposer des mesures de compensation, pour lesquels le tribunal avait statué en concluant en 2020 que le projet n'étant pas d'intérêt public majeur, il ne pouvait pas prétendre à de la compensation. Le carrier espère donc, par un tour de passe-passe, en mettant en avant la pose de nichoirs avec la LPO, vraiment faire croire que son projet n'aura pas d'impact sur la biodiversité. Si les enjeux n'étaient pas si importants, nous pourrions en rire... Au vu de ce projet, qui arrive après plus de 30 ans de destruction de la faune et de la flore, des mesures de compensation devraient a minima être mises en œuvre. Mais le plus simple serait déjà d'arrêter cette exploitation et remettre en état le site.....

- Le projet se situe dans le parc Naturel régional du Pilat. Avec ce projet, les entreprises vont détruire 43 espèces protégées. A quoi ça sert de protéger une espèce si c'est pour la détruire ? Protéger la biodiversité et les habitats n'est-il pas plus utile que de détruire un biotope pour construire et bétonner pour faire plaisir à quelques technocrates et hommes politiques ? Je lis p.124 de l'étude d'impact que par exemple l'écureuil roux est une espèce protégée. Le projet prévoit donc de détruire l'habitat de l'écureuil roux et donc aussi son couvert. Il disparaîtra comme toutes les autres espèces (protégées ou

non). Donc je ne comprends pas pourquoi le site est dans un parc régional. Il devrait être plus protégé. La loi ne sert à rien.

- L'impact écologique est monstrueux. Dans un parc naturel avoir, entre autre, un impact visuel négatif aussi fort est intolérable. Comment ensuite peut-on demander de respecter la nature?

- Un parc dans lequel ont refuge des espèces protégées!!!! Dynamitées, exploitées elles-aussi!!!! Aujourd'hui, l'heure est au respect du vivant, les jours de notre merveilleuse planète sont comptés et vous voulez encore et toujours l'attaquer!!!! De moins en moins d'espace pour la faune et la flore, les animaux se réfugient dans nos villes!!! Sangliers, corvidés, etc... L'urbanisation va donc se manifester au cœur de ce parc naturel « protégé »??? Quand le Brésil veut réduire sa forêt amazonienne, nous le leur interdisons au prétexte de sauver nos poumons. Aujourd'hui, sauvons nos poumons et notre biodiversité en refusant ce projet criminel. « Le projet se situe dans le parc Naturel régional du Pilat. Avec ce projet, les entreprises vont détruire 43 espèces protégées. A quoi ça sert de protéger une espèce si c'est pour la détruire ? Protéger la biodiversité et les habitats n'est-il pas plus utile que de détruire un biotope pour construire et bétonner pour faire plaisir à quelques technocrates et hommes politiques.

- Bonjour, Habitant dans le Parc naturel régional du Pilat et propriétaire d'un écotite depuis 20 ans labellisé " Tourisme durable", nos visiteurs sont très attachés à la protection de l'environnement et au maintien de la biodiversité, à la préservation des paysages, au calme de la campagne, et à une mobilité douce (piéton, vélo). Autant de valeurs qui font partie de la Charte du Parc, et des objectifs touristiques du territoire. Ce positionnement permet d'attirer de nombreux visiteurs qui aiment visiter le secteur et/ou séjourner sur le Pilat dont St Julien Molin Molette et Bourg-Argental (visites village, patrimoine, randonnée pédestres et cyclos, activités culturelles, sites touristiques...), dans des gîtes ou des campings locaux. A noter que le tourisme génère également de l'activité économique conséquente pour le territoire et ses habitants.....

- Par exemple, il n'a pas été démontré la nécessité de poursuivre la construction de route alors que la nécessité de s'en passer a été démontré par le besoin de réduire notre dépendance à la voiture. Tant pour réduire les émissions de GES responsable du dérèglement climatique que nous subissons, que pour réduire notre dépendance à la voiture, motif de nombreuses exclusions à l'emploies des citoyens, car ces derniers n'ont pas les moyens financiers d'avoir le permis, la voiture, le gazole ou l'électricité et de payer l'assurance. Si on ajoute à cela que le bétons a déjà stérilisé et artificialisé des sols et donc, nuis à la biodiversité en plus d'avoir émis beaucoup de GES. N'avons-nous pas les arguments pour dire qu'il serait judicieux de s'en passer ? Même chose dans le BTP. Il serait temps d'arrêter d'investir dans le bétons pour passer enfin à la rénovation des bâtiments inoccupé et aux habitats léger comme les yourtes ou les tiny house.

-Ce n'est pas le moment de déboiser, déranger les circuits hydrauliques et accentuer l'artificialisation des sols.....

-Serait-il possible de me communiquer vos éventuelles analyses relatives aux impacts écologiques et environnementaux, en lien avec l'exploitation de la carrière de St-Julien-Molin-Molette ? Votre réponse retiendra toute mon attention....

Réponses du maître d'ouvrage

Observations du public résumées

- **Cette exploitation devait se terminer en 2020**, pour un retour à la biodiversité dans un Parc Naturel Régional, un retour au calme et à la paix sociale dans le village, un retour à la sécurité pour les piétons (nombreux dans un village de 1300 habitants qui est un départ de randonnée et une étape sur le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle), pour les cyclistes (nombreux à aimer ces routes de montagne dans la région stéphanoise, berceau du cyclisme en France), pour les automobilistes (nombreux dans ce village où les gens vont travailler à Saint-Etienne, du côté de la Vallée du Gier ou de la Vallée du Rhône). Je ne comprends pas pourquoi l'industriel peut passer outre ses promesses, avec l'autorisation des services de l'État.

- Nous attendons que le carrier respecte son engagement à cesser l'activité de ce site et le remettre en état.

- J'ai été cheminot (SNCF) à l'équipement pendant de très nombreuses années. J'ai travaillé à l'entretien et à la remise en état des voies de chemin de fer. Globalement, il reste très peu de voies à entretenir de nos jours. Par exemple, en Ardèche, il n'en reste aucune. D'autre part, utiliser du ballast issu de la carrière des Gottès ne peut être que très très exceptionnel, car cela nécessite des manœuvres de transbordement entre les camions et les wagons trémies. Logiquement la SNCF préfère utiliser les carrières desservies par le rail facilitant ainsi énormément l'acheminement des matériaux (carrière de Bellegarde en Forez). Voilà pourquoi je suis partisan d'un arrêt définitif de cette exploitation.

- Lorsque la carrière tournait normalement, je pouvais avoir entre 5 et 7 semi qui y tournaient quotidiennement. De fait, j'employais des conducteurs locaux qui faisaient des rotations assez courtes. Depuis, j'ai dû m'en séparer et rendre plusieurs ensembles. Compte tenu du besoin local de granulats, ceux-ci viennent désormais de beaucoup plus loin et bénéficient à des entreprises extérieures à la région. On parle de pollution, mais faire rouler des camions sur des distances 4 à 6 fois plus longues pour au final arriver au même résultat va à l'inverse de toutes les dernières décisions environnementales.....

- Nous avons vécu des années dans le centre du village, je ne me suis jamais senti en insécurité dans les rues à cause des camions, le bruit nous a jamais dérangé et la poussière n'était pas plus présente qu'ailleurs. Aujourd'hui la malveillance de certaines personnes opposées à la carrière nous a contraint à quitter le village. Des pneus de voitures crevés, des petites montagnes de cailloux devant notre porte d'entrée....et j'en passe!! Le village se meurt, avec des élus qui ne font rien pour aider de nouveaux commerçants à s'installer mais donne des aides à certaines associations qui ne contribuent pas à la vie locale du village. Toutes ses personnes qui viennent de l'extérieur, qui ne supportent rien et qui veulent révolutionner le village qui était parfait et vivant sont entraînés à l'éteindre !! Alors pourquoi vouloir encore faire fermer une entreprise qui fonctionne, hormis leur petite tranquillité visuelle et auditive !! L'écologie commence devant sa porte.....

- Si la carrière des Gottès devait fermer il n'y aurait aucune réduction d'emploi car le groupe rebondirait sur d'autres sites plus convenables et plus proches des utilisateurs. Je remarque que beaucoup de contributions émanent de personnel du groupe qui n'ont pas grand-chose à voir avec la carrière. Que ces personnes soient rassurées elles ne risquent le licenciement que si elles oublient de faire leur contribution... La petite entreprise familiale Delmonico Dorel ne mettra pas la clé sous la porte mais sera peut-être obligé d'attendre un an ou deux. Certes, dans cette nouvelle demande, l'industriel propose une légère réduction de son rythme et de sa surface de creusement. Néanmoins, d'expérience, nous savons que les demandes d'agrandissement se suivent depuis plusieurs décennies. Donc la réduction de cette exploitation si elle était autorisée, sera suivie d'une autre ...surface de

creusement. Néanmoins, d'expérience, nous savons que les demandes d'agrandissement se suivent depuis plusieurs décennies. Donc la réduction de cette exploitation si elle était autorisée, sera suivie d'une autre ...

-aux professionnels du granulats qui souhaitent par leurs arguments justifier l'exploitation de la carrière des Gattes : Ces derniers nous gratifient d'assertions du type « aujourd'hui, nous devons travailler sur des formulations béton en réduisant notre impact CO2 », d'où la nécessité d'un granulats de proximité. Certes, il n'y a pas de petits bénéfices, mais pour leur information, le « poids carbone » du Granulats dans un mortier ne contribue qu'à hauteur de 1,1% du total. Le poste le plus important étant celui du ciment, 98%. <https://www.concretedispatch.eu/blog/empreinte-carbone-beton/> Je leur suggère donc en toute amitié de privilégier un granulats de type roche alluviale, même provenant d'un peu plus loin mais neutre radiologiquement parlant.

-Notre approvisionnement dans votre carrière de Saint Julien Molin Molette est actuellement rationné par manque de produit mis à disposition. Vous nous informez que l'état de cet approvisionnement ne pourra évoluer tant que vous serez contraint par votre arrêté provisoire.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 3 : POUSSIERES / TIRS DE MINES / VIBRATIONS / EBOULEMENTS

Observations du public résumées

- Habitant le long du trajet des camions, je subis également les nuisances liées à leur passage : bruit et poussière (j'ai vu maintes fois les camions non bâchés).

- détérioration de l'habitat de nombreuses espèces vivant dans un parc naturel régional - nuisances sonores - usure accélérée des routes empruntées par les camions - dangerosité des dits camions traversant le village quotidiennement - poussières permanentes sur le village - explosions régulières qui fissurent les murs des maisons à proximité - détérioration du paysage du parc - détérioration de l'habitat de nombreuses espèces vivant dans un parc naturel régional - nuisances sonores - usure accélérée des routes empruntées par les camions - dangerosité des dits camions traversant le village.... quotidiennement - poussières permanentes sur le village - explosions régulières qui fissurent les murs des maisons à proximité - détérioration du paysage du parc.....

-Il n'est pas rare le mercredi midi d'observer les conséquences des explosions réalisées pour l'exploitation de la carrière. Un bruit sourd et les fumerolles. Travaillant à mon bureau, un mercredi midi j'ai cru que la montagne s'était effondrée. Je me suis précipitée à la fenêtre à l'étage pour découvrir un immense nuage de poussières brunes qui montait. Nous sommes situés à plusieurs kilomètres du lieu de l'explosion, la hauteur du nuage était donc considérable. Ces tirs ont lieu été comme hiver, sachant qu'en été quand il fait sec en absence de pluie les particules de poussières sont capables de parcourir de longues distances. Comme toutes les particules fines elles sont toxiques par ingestion à la longue.....

-Tout d'abord, les tirs de mines font trembler la maison dont les pierres se fissurent de plus en plus. Tous les 2 ans un relevé de l'impact de ces tirs sur notre habitation était réalisé par un organisme diligenté par le carrier lui-même. Or, ce jour-là, systématiquement, le tir était si faible que non seulement rien ne bougeait dans la maison mais, en plus, nous n'entendions pas le bruit de la déflagration contrairement à d'habitude. Lors d'une rencontre avec les riverains nous avons fait part de nos inquiétudes à M. Dorel qui ne nous a apporté aucune solution.

- ...Mes parents se sont toujours battus pour sauvegarder leur maison donc mon patrimoine. Les nuisances des tirs de mines qui avec les vibrations fissuraient petit à petit la maison qu'ils avaient bâti toute leur vie....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 4 : NUISANCES SONORES / TRAFIC VEHICULES / EMISSION DE GES

Observations du public

- Les nuisances provoquées par le trafic des camions et l'usure accélérée du réseau routier, ainsi que des réserves d'eaux moins accessibles pour les pompiers sont des situations difficilement acceptables par la population.

- Au quotidien , la vie à Saint Julien n'est pas agréable quand la carrière tourne à plein régime. C'est une cohorte ininterrompue de camions qui traverse le village du matin au soir et dans les deux sens. A court terme, nous sommes victimes du bruit, de la poussière et des encombrements routiers. A long terme, petit à petit, les chaussées soumises à rude épreuve se déforment et demandent de l'entretien à la charge des contribuables. Les quels contribuables voient passer tous les jours des milliers de tonnes de montagne qui partent vers de nouveaux horizons afin d'effectuer des travaux publics très loin de chez nous (cela a été prouvé aussi).

- Le bruit presque permanent du passage des camions, la poussière générée par les camions souvent débâchés, sans parler du sentiment d'insécurité dans les rues car le village n'est pas du tout adapté au passage de poids-lourds font partie de notre quotidien.

- j'ai peur qu'un jour nous ayons à déplorer un accident. L'école maternelle et primaire du village se trouve tout près de cet axe... A cause des camions, je ne me rends pas à mon travail en vélo, cela me fait trop peur. J'ai l'impression que notre tout petit village est débordé par des véhicules trop imposants pour lui. Il y a eu des hauts et des bas dans les fréquences de leurs passages ces derniers temps, j'espère que cela finira par complètement disparaître.

- Depuis un an et demi, il est indéniable que nous avons retrouvé plus de calme et de sécurité dans notre village (*dans le cadre de l'autorisation temporaire*).

- Le village va mieux depuis 1 an et demi avec une exploitation réduite et les passages de camions nettement diminué.

- Notre village est un lieu de passage des camions de la carrière, créant une nuisance certaine à notre environnement. En effet - même si le rythme de passage des camions est ralenti en raison de l'obligation temporaire de restriction du tonnage - le passage incessant des camions impose un bruit quasi-permanent proprement insupportable pour les habitants, impactant les relations sociales, sans parler du stress créé par ces engins imposants dans nos petites rues, générant un sentiment d'insécurité (qui s'est soldé par un accident bien réel il y a quelques année). Consommant beaucoup d'essence (ce qui est normal au regard de la taille de ces engins), l'air est constamment imprégné des vapeurs toxiques dégagées par les gaz d'échappement. Au moment où les villes tentent de réduire l'impact négatif sur la santé de ces gaz (ZFE), il est paradoxal qu'un village de campagne doive en subir les désagréments et les conséquences sur la santé des habitants. A cela s'ajoute les poussières dégagées par les camions (le bâchage des camions est loin d'être systématique et même avec une bâche, au regard du rythme de passage, des poussières s'échappent des habitacles) mais également par les tirs de mines, recouvrant ponctuellement le village d'un fin halo de poussière (impliquant le

dégagement de Radon), les explosions perturbant également la tranquillité du village. Notre village se dégrade rapidement. Les commerces de centre-ville ont été fortement impactés et dépréciés par l'activité de la carrière (faire ses courses au milieu des camions n'est pas franchement engageant) : le boucher et le boulanger ont fermé boutique, les deux épiceries, heureusement, survivent pour l'heure à la catastrophe. La carrière, comme l'a largement documenté la précédente enquête, contribue à l'amenuisement de la biodiversité et ce ne sont pas les quelques mesures cosmétiques proposées par le carrier qui pourront, malheureusement, infléchir cette dynamique. Nous vous demandons vraiment de contribuer à nous rendre notre village, à le préserver de ces nuisances, à rendre la vie de ses habitants à nouveau acceptables.

- Tous les jours, nous voyons et entendons la carrière. Le bruit commence très tôt le matin, vers 6h30 ou 7h, et dure jusqu'à la fin de journée, parfois jusque 20h. Nous sommes plusieurs à travailler depuis notre domicile, en télétravail, ou parce que notre activité est domiciliée ici : Loïc Le Gros, artiste-auteur, a logé son atelier ici. Maxime Burnichon, responsable qualité sécurité environnement, Guillaume Chausse, consultant en coopération, Johan Boisseau, développeur web, exercent ici en télétravail. Tous les jours, nous entendons le bruit sans cesse, que les fenêtres soient fermées ou ouvertes. Un bruit de roulement, de fracas, d'explosions, de machines... Nous pouvons observer parfaitement les opérations de destruction de la montagne, tous les jours. Les pelleteuses font dévaler toute la journée des dizaines de mètres cubes de roche à travers la falaise. Parfois, la vallée se couvre de poussière, à l'occasion d'explosions retentissantes, qui font trembler la roche jusque nos murs. Toutes sortes d'alarmes de machines résonnent en permanence, ainsi que des bruits de mécanismes et des tapis roulants qui charrient des tonnes de gravats... Cette pollution sonore extrême est une vraie atteinte à notre tranquillité de vie, et à notre capacité à travailler dans la sérénité.

-Les tonnages prévus ont toujours été dépassés, et de plus ils ne concernent que le granulats et ne prennent pas en compte les stériles ('matériaux de découverte') qui sont pourtant transportés, traversent le bourg, et se montent à 980.000 m³ (des milliers de camions) selon la demande. D-D. ouvrant un nouveau front si la préfecture continue à le soutenir aussi violemment, on devra survivre à une noria de camions transportant des stériles, et ces camions ne seront pas comptabilisés car ne faisant pas partie du tonnage de roches dures. On ne mentionne pas du tout ce problème dans le projet, évidemment. On n'y parle que du transport de roches dures. - Le chiffrage de la noria de semi-remorques est une large supercherie: on peut lire page 9 de la demande que dans l'ancien projet, on prévoyait au maximum 240 passages de semi-remorques par jour (soit 30 par heure ou un camion toutes les 2 minutes).....

-il considère dans ses calculs, la pollution des camions desservant le site, comme ne résultant pas de son activité puisqu'ils sont à l'extérieur. Le comparatif intérieur/extérieur est donc totalement faussé. Il considère les tombereaux alimentant ses machines toute la journée, comme non polluants puisqu'ils ont un stop and go ! Risible...

-comment peut-on encore accepter une déferlante de camions dans le village, avec son lot de gaz à effet de serre et même les risques d'accidents encourus par les enfants, les cyclistes et les piétons...?

-L'augmentation de la circulation des poids lourds ne respecte pas l'engagement de diviser par 5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2041 ni celui visant à réduire l'impact environnemental et énergétique des flux marchands. Le non-respect des bases de cette charte qui vise dans son orientation n°1 à "renforcer le sentiment d'appartenance et l'implication de tous dans le projet de territoire", est lourd de sens à l'encontre d'une démarche démocratique qui vise à développer la participation citoyenne. 2- les trajets actuels des véhicules de la carrière engendrent des nuisances importantes pour certaines communes sur des itinéraires permettant d'accéder aux principaux axes routiers de la région. L'augmentation de ce trafic va donc soit augmenter ces nuisances soit les étendre à d'autres communes pour créer d'autres itinéraires. La dégradation des voiries liée à l'augmentation de ce trafic

de poids lourds va non seulement engendrer des couts d'entretien importants pour les communes mais aussi augmenter l'insécurité routière sur des axes et des traversées de villages non adaptés à cette circulation. La vitalité des centres bourgs est aujourd'hui une condition sine qua non de la survie des zones rurales et de telles évolutions contribueraient inévitablement à leur ôter tout caractère attractif pour de nouvelles populations.

-J'ai grandi à St Julien M.M. je connais donc la carrière depuis toujours. Concernant la circulation des camions, les problèmes de sécurité et de dangerosité évoqué par les opposants aux projets sont réel mais les camions de la carrière ne sont pas la cause principale du problème. Le stationnement des véhicules avenue de Colombier et rue de la Modure et la rue Peyronnet prenant la moitié de la chaussée rende le trafic difficile dans ces rues même sans les camions. Actuellement j'habite St Sauveur en Rue et la D503 qui traverse le village est la même route qu'a St Julien et nous avons également des problèmes de sécurité avec énormément de camion qui ne sont pas de la carrière qui passe par le village pour aller en direction du Puy en Velay tout en évitant le col de la république.....

- À mon avis, il y a plus de nuisances et d'inconvénients dus à la carrière que d'intérêt à la maintenir et je me positionne tout à fait contre une extension, pour la tranquillité et la sécurité sur des routes petites à moyennes déjà très utilisées. Je me demande quel sens il y a à aller de la campagne/montagne vers les grands centres de construction plutôt que l'inverse, qui générerait beaucoup moins de trafic... ? Dans tous les cas, il y a trop de mobilité découlant de cette exploitation. J'ai évité un jour d'extrême justesse l'accident avec un des camions DELMONICO DOREL qui a forcé le passage en me coupant la route dans le virage central à St Julien Molin Molette.

-Le quota de passage de camion dans les villages de Colombier et St Julien Molin Molette est très contraignant (voir ingérable) pour notre activité et nécessite de se servir dans d'autres carrières pour la bonne exécution de nos chantiers. Ceci implique un surcoût économique et environnemental dû au transport que l'on ne peut pas répercuter à notre client.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 5 : ITINERAIRE DE CONTOURNEMENT DES BOURGS

Observations résumées du public

-Le projet de détournement routier, outre le sacrifice de terres agricoles et la questions de la pertinence de ce sacrifice pour l'unique profit d'un grand groupe industriel, n'est ni précisé, ni budgétisé - et il me semble pour m'être renseigné qu'il est infaisable, vu la configuration du terrain et la pente.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 6 : EAUX DE SURFACE ET EAUX SOUTERRAINES

Observations du public

- Nous nous déclarons opposés à la carrière et à son extension. Vibrations importantes du sol, nuisances sonores. **Risque important de coupure de la source qui nous alimente en eau** (placée sur le terrain DOLMENICO).

- **Protection de l'eau** ,une denrée rare qu'il faut protéger ,sans compter la pollution ,le tassement des sols ,l'utilisation d'énergie fossile ,le bruit, destruction de la faune Et malheureusement je pense que j'en oublie....

-**Des pollutions du Ternay ont lieu à chaque pluie importante.** Quand on signale ce fait à la gendarmerie, il nous est répondu systématiquement que la gendarmerie est trop occupée et ne pourra pas 9 / 35 Export généré le 02/10/2023 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 01/10/2023 00:00:00 et le 01/10/2023 23:59:59 venir faire de constat. Ils nous conseillent de demander à un huissier de venir faire ce constat ! Donc, pas de main courante pour les multiples infractions du carrier.....

-J'aimerais également interpeller le commissaire enquêteur sur le bassin de rétention utilisé par le carrier. S'agissant d'une ICPE, les contraintes relatives à l'utilisation de l'eau en particulier en période de sécheresse sont extrêmement régulées. Comment le carrier s'assure-t-il que le bassin est étanche évitant les pertes d'eau par imprégnation dans le sol pouvant entraîner des éléments polluants? Ce point est-il précisé dans le dossier? Comment le niveau du bassin est-il maintenu constant en particulier vis à vis de l'évaporation intense en été et de l'exploitation. Il est dans le même temps interdit d'arroser pour les particuliers qui utilisent des volumes d'eau beaucoup plus petits. Pour terminer sur le thème de l'eau, je me promène fréquemment le long du chemin qui longe le ruisseau du Ternay depuis le haut du village jusqu'à l'école , et il n'est pas rare d'observer un voile blanc homogène dans la rivière, comment imaginer que les rejets de la carrière ne soient pas la cause de ces eaux troubles.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 7 : SANTE

Observations du public

.... « Sujet : le radon. La communauté scientifique considère que l'exposition au radon constitue la seconde cause de décès par cancer du poumon (après le tabac). Le risque lié au radon augmente avec la concentration et la durée d'exposition due à l'exploitation des roches granitiques uranifères. Or la carrière des « Gottes » par son extraction des roches et les tirs de mines qui libèrent les poches de radon, celui-ci est très présent par l'ouverture des fissures au voisinage de cette carrière dont la première maison se situe 150 m et d'autres (des hameaux anciens -Coron, Malencogne, Taillis Verts) dans le périmètre de moins de 500 m. Le camping en contrebas et le village par la traversée incessante des camions transportant les granulats. L'air que nous respirons toute la journée, toute l'année, contient de la poussière de particules fines nocives pour la santé. Mon mari (non fumeur) est décédé d'un cancer du poumon. Mon voisin, lui aussi. Nous sommes riverains proches de la carrière (hameau de Coron à – de 500 m). Alors quand une vraie enquête de santé, des vraies mesures, par un organisme indépendant et non celles produites par le carrier ?

- Le bilan CO2 et de pollution de l'air dû au trafic des camions se fait sentir violemment quand vous avez des problèmes pulmonaires, ce qui me concerne directement.....

- **Voir les pièces jointes de la contribution @7 de Eric relatives aux caractéristiques radioactives des roches de la carrière des « Gottes ».**

-en sacrifiant sa sécurité, avec un passage de camions violent et incessant ; sa tranquillité, avec des explosions, des tirs de mines, le bruit insupportable du concasseur ; sa santé, avec un impact sur la ressource en eau, la présence de poussières contenant du radon (son taux d'uranium 238 est élevé, [cf

expertise CRIIRAD n17-61 et norme Euratom 2013/59]), les fissures dans les maisons ; son paysage avec une montagne défigurée par l'appétit toujours plus grandissant de cet industriel.....

- ...J'aimerais savoir si le carrier a pris la mesure du changement qui va s'opérer en 2024 sur la dose limite d'exposition du radon par an notamment pour les travailleurs de la carrière? Cette valeur va drastiquement diminuer, les entreprises du domaine du nucléaire travaillent depuis longtemps pour minimiser les conséquences des inhalations du radon. Des mesures ont-elles été envisagées par le carrier dans les installations closes et dans l'environnement?

-Je pense qu'il a été démontré que cette extension serait néfaste à notre environnement, je ne comprends pas pourquoi, il est peu question des effets sur la santé des habitants des environs... quand est-il des effets "radon" que cette carrière provoque ? A-t-il été fait une enquête sur les nombreux cas de cancers de notre région ? Personnellement j'ai connu plusieurs cas de maladies et décès de proches qui me posent questions .

- Le sujet qui motive mon intérêt, en est un exemple concret. Il s'agit du problème de radioactivité de la roche. Pour entrer brièvement au cœur du sujet, comme vous l'avez probablement lu par ailleurs, ce granite est particulièrement uranifère. La nature du problème réside dans la quantité de rayonnements radioactifs émis lorsqu'il est utilisé sous forme de sables ou de granulats. Sont donc concernés bétons, poutrelles, entrevous, parpaings, chapes, etc., qui en sont issus, bref tout ce qui fait un édifice traditionnel. Ce problème a été mis en attente dans l'arrêté de 2020. La nouvelle réglementation européenne sur ce point, ne semble pas du tout avoir été prise en compte dans l'arrêté provisoire. Et aujourd'hui, après 3 ans, j'espérais trouver des informations, mais ce sujet n'interpelle toujours qu'une poignée de contributeurs. Pourtant, ce devrait être le centre de préoccupations, au moins des artisans et industriels qui utilisent cette pierre, et qui endosseront en première ligne la responsabilité de la bonne ou malfaçon de leurs ouvrages, en cas de litige. Ne nous y trompons pas, cette responsabilité touchera tous les acteurs, depuis la chaîne de décision, les prescripteurs jusqu'aux maîtres d'ouvrage etc.

-En tant qu'habitante proche de la carrière, je tiens à témoigner des importantes pollutions que nous subissons quotidiennement. Les plus « évidentes » sont d'abord sonores et vibratoires (les planchers et vitres tremblent à chaque explosion et laissent parfois des fissures visibles chez les voisins ...) ou concerne la question de la sécurité routière dans le village pour les plus vulnérables (notamment les plus jeunes et les anciens), mais celles qui m'inquiètent le plus sont : - liées aux poussières conséquentes que nous absorbons, qui se déposent dans nos habitats et leur impact sur la santé à long terme

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 8 : RESPECT DE LA REGLEMENTATION

Observations du public

- En dehors de toute considération environnementale, je suis choquée que le préfet ait pu contourner en toute impunité la décision du tribunal administratif de Lyon

- Je suis opposée à ce projet d'extension de la carrière, le tribunal administratif de Lyon ayant déjà arbitré pourquoi est-ce encore en question ?

- Les différentes décisions de la préfecture pour permettre sa continuation (*exploitation de la carrière*) me paraissent relever du « fait du prince ».

- L'attitude pro-active et illégitime de la préfecture est attestée par son déni de la justice administrative..... la France est un des derniers d'Europe en matière d'environnement, nos préfets sont au-dessus de la loi et malgré les catastrophes qui s'accumulent rien n'est fait.....

- le 28/02/22 le tribunal administratif de Lyon avait jugé illégal l'arrêté d'exploitation de janvier 2020 autorisant l'extension de l'exploitation de la carrière par la société Delmonico-Dorel. Mais cette décision a été contournée par les services de l'État. Je me permets d'ores et déjà de rappeler la nécessaire indépendance des pouvoirs dans une démocratie, et de me questionner avec souci quand les décisions de justice ne sont pas respectées par l'État.

-Malgré le jugement du tribunal administratif de Lyon et le rejet par la cour d'appel du sursis à exécution demandé par le carrier qui déclare illégal l'autorisation d'extension de la carrière, Delmonico-Dorel continue son activité, grâce au soutien de la préfecture, et fait une « nouvelle » demande d'autorisation. Le projet conserve les mêmes tonnages et nuisances que le précédent avec une touche de vert sale. L'écologie n'est pas un accessoire de mode.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 9 : CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION « *Bien vivre à SJMM* »

Cette contribution a été déposée sur le registre dématérialisé le 24 septembre 2023. Elle est référencée @56. Elle évoque en particulier les points suivants :

- Concernant le contenu de la présente demande :

- Le délai d'une année prévu par l'arrêté de mise en demeure n125/DDPP/22 étant écoulé l'entreprise a fait comme le lui exigeait le dit arrêté une nouvelle demande d'autorisation. Cette demande reste similaire à la demande de 2019 annulée par le tribunal administratif. L'emprise d'autorisation reste à 27,9 Ha ,le niveau de production à 150 000 t/an.De plus suite au rejet du projet de déviation par tous les participants aux réunions de consultations organisées par l'entreprise durant l'année 2022 l'entreprise n'a pas joint à cette demande de projet sérieux de route de déviation du village de Saint Julien comme l'exigeait l'arrêté de mise en demeure.

Concernant l'étendue géographique de l'autorisation

La demande de 2022 est donc identique à celle de 2018 ayant abouti à l'arrêté de 2020 annulé par le Tribunal administratif. Il n'y a donc aucune raison que ses conséquences sur la biodiversité soient différentes.

- Concernant la circulation des camions

Il faut au préalable noter que la nouvelle production annuelle de la carrière restera inchangée à 150 000 tonnes par an, identique à la moyenne de production admise par l'arrêté de 2005 qui a stoppé son effet en 2020.

Le PDG du groupe a été très clair à maintes reprises "au-dessous, la carrière est non rentable".
(pour le groupe donc).

Deuxième paramètre invariable : le seul moyen de transport reste le camion et on peut supposer qu'aucun camion, en particulier semi-remorque en direction de Sablons, ne partait jusque là non rempli et la réglementation concernant la charge des camions n'a pas augmenté.

Conclusion: **le nombre total de camions sortant de la carrière ne peut que rester identique.**

Le fait que "certains marchés ne soient plus honorés et la répartition des camions plus judicieuse" n'enlève rien à cette évidence: 150 000 tonnes produites = 150 000 tonnes enlevées. Et à Saint Julien beaucoup plus, car il faut évacuer une énorme quantité de terres de couverture, comme ce fut le cas dans des fermes de l'Ardèche (à Savas et à Eteize entre autres).

Voici le tableau page 517 de l'étude d'impact:

l'activité et du trafic poids lourd sur la Commune de Saint-Julien-Molin-Molette	Dossier 2020	Dossier 2022	Ecart
Durée d'exploitation	30 ans	25 ans	- 5 ans (-16%)
Nombre maximal de passages en sortie de carrière	240 passages / jour	120 passages / jour	- 120 passages (-50%)
Nombre maximal de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette	240 passages / jour	84 passages / jour	- 156 passages (-65%)
Nombre moyen de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette	Entre 50 et 120 passages / jour	Entre 42 et 49 passages / jour	Entre - 8 et - 71 passages / jour (-16% à -60%)

Tout d'abord 25 ou 30 ans d'autorisation c'est pareil puisque à Saint Julien on n'en doute plus, une autorisation est faite pour être suivie d'une autre.
 Concernant la répartition journalière des camions et les maxima, un postulat est possible : cette répartition dépendra comme dans le passé davantage des conditions liées aux aléas météo et de production et aux marchés, plus qu'à un choix délibéré lié à la gêne induite.
 Donc sorties de carrière divisées par deux ? On a du mal à comprendre.
 Passages dans Saint Julien divisés par trois ? Il faudrait pour cela que les deux tiers restants passent par Colombier, puis par la RD 34. On va le voir page suivante cette route n'accepte que les 6 à 8 camions par jour actuels. On comprend de moins en moins...
 Ou plutôt si, on comprend qu'on nous prend pour des imbéciles.

Lu dans la note de synthèse Nicaya de la réunion du 23/06/2022:

"Le 22/06, des représentants du Conseil départemental et l'entreprise Delmonico-Dorel ont parcouru les différents itinéraires possibles depuis la carrière de manière à analyser si, en fonction des caractéristiques des voiries, les camions de la carrière pouvaient les emprunter.

Les constats issus de cette visite sont les suivants :

- Globalement, les routes départementales n'ont pas été à l'origine structurées pour accueillir le trafic actuel, avec des usages qui ont évolué (augmentation de la taille des tracteurs...);

- La RD 503, reliant Bourg-Argental à Maclas, et la RD8 entre Graix et Saint-Julien Molin Molette sont structurées pour la circulation des poids lourds ;

- La RD34, entre Colombier et Véranne, et la RD2, entre Bourg-Argental et Graix, ne sont pas interdites aux poids lourds mais ne sont pas structurées pour supporter un trafic intense

o Actuellement, 6 à 8 passages camions de la carrière sont comptabilisés par jour sur la RD34. Cette situation apparaît, d'un point de vue structurel, acceptable ;

o Adapter la RD 34 à une circulation poids lourds accrue n'est pas envisageable, les aménagements à réaliser étant trop importants (ajout de 2 mètres de chaque côté, bande de roulement...)"

Il aurait été intéressant que ces représentants du conseil départemental de la Loire profitent de cet instant de transparence pour dévoiler enfin les chiffres du service rendu à notre département par cette carrière. Ces chiffres nous sont toujours décrits comme "à la discrétion de l'entreprise". Toutefois ce qui est dit ci-dessus achève de transformer le tableau présenté plus haut en farce.

On peut donc nécessairement attendre que le nombre de camions traversant Saint-Julien-Molin-Molette varie peu dans sa globalité.

Quant aux mesures de protection : arrosage des camions et de la chaussée, vitesse, bâchages, respect des horaires, nettoyage des rues et j'en passe, rien n'est nouveau, tout est réaffirmé à chaque nouvelle demande.

IL faut également noter que l'entreprise ne peut avoir une réelle autorité que sur ses propres chauffeurs pour le respect de ces consignes, on peut en témoigner, et il va sans dire qu'il en serait de même quant au respect d'un itinéraire bis qui serait plus long et plus contraignant.

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 10 : DIVERS (Communication, dévaluation des biens, dépenses commune de SJMM, etc.)

Observations du public

- Je ne suis pas venue vivre à la campagne pour subir autant de désagréments. Maintenant je suis propriétaire et coincée car le coût de l'immobilier est plus bas que dans les villages voisins n'ayant pas ces nuisances.
- Gaspiller l'argent public de la commune dans des frais d'avocats qui dépassent largement le budget prévisionnel fixé ? Ce n'est pas l'ensemble des habitants de St Julien qui sont contre et je trouve regrettable qu'une partie de nos impôts desservent le combat d'un collectif d'habitants. Notre village ne compte quasiment plus d'entreprise et il serait vraiment regrettable de voir ce nombre encore diminuer... !
- St Julien paye le prix fort ! L'immobilier n'a plus aucune valeur, un nombre important de maisons à prix dérisoire ne trouvent même pas acquéreur. Qui voudrait avoir un tel panorama de sa fenêtre. Il est clair que dans cette situation chacun défend ses intérêts, mais pour la mairie, les habitants, je ne vois pas d'intérêts.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 11 : CONTRIBUTION MAJORITE MUNICIPALE DE SJMM

- Après l'annulation de l'arrêté préfectoral d'exploitation de 2020 par le Tribunal Administratif, la Préfecture décide de maintenir l'activité de la carrière au moyen d'un arrêté provisoire dit de « mise en demeure ». Ceci contraint l'industriel à réduire son activité (diminution du tonnage annuel) et à l'organiser autrement (répartition des camions sur différents itinéraires). Le groupe Delmonico-Dorel, non satisfait par cette baisse de production, demande alors en octobre 2022 une nouvelle autorisation pour fonctionner comme par le passé à « plein régime ». C'est pour cela qu'une nouvelle enquête publique se tient du 18 septembre au 18 octobre. En amont du dépôt du nouveau dossier à la préfecture, les élu-es de Saint-Julien ont accepté de participer à des réunions de « concertation » rassemblant tous les acteurs du territoire. Cela a donné lieu à environ 15h de travail, animées par Nicaya Conseil (entreprise privée choisie et payée par le carrier). Ce soit-disant espace d'échanges n'a

Dossier TA N° E23000075/69 _ Arrêté préfectoral n° 292-DDPP-23_ Sté DELMONICO DOREL

CARRIERES : autorisation environnementale unique en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures sur les communes de Saint-Julien-Molin-Molette (42220) et de Colombier (42220)_RAPPORT.

Septembre-octobre 2023

pas permis d'aboutir à un consensus entre toutes les parties. Seul point convergent, la création d'une déviation autour du village ne paraît pas pertinente pour toutes les parties. Le contournement du centre bourg n'existera pas. Pour le carrier, la course aux profits est non discutable. Pour nous, rien n'a pu être négocié (tonnage, durée, emprise...). Finalement avec quelques modifications à la marge et de maigres mesures de compensations écologiques, c'est globalement le même projet que celui de 2020 de type « plein régime » (autorisation jusqu'à l'horizon 2050 dans les 2 cas et tonnage annuel moyen identique). Aujourd'hui, ce nouveau dossier est repeint en vert sans réelle conviction, ça tombe bien, c'est dans l'air du temps. Mais quel sens donner à ces compensations, ces mesures d'évitements ou même ces nichoirs artificiels ? Toutes ces actions seront présentes dans un environnement fortement impacté par l'exploitation de la ressource qui est par définition destructrice d'espaces naturels. L'effondrement de la biodiversité ne se rattrape pas avec un coup de pinceau, ce sont aux causes de cet effondrement qu'il faut s'attaquer (notamment les destructions d'espaces et habitats naturels). En effet, ce ne sont pas les quelques compensations et les pseudo mesures d'évitement qui en font un projet ambitieux en terme de développement durable et de protection de l'environnement. La période que nous vivons depuis un an et demi avec moins 40 % d'activité aura permis au village de vivre dans un calme relatif. Au même titre que la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui souligne beaucoup de lacunes dans le nouveau dossier, nous aurions aimé des comparaisons précises en terme d'incidences entre différents régimes possibles (mode dégradé, plein régime...). En tout état de cause, la municipalité rendra une fois de plus un avis défavorable au futur projet. Nous avons bien conscience que le commissaire enquêteur n'émettra qu'un avis consultatif et que la décision finale reviendra à la Préfecture. Espérons que l'on sorte de la logique actuelle qui consiste à privilégier coûte que coûte la croissance économique au détriment de la protection de l'environnement. Nous croyons à une vie économique dynamique, sociale et solidaire compatible avec les enjeux environnementaux (dérèglement climatique, protection de la biodiversité...). Avec un gisement potentiel estimé à 100 ans d'exploitation, il est encore temps de se poser les bonnes questions et de choisir ensemble nos priorités pour les futures générations qui habiteront ce territoire. Pièce jointes : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponses du maître d'ouvrage

CONTRIBUTIONS MULTI THEMES OU SPECIFIQUES

Prendre connaissance et répondre aux 3 contributions ci-après :

- Contribution de Catherine @157
- Contribution du syndicat mixte du PNR du PILAT @289
- Contribution du syndicat des 3 rivières @ 929

Réponses du maître d'ouvrage

4. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

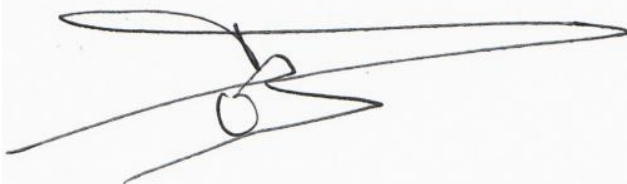
1. Comment sont prises en compte dans le projet les recommandations de la MRAe ? Ont-elles conduit à des modifications substantielles du projet ?
2. Quelles modifications avez-vous apporté au projet suite à l'annulation par le tribunal administratif du projet initial qui avait fait l'objet d'une autorisation environnementale en 2020 ?
3. Pourquoi le dossier ne comprend-t-il pas de « demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées » (contrairement à la demande de 2018) ?
4. Confirmer qu'un passage de camion correspond à un aller ou un retour sur le site de la carrière (50 camions = 25 allers + 25 retours) ?
5. Quelles mesures envisagez-vous pour limiter de nombre maximal de passages de camions à 120 par an alors qu'il était de 240 par an avant 2022 pour un même tonnage expédié de 150 000 tonnes /an ?
6. Le nombre de camions prévu dans le projet inclut-il le transport d'une partie des terres de découverte à l'extérieur du site ?
7. Avez-vous envisagé l'installation d'un traitement physico-chimique des eaux superficielles issues du site avant rejet dans le milieu naturel afin de réduire au maximum la turbidité des eaux déversées dans le Ternay ?
8. Dans l'hypothèse où l'autorisation environnementale ne serait pas accordée par la préfecture, quelle serait la destination du site des « Gottes » ?
9. Envisagez-vous l'installation de panneaux photovoltaïques sur le carreau de la carrière au terme de son exploitation ?

Comme le prévoit l'article 9 de l'arrêté précité, j'invite le maître d'ouvrage à me transmettre ses observations sur le contenu du présent PV de synthèse dans le délai de 15 jours suivant la signature du présent document.

Le 24 octobre 2023

Le commissaire enquêteur :

G.BADOIL

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Badoil', written over a horizontal line.

Pour le maître d'ouvrage

J. BOITARD

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'J. Boitard', written over a horizontal line.

Annexe 3 : mémoire en réponse du MO au PV de synthèse



SERVICE ADMINISTRATIF
Tél. : 04 75 03 11 00
Email : serviceclient@deldo.net

www.delmonico-dorel.com

M. GILBERT BADOIL
31 RUE DE LA REPUBLIQUE
42000 SAINT ETIENNE

Andancette, le 7 novembre 2023

Nos réf. : JB/MLB/027
Objet : Enquête publique Carrières des Gottes

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous vous prions de trouver ci-joint nos éléments de réponses intégrés au procès-verbal de synthèse de l'enquête publique de la Carrière des Gottes.

Restant à votre entière disposition,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à nos salutations distinguées.

J. BOITARD

PJ. : 1

SERVICE COMMERCIAL
Email : ddcARRIERES@deldo.net

Albon (26) Tél. : 047503 15 00	Anneyron/Lapeyrouse Mornay (26) Tél. : 04 74 84 24 23	Sablons (38) Tél. : 0474842423	Saint Julien Molin Molette (42) Tél. : 04 77 51 56 83	
Le Pouzin (07) Tél. : 0475638051	Beauchastel/Livron (07) Tél. : 04 75 85 62 96	Privas (07) Tél. : 0475642280	Eurre (26) Tél. : 0475406711	Châteaufort sur Isère (26) Tél. : 04 75 71 83 52

Siège Social : 4 RD 132, La Ravicole, 26140 ANDANCETTE - SAS au capital de de 5 200 000 - SIRET 483 182 010 00023 - RCS Romans B 483 182 010 - NAF 0812 Z

Gilbert BADOIL
Commissaire enquêteur
31, rue de la République
42 000 Saint-Etienne
E-mail: gbadoil@orange.fr
Tél : 04-77-32-92-25

à

DELMONICO DOREL CARRIERES
La Ravicole
26 140 Andancette

Monsieur Joachim BOITARD
Monsieur Hadrien DESCORMES

DELMONICO DOREL CARRIERES

Autorisation environnementale unique, sollicitée dans le cadre de la législation sur les installations classées, en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

Le présent document est rédigé conformément à l'article 9 de l'arrêté d'ouverture d'enquête, référencé n° 292-DDPP-23, pris par Monsieur le préfet de la Loire en date du 11 août 2023, suite à la demande d'Autorisation Environnementale unique présentée par la société DELMONICO DOREL CARRIERES en vue du renouvellement et de l'extension de l'exploitation d'une carrière de roches dures sur les communes de Colombier (42220) et de Saint-Julien-Molin-Molette (42220).

Conformément à l'arrêté précité, le 24 octobre 2023, j'ai rencontré le maître d'ouvrage en la personne de Monsieur Joachim BOITARD, en présence de Monsieur Hadrien DESCORMES responsable Foncier/Environnement, pour faire le point sur l'enquête et leur communiquer une synthèse des observations déposées par le public et consignée dans le présent procès-verbal.

1. RAPPEL DES DECISIONS CONCERNANT L'ENQUETE

- Dans son rapport relatif à la phase d'examen avant enquête publique daté du 13 avril 2023, l'Inspection des Installations classées a qualifié le dossier de **complet et régulier** et a proposé à Monsieur le préfet de la Loire de saisir le président du tribunal administratif comme le prévoit l'article L.181-3 du Code de l'environnement.
- La DDPP de Saint-Etienne -Autorité Organisatrice- a demandé au Tribunal Administratif de Lyon la désignation d'un commissaire-enquêteur conformément aux dispositions des articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement.
- Le commissaire-enquêteur a été désigné par décision de Monsieur le président du tribunal administratif de Lyon en date du 20 juin 2023, dossier n° E23000075/69.
- L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté préfectoral, référencé n° 292-DDPP-23, pour une durée de 31 jours : du lundi 18 septembre 2023 à 9h au mercredi 18 octobre 2023 à 16h 30 inclus.

- Au terme de l'enquête publique, les registres d'enquête ont été respectivement remis au commissaire-enquêteur le mercredi 18 octobre 2023 à 16h30 en mairie de Saint-Julien-Molin-Molette et le jeudi 19 octobre en mairie de Colombier.

2. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

Les tableaux suivants permettent d'apprécier la participation du public sous plusieurs aspects : mode de participation, avis exprimés et situation géographique des contributeurs.

Répartition des contributions mairies/registre dématérialisé

<i>Lieu</i>	<i>Nombre de contributions</i>
Mairies de SJMM et Colombier	171
Registre dématérialisé	944
TOTAL	1115

Modes de participation

<i>Mode de participation</i>	<i>Nombre de personnes concernées</i>
Nombre de visites du site dématérialisé	1875
Nombre de visiteurs du site dématérialisé	812
Nombre de téléchargements	326
Contributions déposées sur le registre numérique	944
Contributions déposées sur les registres en mairies	43
Courriers adressés au CE ou remis en main propre et joints aux registres en mairies.	128
TOTAL CONTRIBUTIONS	1115

Position des contributeurs par rapport au projet

<i>Avis exprimé</i>	<i>Nombre de contributions</i>
Opposition franche au projet.	481
Réserves exprimées vis-à-vis des nuisances et des risques potentiels inhérents au projet.	48
Avis favorables au projet.	567
Sans avis.	19
TOTAL	1115

Répartition géographique des contributeurs

<i>Situation géographique</i>	<i>Nombre de contributions</i>	<i>%</i>
Sur les communes de Colombier et SJMM (où est située la carrière).	337	30,2
Dans le périmètre de l'enquête mais dans les communes autres que Colombier et SJMM, soit 8 communes.	120	10,8
Hors périmètre de l'enquête.	582	52,2
Domiciliation inconnue.	76	6,8
TOTAL	1115	100

Des remarques relatives aux tableaux ci-dessus figurent dans mon rapport aux paragraphes 5.7.4 et 7.2.

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

Le contenu des contributions a été synthétisé ci-après par thèmes. Cette synthèse doit permettre au maître d'ouvrage d'apporter des réponses aux observations du public.

THEME 1 - DEVELOPPEMENT DURABLE :

PROTECTION FAUNE ET FLORE / DEBOISEMENT / PAYSAGES / CLIMAT

Observations du public résumées

- L'habitat de 43 espèces protégées (le grand-duc en particulier) est sérieusement menacé, voire en passe d'être détruit. La préservation de la biodiversité doit être une priorité. Le carrier doit respecter son engagement à cesser l'activité de ce site et le remettre en état.

- Je suis habitante de Saint Julien Molin Molette, animatrice à l'environnement. Je m'oppose au projet d'extension de la carrière car à l'heure des grands défis écologiques, il me semble aberrant de voir la montagne dégradée de cette manière, saccageant la faune et la flore (au sein d'un parc naturel en plus!!!).

-Si le carrier affirme que les effets seront négligeables, c'est pour éviter de proposer des mesures de compensation, pour lesquels le tribunal avait statué en concluant en 2020 que le projet n'étant pas d'intérêt public majeur, il ne pouvait pas prétendre à de la compensation. Le carrier espère donc, par un tour de passe-passe, en mettant en avant la pose de nichoirs avec la LPO, vraiment faire croire que son projet n'aura pas d'impact sur la biodiversité. Si les enjeux n'étaient pas si importants, nous pourrions en rire... Au vu de ce projet, qui arrive après plus de 30 ans de destruction de la faune et de la flore, des mesures de compensation devraient a minima être mises en œuvre. Mais le plus simple serait déjà d'arrêter cette exploitation et remettre en état le site.....

- Le projet se situe dans le parc Naturel régional du Pilat. Avec ce projet, les entreprises vont détruire 43 espèces protégées. A quoi ça sert de protéger une espèce si c'est pour la détruire ? Protéger la biodiversité et les habitats n'est-il pas plus utile que de détruire un biotope pour construire et bétonner pour faire plaisir à quelques technocrates et hommes politiques ? Je lis p.124 de l'étude d'impact que par exemple l'écureuil roux est une espèce protégée. Le projet prévoit donc de détruire l'habitat de l'écureuil roux et donc aussi son couvert. Il disparaîtra comme toutes les autres espèces (protégées ou non). Donc je ne comprends pas pourquoi le site est dans un parc régional. Il devrait être plus protégé. La loi ne sert à rien.

- L'impact écologique est monstrueux. Dans un parc naturel avoir, entre autre, un impact visuel négatif aussi fort est intolérable. Comment ensuite peut-on demander de respecter la nature?

- Un parc dans lequel ont refuge des espèces protégées!!!! Dynamitées, exploitées elles-aussi!!!! Aujourd'hui, l'heure est au respect du vivant, les jours de notre merveilleuse planète sont comptés et vous voulez encore et toujours l'attaquer!!!! De moins en moins d'espace pour la faune et la flore, les animaux se réfugient dans nos villes!!! Sangliers, corvidés, etc... L'urbanisation va donc se manifester au cœur de ce parc naturel « protégé »??? Quand le Brésil veut réduire sa forêt amazonienne, nous le leur interdisons au prétexte de sauver nos poumons. Aujourd'hui, sauvons nos poumons et notre biodiversité en refusant ce projet criminel. « Le projet se situe dans le parc Naturel régional du Pilat. Avec ce projet, les entreprises vont détruire 43 espèces protégées. A quoi ça sert de protéger une espèce si c'est pour la détruire ? Protéger la biodiversité et les habitats n'est-il pas plus utile que de détruire un biotope pour construire et bétonner pour faire plaisir à quelques technocrates et hommes politiques.

- Bonjour, Habitant dans le Parc naturel régional du Pilat et propriétaire d'un écogite depuis 20 ans labellisé " Tourisme durable", nos visiteurs sont très attachés à la protection de l'environnement et au maintien de la biodiversité, à la préservation des paysages, au calme de la campagne, et à une mobilité douce (piéton, vélo). Autant de valeurs qui font partie de la Charte du Parc, et des objectifs touristiques du territoire. Ce positionnement permet d'attirer de nombreux visiteurs qui aiment visiter le secteur et/ou séjourner sur le Pilat dont St Julien Molin Molette et Bourg-Argental (visites village, patrimoine, randonnée pédestres et cyclos, activités culturelles, sites touristiques...), dans des gites ou des campings locaux. A noter que le tourisme génère également de l'activité économique conséquente pour le territoire et ses habitants.....

- Par exemple, il n'a pas été démontré la nécessité de poursuivre la construction de route alors que la nécessité de s'en passer a été démontré par le besoin de réduire notre dépendance à la voiture. Tant pour réduire les émissions de GES responsable du dérèglement climatique que nous subissons, que pour réduire notre dépendance à la voiture, motif de nombreuses exclusions à l'emploies des citoyens, car ces derniers n'ont pas les moyens financiers d'avoir le permis, la voiture, le gazole ou l'électricité et de payer l'assurance. Si on ajoute à cela que le bétons a déjà stérilisé et artificialisé des sols et donc, nuis à la biodiversité en plus d'avoir émis beaucoup de GES. N'avons-nous pas les arguments pour dire qu'il serait judicieux de s'en passer ? Même chose dans le BTP. Il serait temps d'arrêter d'investir dans le bétons pour passer enfin à la rénovation des bâtiments inoccupé et aux habitats léger comme les yourtes ou les tiny house.

-Ce n'est pas le moment de déboiser, déranger les circuits hydrauliques et accentuer l'artificialisation des sols.....

-Serait-il possible de me communiquer vos éventuelles analyses relatives aux impacts écologiques et environnementaux, en lien avec l'exploitation de la carrière de St-Julien-Molin-Molette ? Votre réponse retiendra toute mon attention....

Réponses du maître d'ouvrage

- Destruction de 43 espèces protégées et destruction d'habitats

La carrière ne détruit pas 43 espèces protégées. Elle a un impact, qui, comme le démontrent les études environnementales réalisées par le cabinet Ecosphère + date + modalités, après application de mesures ciblées et de bon sens en faveur des espèces, est négligeable à nul. L'application et le suivi de ces mesures sont contractualisés avec des écologues tels que la LPO et font l'objet de contrôles réguliers par l'Etat.

Pour l'élaboration du présent dossier, notre entreprise a fait appel au bureau d'études Ecosphère basé à Vienne (Etude du milieu naturel présente en annexe 25 du dossier), qui regroupe de nombreux écologues, experts dans leur domaine. Ecosphère réalisé des études pour le compte de collectivités telles que le PNR du Pilat ou Rives Nature.

- L'état initial de l'étude s'est basé sur la bibliographie existante, les précédents inventaires et des inventaires réalisés en 2022.
- Les impacts bruts (avant application de mesures) sur la faune, flore et habitats présentant un enjeu ont été évalués et sont présentés p114-117 de l'Etude du milieu naturel (et p337-353 de l'Etude d'Impact). L'étude montre qu'il n'y a pas de destruction d'espèces protégées.
- La séquence Eviter, Réduire, Compenser, Améliorer (ERCA) est employée.

Concernant l'évitement, 2,22 ha ont été exclus du périmètre d'exploitation (ce qui n'était pas le cas dans le précédent dossier), dont la hêtraie présente en limite Ouest du site (p123-124 de l'Etude du milieu naturel).

Les mesures de réduction ont également été retravaillées.

Suite à ces mesures d'évitement et de réduction, les impacts résiduels sur les espèces et habitats à enjeux (présentés dans un tableau synthétisant Impact Bruts, Mesures appliquées et Impacts résiduels, p145-149 de l'Etude du milieu naturel et p545-550 de l'Etude d'Impact) sont les suivants :

- Faune & flore : impacts résiduels nuls à négligeables.
- Habitats naturels : destruction de 2,97ha dont 2ha dégradés, impacts résiduels négligeables.

Au vu des impacts résiduels nuls ou négligeables, aucune mesure de compensation faune flore ou habitat n'est requise.

Des suivis biodiversité sont prévus tout au long de la durée d'autorisation prévue

Lors des inventaires écologiques, la seule espèce de mammifères présentant un enjeu réglementaire identifié au sein de l'aire d'étude est l'Écureuil roux (*Sciurus vulgaris*). Il a été identifié dans les milieux boisés situés à proximité de la carrière. L'espèce a été considérée comme fréquentant l'ensemble des milieux boisés. Les impacts bruts potentiellement observés sur cette espèce animale sont les suivants (Etude d'impact p341 & p546) :

Tableau 1 : Synthèse des impacts résiduels (p546 Etude d'impact)

Espèces/groupes	Enjeu	Mesures d'évitement	Impacts bruts		Mesures de réduction	Impacts résiduels ³
			Qualification	Niveau		
Mammifères terrestres						
Écureuil roux (<i>Sciurus vulgaris</i>)	Faible	Mesures génériques ME03 – Évitement de la hêtraie lors de l'implantation de la piste d'accès ME05 – Limitation du travail de nuit	Destruction de 2,96 ha Destruction d'individus Dérangement d'individus	Faible	Mesures génériques MR02 – Prise en compte du cycle biologique des espèces lors de la réalisation des travaux MR07 – Limitation et adaptation des éclairages du site	Négligeable

Le constat est le suivant : les carrières créent de nouveaux habitats spécifiques qui attirent tout un cortège d'espèces floristiques et faunistiques qui leurs sont propres. Très souvent ce sont des espèces protégées qui affectionnent les milieux créés par l'exploitation d'une carrière. Typiquement le hibou Grand-Duc s'est installé sur la carrière des Gottes car il affectionne les paliers créés par l'exploitation. Preuve en est, il est présent depuis de très nombreuses années et s'y reproduit. Il en est de même avec le crapaud calamite. Cet amphibien affectionne les milieux sans végétation, roche nue et gravier, et se reproduit uniquement dans les mares temporaires et flaques d'eau où il n'a pas de concurrence. Il ne serait pas présent à cet endroit sans la carrière qui lui a créé son habitat idéal. Les mesures d'évitement et de réduction mises en œuvre permettent une poursuite d'exploitation ne portant pas d'atteinte à ces espèces.

- Une carrière située dans un PNR

Il n'est pas rare que des carrières soient présentes au sein de PNR. Pour exemple, les PNR des Monts d'Ardèche, de la Chartreuse et du Vercors ont des carrières alimentant leur marché local.

Concernant le PNR du Pilat, l'activité carrière est compatible avec sa charte en vigueur (p462-464 de l'Etude d'impact). Pour rappel, la carrière des Gottes est implantée hors de tout zonage biodiversité type Natura 2000, Réserves, ENS, ZNIEFF 1& 2, etc. Elle est également en dehors du zonage du « cœur de parc » du Pilat.

Au niveau paysage, 11 mesures de réduction sont prises afin de gommer la perception d'un paysage industriel (géométrie en banquette des fronts de taille) et sont détaillées p42-48 de l'Etude Paysagère en annexe au dossier :

Tableau 2 : Synthèse des mesures de réduction paysagère (extrait Etude paysagère p48)

Tableau récapitulatif de la séquence ERC employée dans la définition du projet de paysage de la carrière des Gottes
MESURE D'ÉVITEMENT N°1 : Assignation en position définitive de plusieurs secteurs précédemment aménagés (merlon RD8, secteur réhabilité Nord, secteur taluté et boisé Sud-Est, fronts Nord dédiés au hibou Grand Duc)
MESURE DE RÉDUCTION N°1 : Travail d'un linéaire de fronts non-rectiligne permettant de respecter les volumes du relief de proximité
MESURE DE RÉDUCTION N°2 : Reprise du périmètre d'extraction afin de faciliter le raccordement aux courbes du niveau du versant et de travailler plus facilement une entrée en terre souple
MESURE DE RÉDUCTION N°3 : Limitation de la hauteur des deux fronts supérieurs à 10 m max afin de faciliter le raccordement aux courbes du niveau du versant et de travailler plus facilement une entrée en terre souple
MESURE DE RÉDUCTION N°4 : Dessin d'une géométrie finale selon un profil de combe naturelle qui accueille un ou plusieurs replats dans la pente permettant d'envisager et faciliter la découverte du site des Gotes
MESURE DE RÉDUCTION N°5 : Réduction de la rupture topographique entre le versant naturel et le merlon sur la RD8 à court terme / raccordement soigné du modelé sommital définitif
MESURE DE RÉDUCTION N°6 : Mise en valeur du site et atténuation de la connotation industrielle par un traitement diversifié du parement minéral résiduel (éboulis, talutage,...) qui permet d'animer la fosse dans un jeu d'ombre et de lumière et qui participe également à la diversification des milieux
MESURE DE RÉDUCTION N°7 : Définition d'une silhouette terminale pérenne pour le mont des Eversins
MESURE DE RÉDUCTION N°8 : Dessin d'un modelé de remblai permettant d'amorcer un volume général pour le site qui s'éloigne d'une géométrie de dent-creuse
MESURE DE RÉDUCTION N°9 : Réalisation des plantations prévues par l'AP de 2020 sur le merlon en première phase d'exploitation
MESURE DE RÉDUCTION N°10 : Ensemencement progressif des talus mis en position définitive
MESURE DE RÉDUCTION N°11 : Défrichage progressif des secteurs sommitaux concernés par le projet

Le travail sur le modelé permet d'asseoir plus confortablement la fosse et de respecter les lignes de force du relief de l'extrémité orientale du Mont des Eversins. La connotation industrielle du site en est amoindrie.

- **Gaz à Effet de Serre (GES) & Empreinte carbone des granulats dans le béton**

Les granulats produits par la carrière des Gotes ne sont pas uniquement destinés à la fabrication de béton. Une grande partie est employée dans les chantiers TP, les couches de roulement des routes et la pierre à bâtir.

En l'absence de pérennisation de l'exploitation des Gotes (seule carrière sur son secteur), l'approvisionnement en matériaux, pour les chantiers locaux, devra se faire depuis des sites d'extraction éloignés, impliquant de plus longs transports émettant davantage de gaz à effet de serre. Cela serait également contraire à l'orientation du Schéma Régional des Carrières « approvisionner les territoires dans une logique de proximité ».

Par ailleurs, le groupe Delmonico-Dorel est engagé dans une démarche éco-responsable, appelée AMBITION 4D, avec une transition énergétique des véhicules thermiques. A titre d'exemple c'est aujourd'hui 1 à 2 camions roulant au gaz naturel comprimé est utilisé quotidiennement pour livrer les chantiers et la plateforme de Sablons. Cette énergie permet de réduire de 89% les émissions de particules fines, de 30% celles de gaz à effet de serre et de 50% les émissions sonores, par rapport au diesel (p496 Etude d'impact).

- Déboisement

Quelques définitions générales dans le cadre du dossier :

- Déboisement : couper la végétation (racines conservées)
- Défrichage : couper la végétation et enlever les racines
- Reboisement : planter de la végétation

Le dossier prévoit un défrichage progressif, par phase quinquennale, sur une superficie totale réduite à 32 889m² au lieu de 61 118m² dans l'autorisation de 2020.

Il prévoit également un reboisement progressif par phase quinquennale, sur une superficie de 35 420m², supérieure à celle défrichée.

Ce phasage de défrichage/reboisement est conçu afin qu'à la fin de chaque phase quinquennale, la superficie totale reboisée soit au moins équivalente à la superficie totale défrichée.

Tableau 3 : Superficies de défrichage et reboisement (extrait p370 Etude d'impact)

Phase	Commune	Surface défrichée	Surface reboisée sur le site de la carrière	Surface reboisée ex-situ, sur la commune de Colombier
Phase 1 (0 à 5 ans)	Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette	2 291 m ²	Parcelle 289 : 4 500 m ²	10 500 m ² (parcelles C947 et C125)
Phase 2 (5 à 10 ans)	Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette	12 709 m ²	-	-
Phase 3 (10 à 15 ans)	Pas de défrichage	0 m ²	-	-
Phase 4 (15 à 20 ans)	Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette	6 787 m ²	Parcelle 289 : 8 350 m ²	-
Phase 5 (20 à 25 ans)	Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette	11 102 m ²	Parcelle 63 : 880 m ² Parcelle 62 : 2 100 m ² Parcelle 61 : 600 m ² Parcelle 912 : 3 430 m ² Parcelle 72 : 3 000 m ² Parcelle 100 : 1 700 m ² Parcelle 69 : 360 m ² Total : 12 070 m ²	-
TOTAL		32 889 m ²	24 920 m ²	10 500 m ²
			35 420 m ²	

Une convention existe entre Delmonico-Dorel et l'ONF, qui encadre la gestion des espaces boisés.

- Artificialisation des sols

La Loi Climat et résilience du 22 août 2021 fixe un objectif « zéro artificialisation nette » (ZAN) à l'horizon 2050. Le décret n°2022-763 du 29 avril 2022 contient une nomenclature des surfaces artificialisées et non artificialisées et stipule que les carrières (surface n°6) ne sont pas considérées comme une surface artificialisée.

Tableau 4 : Annexe du décret n°2022-763 du 29 avril 2022 (source Legifrance)

Catégories de surfaces	
Surfaces artificialisées	1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations).
	2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles).
	3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux.
	4° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux).
	5° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée, y compris si ces surfaces sont en chantier ou sont en état d'abandon.
Surfaces non artificialisées	6° Surfaces naturelles qui sont soit nues (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couvertes en permanence d'eau, de neige ou de glace.
	7° Surfaces à usage de cultures, qui sont végétalisées (agriculture, sylviculture) ou en eau (pêche, aquaculture, saliculture).
	8° Surfaces naturelles ou végétalisées constituant un habitat naturel, qui n'entrent pas dans les catégories 5°, 6° et 7°.

Observations du public résumées

- **Cette exploitation devait se terminer en 2020**, pour un retour à la biodiversité dans un Parc Naturel Régional, un retour au calme et à la paix sociale dans le village, un retour à la sécurité pour les piétons (nombreux dans un village de 1300 habitants qui est un départ de randonnée et une étape sur le Chemin de Saint-Jacques de Compostelle), pour les cyclistes (nombreux à aimer ces routes de montagne dans la région stéphanoise, berceau du cyclisme en France), pour les automobilistes (nombreux dans ce village où les gens vont travailler à Saint-Etienne, du côté de la Vallée du Gier ou de la Vallée du Rhône). Je ne comprends pas pourquoi l'industriel peut passer outre ses promesses, avec l'autorisation des services de l'État.

- Nous attendons que le carrier respecte son engagement à cesser l'activité de ce site et le remettre en état.

- J'ai été cheminot (SNCF) à l'équipement pendant de très nombreuses années. J'ai travaillé à l'entretien et à la remise en état des voies de chemin de fer. Globalement, il reste très peu de voies à entretenir de nos jours. Par exemple, en Ardèche, il n'en reste aucune. D'autre part, utiliser du ballast issu de la carrière des Gattes ne peut être que très très exceptionnel, car cela nécessite des manœuvres de transbordement entre les camions et les wagons trémies. Logiquement la SNCF préfère utiliser les carrières desservies par le rail facilitant ainsi énormément l'acheminement des matériaux (carrière de Bellegarde en Forez). Voilà pourquoi je suis partisan d'un arrêt définitif de cette exploitation.

- Lorsque la carrière tournait normalement, je pouvais avoir entre 5 et 7 semi qui y tournaient quotidiennement. De fait, j'employais des conducteurs locaux qui faisaient des rotations assez courtes. Depuis, j'ai dû m'en séparer et rendre plusieurs ensembles. Compte tenu du besoin local de granulat, ceux-ci viennent désormais de beaucoup plus loin et bénéficient à des entreprises extérieures à la région. On parle de pollution, mais faire rouler des camions sur des distances 4 à 6 fois plus longues pour au final arriver au même résultat va à l'inverse de toutes les dernières décisions environnementales.....

- Nous avons vécu des années dans le centre du village, je ne me suis jamais senti en insécurité dans les rues à cause des camions, le bruit nous a jamais déranger et la poussière n'était pas plus présente qu'ailleurs. Aujourd'hui la malveillance de certaines personnes opposé à la carrière nous a contraint à quitter le village. Des pneus de voitures crevés, des petites montagnes de cailloux devant notre porte d'entrée....et j'en passe!! Le village se meurt, avec des élus qui ne font rien pour aider de nouveaux commerçants à s'installer mais donne des aides à certaines associations qui ne contribue pas à la vie locale du village. Toutes ses personnes qui viennent de l'extérieur, qui ne supporte rien et qui veulent révolutionner se village qui étaient parfait et vivant sont entrain de l'éteindre !! Alors pourquoi vouloir encore faire fermer une entreprise qui fonctionne, hormis leur petite tranquillité visuelle et auditif !! L'écologie commence devant sa porte.....

- Si la carrière des Gattes devait fermer il n'y aurait aucune réduction d'emploi car le groupe rebondirait sur d'autres sites plus convenables et plus proche des utilisateurs. Je remarque que beaucoup de contribution émanent de personnel du groupe qui n'ont pas grand-chose à voir avec la carrière. Que ces personnes soient rassurées elles ne risquent le licenciement que si elles oublient de faire leur contribution... La petite entreprise familiale Delmonico Dorel ne mettra pas la clé sous la porte mais sera peut-être obligé d'attendre un an ou deux Certes, dans cette nouvelle demande, l'industriel propose une légère réduction de son rythme et de sa surface de creusement. Néanmoins, d'expérience, nous savons que les demandes d'agrandissement se suivent depuis plusieurs décennies. Donc la réduction de cette exploitation si elle était autorisée, sera suivie d'une autre ...surface de

creusement. Néanmoins, d'expérience, nous savons que les demandes d'agrandissement se suivent depuis plusieurs décennies. Donc la réduction de cette exploitation si elle était autorisée, sera suivie d'une autre ...

-aux professionnels du granulat qui souhaitent par leurs arguments justifier l'exploitation de la carrière des Gottes : Ces derniers nous gratifient d'assertions du type « aujourd'hui, nous devons travailler sur des formulations béton en réduisant notre impact CO2 », d'où la nécessité d'un granulat de proximité. Certes, il n'y a pas de petits bénéfiques, mais pour leur information, le « poids carbone » du Granulat dans un mortier ne contribue qu'à hauteur de 1,1% du total. Le poste le plus important étant celui du ciment, 98%. <https://www.concretedispatch.eu/blog/empreinte-carbone-beton/> Je leur suggère donc en toute amitié de privilégier un granulat de type roche alluviale, même provenant d'un peu plus loin mais neutre radiologiquement parlant.

-Notre approvisionnement dans votre carrière de Saint Julien Molin Molette est actuellement rationné par manque de produit mis à disposition. Vous nous informez que l'état de cet approvisionnement ne pourra évoluer tant que vous serez contraint par votre arrêté provisoire.....

Réponses du maître d'ouvrage

- Fin de l'exploitation prévue pour 2020

Contrairement à ce qui est écrit, l'entreprise ne s'est jamais engagée à fermer la carrière en 2020. Les carrières font partie des rares Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) dont les autorisations d'exploitation sont limitées dans le temps., n'excluant pas la possibilité de poursuivre l'activité sur la base d'un nouveau dossier. La vie d'une carrière est donc faite de renouvellements d'autorisation incluant les travaux progressifs de remise en état.

Chaque demande fait l'objet d'études paysagères poussées incluant les réhabilitations réalisées et celles à venir dans le cadre d'une extension de la carrière en surface. L'entreprise est alors tenue d'exploiter et de réaliser les travaux par phase quinquennale, tel que prévu dans les arrêtés préfectoraux alors en vigueur.

A ce titre, rappelons ici le rapport de M. DIMIER, commissaire enquêteur en charge de l'enquête préalable à la déclaration de projet d'intérêt général de l'extension de la carrière de Saint Julien Molin Molette et emportant mise en compatibilité du PLU :

« Formellement, je n'ai pas trouvé dans le dossier de trace de l'engagement dont il est question, et les documents qui m'ont été transmis ne peuvent être interprétés comme le souhait des opposants à la carrière.

Le seul engagement porte sur la réhabilitation du site, et sur la « transparence » et la « concertation ». La date butoir de 2020 est la date limite de l'autorisation qui figure dans l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2005. La durée de 15 ans est assez habituelle en matière d'autorisation d'exploitation de carrière. Mais elle peut aller jusqu'à 30 ans. Dans le cas présent, il n'est pas possible de contester la légitimité de la demande d'extension de la carrière ».

- Périmètre utilisation + ballast

Extrait de la note de synthèse de la concertation menée en 2022, présentée en préfecture le 18 octobre 2022 (en libre accès sur <https://www.delmonico-dorel.com/carriere-des-gottes/>) :

- « *Éléments sur les typologies de clients*
 - *En 2021, 216 clients professionnels, dont 181 situés dans un rayon de 30 kms (soit près de 84%)*
 - *Entreprises de travaux publics, entreprises du bâtiment, négociants de matériaux, fabricants d'enrobés, centrales à béton, vigneron ou agriculteurs*
- *Éléments sur les besoins en matériaux du territoire*
 - *Besoin de 7,26 t de matériaux / 5,46 t de matériaux neuf par habitant et par an en AURA*
 - *Sur la zone de chalandise de la carrière (rayon de 30km), besoin annuel de 617 000 t / 464 100 t matériaux neufs »*

Extrait de l'étude d'impact p295-296 « 4.3. Approvisionnement local de la carrière et clients » :

Comme décrit ci-avant, la carrière des « Gottes » dessert le marché local du granulat sur les cantons de BOURG-ARGENTAL, PELUSSIN, SAINT GENEST MALIFAUX et SAINT-ETIENNE dans la Loire, ainsi que SERRIERES et ANNONAY, dans l'Ardèche, pour le bâtiment, les travaux publics (TP), Béton Prêt à l'Emploi et les négoce de matériaux de construction.

Elle dessert également la vallée du Rhône du fait de son implantation tournée vers le Sud.

A titre d'exemple, la carrière fournit dans le département de la Loire :

- 2 centrales à béton prêt à l'emploi dans l'agglomération de Saint-Etienne (centrale BPE de Cemex au Chambon Feugerolles,)
- 3 négoce de matériaux de construction : Gedimat à L'Horme, Gedimat à Rive de Gier et BigMat à Maclas ;
- le marché public de granulats pour les enduits du Conseil Départemental de la Loire Lot Gier Pilat ;
- les granulats pour enrobés coulés à froid des entreprises routières pour les chantiers du département de la Loire : Colas sur St Etienne et St-Jean- Bonnefonds et Eurovia sur Le Chambon-Feugerolles ;
- plus de 60 entreprises et artisans du bâtiment et des travaux publics intervenant dans la Loire [liste disponible p295, une très grande majorité de ces entreprises se sont exprimées en faveur du maintien de la carrière dans la présente enquête publique]

On trouvera ci-après des exemples de chantiers utilisant les matériaux produits sur la carrière des « Gottes » :

- Enrobé coulés à froids (technique permettant de remplacer le gravillonnage des routes), sur le département de la Loire : Saint- Julien-Molin-Molette RD8, Colombier RD8, Marlies RD 501, Maclas RD8, St Appolinard RD503, St Martin la plaine, St Chamond, Terrenoire, St Etienne, le Chambon Feugerolles, Sorbiers, Malleval RD503, etc. ;
- Ballast : Saint Etienne St Martin le Vinoux, Portes les Valences, Romans, et sur Salaise en 2020, Limony, etc. ;
- Déviations Peaugres et Annonay en 2013 et 2015, fourniture des matériaux de couche de forme pour la création de la sous-couche et des gravillons pour la fabrication des enrobés ;
- A7 Vienne Reventin et Valence Nord en 2016 : fourniture de gravillons pour la réalisation de la couche de roulement (recherche d'un matériau réduisant le phénomène de glissance) ;

- A7 Tain Valence Nord second semestre 2020 : fourniture de gravillons pour la réalisation de la couche de roulement (recherche d'un matériau réduisant le phénomène de glissance) ;
- Vignes de AMPUIS à Tournon : fourniture de pierre à bâtir pour la réhabilitation des murs de soutènement dans les vignobles.

La carrière des Gottes a fait l'objet d'une inspection de la DREAL, qui a contrôlé l'intégralité de la production et des transports sur l'année 2016. Les résultats ont été présentés en commission de suivi de site (CSS) en 2017 (voir l'annexe 19 du document des annexes – pièce n°7).

Dans le prolongement des résultats de l'inspection de la DREAL sur l'année 2016, il est confirmé que :

- Le rayon de chalandise du marché local de la carrière est de l'ordre de 25 km (26 km analysé par la DREAL) ;
- 75 à 90 % des matériaux sont commercialisés à l'intérieur de ce rayon situé dans les départements de la Loire, l'Ardèche et le Nord Isère ;
- Les 10 à 25 % restant sont en fonction des années utilisés au-delà de ce périmètre pour des applications particulières liées à la dureté de la roche (fourniture de ballast agréé SNCF, gravillons et sable pour la fabrication d'enrobé pour les routes nationales et autoroutes).

Chaque année, 25 à 30 % des matériaux sont acheminés sur la plateforme de stockage de Sablons pour plusieurs raisons :

- lissage des transports sur l'année pour éviter les pics de camions dans les villages liés à l'activité saisonnière du BTP ;
- capacité de stockage limitée sur le site des Gottes ;
- lavage de certains gravillons pour des utilisations très spécifiques (enrobé drainant par exemple).

La moitié des matériaux stockés sur cette plateforme sont ensuite utilisés dans un rayon de 25 km. Et donc l'autre moitié approvisionnent les chantiers spécifiques comme ceux décrits ci-avant (fourniture de ballast agréé SNCF, gravillons et sable pour la fabrication d'enrobé pour les routes nationales et autoroutes).

La carrière des « Gottes » présente donc un intérêt économique fort pour l'approvisionnement du marché local du granulat, notamment dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, et plus encore pour l'approvisionnement local en matériaux routiers (matériaux de couche de forme et granulats).

En effet, sur le secteur, la carrière des « Gottes » est la source d'approvisionnement quasi exclusive en matériaux routiers.

Outre la fourniture de prestataires de TP et de collectivités locales en matériaux routiers, la carrière des « Gottes » est, depuis près de 30 ans, le fournisseur essentiel (et aujourd'hui exclusif) du Département de la Loire (CD42) en matériaux routiers sur le secteur « Gier – Pilat » (annexe 31 du dossier).

Observations du public résumées

- Habitant le long du trajet des camions, je subis également les nuisances liées à leur passage : bruit et poussière (j'ai vu maintes fois les camions non bâchés).
- détérioration de l'habitat de nombreuses espèces vivant dans un parc naturel régional - nuisances sonores - usure accélérée des routes empruntées par les camions - dangerosité des dits camions traversant le village quotidiennement - poussières permanentes sur le village - explosions régulières qui fissurent les murs des maisons à proximité - détérioration du paysage du parc - détérioration de l'habitat de nombreuses espèces vivant dans un parc naturel régional - nuisances sonores - usure accélérée des routes empruntées par les camions - dangerosité des dits camions traversant le village.... quotidiennement - poussières permanentes sur le village - explosions régulières qui fissurent les murs des maisons à proximité - détérioration du paysage du parc.....
-Il n'est pas rare le mercredi midi d'observer les conséquences des explosions réalisées pour l'exploitation de la carrière. Un bruit sourd et les fumerolles. Travaillant à mon bureau, un mercredi midi j'ai cru que la montagne s'était effondrée. Je me suis précipitée à la fenêtre à l'étage pour découvrir un immense nuage de poussières brunes qui montait. Nous sommes situés à plusieurs kilomètres du lieu de l'explosion, la hauteur du nuage était donc considérable. Ces tirs ont lieu été comme hiver, sachant qu'en été quand il fait sec en absence de pluie les particules de poussières sont capables de parcourir de longues distances. Comme toutes les particules fines elles sont toxiques par ingestion à la longue.....
-Tout d'abord, les tirs de mines font trembler la maison dont les pierres se fissurent de plus en plus. Tous les 2 ans un relevé de l'impact de ces tirs sur notre habitation était réalisé par un organisme diligenté par le carrier lui-même. Or, ce jour-là, systématiquement, le tir était si faible que non seulement rien ne bougeait dans la maison mais, en plus, nous n'entendions pas le bruit de la déflagration contrairement à d'habitude. Lors d'une rencontre avec les riverains nous avons fait part de nos inquiétudes à M. Dorel qui ne nous a apporté aucune solution.
- ...Mes parents se sont toujours battus pour sauvegarder leur maison donc mon patrimoine. Les nuisances des tirs de mines qui avec les vibrations fissuraient petit à petit la maison qu'ils avaient bâti toute leur vie....

Réponses du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse apportés ci-dessous portent sur l'exploitation de la carrière. Les éléments de réponse à tout ce qui est lié aux camions sont apportés dans le Thème 4.

- Nuisances sonores

Dans le cadre du présent dossier, une étude spécifique sur les nuisances sonores (annexe n°26) a été réalisée par le bureau d'étude spécialisé Orfea Acoustique. Ce bureau d'étude, qui réalise les contrôles annuels sur le site depuis plus de 10 ans (rapports de 2018 à 2022 disponibles en annexe n°3), connaît parfaitement la carrière et son environnement.

Les nombreuses mesures de réduction des nuisances sonores sont récapitulées en page 522 de l'Etude d'impact, dont (liste non exhaustive) :

- Création d'un merlon de 5 m de hauteur et de 200 m de longueur, au Sud du site, dès le début de la phase d'exploitation n°5 afin de limiter l'impact sonore au point n°7 c'est-à-dire pour l'habitation « Bel Air » ;
- Lorsque deux pelles sont présentes en fronts de taille :
 - L'installation de pierre à bâtir ne fonctionnera pas ;
 - A partir de 790mNGF, exploitation des fronts de taille soit avec une seule pelle, soit avec une pelle au Nord et une pelle au Sud qui se rejoignent au milieu du front de taille, afin de réduire l'impact sonore sur le hameau des Fougères ;
- Le bardage existant au niveau de la zone des concasseurs tertiaires a été complété ;
- Un bâtiment a été construit pour couvrir le concasseur secondaire ;
- Le talus, faisant office d'écran au bruit, créé entre la RD 8 et la zone d'extraction a été rehaussé fin 2021 et le sera encore de 10 m, sur une longueur de 200m, dans le cadre du projet. Cela permettra de limiter l'impact sonore de l'installation de traitement et de la pelle située en fronts de taille Nord
- Les installations mobiles (pour la pierre à bâtir) ont été déplacées au plus près du talus pour augmenter l'effet d'obstacle sonore ;

L'application des quatre dernières mesures ci-dessus a permis de résoudre le dépassement du seuil réglementaire observé au hameau Les Fougères lors du contrôle de juillet 2022. Le contrôle de juillet 2023 (réalisé en présence de la DREAL) n'a fait état d'aucun dépassement du seuil réglementaire pour le bruit sur l'ensemble des points de mesures, quelle que soit la configuration d'activité de la carrière. Le rapport du contrôle annuel est intégré au bilan annuel et présenté lors de la CSS.

Comme indiqué p209 & 522 de l'Etude d'impact, la carrière et les installations fonctionnent de 7 h00 à 17h00 et exceptionnellement de 7h00 à 19h00 du lundi au vendredi (sauf jours fériés), et potentiellement jusqu'à 21h et cinq samedi par an, pour des opérations de maintenance. Le site est ouvert à l'accueil des camions de 7h00 à 17h00.

- Tirs de mine : Fissures maisons + tir faible lors du passage du CEREMA

A chaque tir de mine, 3 sismographes sont mis en place par la société réalisant le tir de mine :

- A l'entrée de la carrière
- Au lieu-dit Les Fougères
- Au lieu-dit le Taillis Vert (suite à une plainte et conformément à l'arrêté de mise en demeure de 2022)

Ces sismographes enregistrent les vitesses particulières (ondes dans le sol) ainsi que la surpression aérienne (variation de la pression de l'air). Les résultats sont intégrés au bilan annuel (annexe 17 du dossier) et présentés lors de la CSS.

Les suivis réalisés (p215 Etude d'impact) montrent qu'il n'y a jamais eu de dépassement des seuils réglementaires. Par ailleurs, à ce jour, aucun sinistre avéré dû aux tirs de mine n'a jamais été constaté sur une habitation, qui ait été porté à la connaissance de l'entreprise.

Les conditions dans lesquelles seront réalisés les tirs de mines présentées dans le dossier sont inchangées par rapport à celles décrites dans l'arrêté de 2005 et dans l'arrêté provisoire de 2022 (Annexe 1-I et Annexe 1-VIII du dossier) :

- Les tirs de mines ont lieu les jours ouvrables, toujours à 12h00
- Le nombre de tirs est limité à 50 par an

- La charge unitaire maximale d’explosif est inférieure à 90kg et est réduite en fonction de la distance aux habitations, conformément à l’étude CEREMA de 2019 (Annexe 4 du dossier)
- La charge maximale totale par tir est de 2000kg

Des études ont été réalisées par le CEREMA (Centre d’Etudes et d’Expertise sur les Risques, l’Environnement, la Mobilité et l’Aménagement, laboratoire d’Etat) depuis plusieurs années. La dernière date de novembre 2019 et est présente en Annexe 4 du dossier. Cette étude a pour objectifs de vérifier les niveaux vibratoires sur les habitations et vérifier la loi de propagation des ondes établie grâce aux précédentes études. Elle conclut que « *La probabilité d’apparition de dégâts dans les habitations lors de ce tir est, par conséquent, nulle.* ». Par rapport aux riverains, c’est surtout la surpression aérienne qui est ressentie En fonction de l’emplacement du tir dans la carrière et de l’orientation des habitations, la surpression n’atteint pas les zones habitées. Concernant le tir de la dernière étude du CEREMA de 2019, le rapport donne les caractéristiques du tir de mine :

- Charge totale : 1700kg
- Nombre de trous : 23
- Volume du tir : 5 520m³
- Hauteur du front : 15m
- Charge instantanée maximale : 79,9kg

Etant proche des seuils autorisés par arrêté préfectoral, ce tir de mine est donc représentatif.

- Poussières : toxicité par ingestion

Dans le cadre de son arrêté préfectoral du 2 janvier 2020 autorisant une production maximale annuelle de 165 000 tonnes de granulats, la société DELMONICO DOREL CARRIERES a mis en place un plan de surveillance des émissions de poussières atmosphériques (annexe 6 du dossier). Ce plan décrit les zones d’émission de poussières, leur importance respective, les conditions météorologiques et topographiques sur le site, le choix de la localisation des stations de mesure ainsi que leur nombre.

Selon l’article 19.6 de l’AM 22/09/1994, le plan de surveillance doit comprendre au moins :

- Une station de mesure « témoin » non impactée par l’exploitation de la carrière ;
- Une ou plusieurs stations de mesure implantées à proximité immédiate des premiers bâtiments accueillant des personnes sensibles (centre de soins, crèche, école) ou des premières habitations situées à moins de 1 500 mètres des limites de l’autorisation d’exploiter, sous les vents dominants ;
- Une ou plusieurs stations implantées en limite de site, sous les vents dominants ;
- La mise en œuvre d’une station météorologique sur site ou l’abonnement à des données corrigées issues de la station météo la plus représentative à proximité de la carrière exploitée par un fournisseur de services météorologiques.

Des mesures de retombées de poussières dans l’environnement sont donc régulièrement réalisées sur la carrière des « Gottes » (annexe 5 du dossier). Les points de mesure sont les suivants :

- N°1 : habitation le long de la RD8, (station dans l’environnement humain) ;
- N°2 : limite Sud-Est de la carrière actuelle (station en limite de site) ;
- N°3 : zone défrichée (station témoin) ;
- N°4 : Mairie de Saint-Julien-Molin-Molette (station dans l’environnement humain, demande formulée lors de la CSS de 2019).

L'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 fixe un seuil à ne pas dépasser aux stations de type B (habitation) établi à 500 mg/m²/jour en moyenne annuelle glissante.

Tableau 5 : Résultats des mesures des retombées de poussières (extrait p221 Etude d'impact)

Point		Teneurs en poussières (mg/m ² /jour)			
Nom		N°3 (témoin)	N°1 (habitation)	N°4 (Mairie)	N°2 (limite de carrière)
2018	Campagne 1	16,49	73,46	-	132,68
	Campagne 2	86,96	142,36	-	166,90
	Campagne 3	63,81	87,66	-	187,94
	Campagne 4	36,23	180,43	-	292,75
2019	Campagne 5	24 731,66*	264,95	-	433,42
	Campagne 6	86,96	138,15	53,30	254,56
2020	Campagne 7	17,53	32,96	11,92	90,46
	Campagne 8	232,11	255,25	65,10	241,93
2021	Campagne 1	90,70	101,20	55,47	99,70
	Campagne 2	30,57	72,69	43,48	78,80
2022	Campagne 1	176,3	179,5	75,0	98,2
	Campagne 2	61,5	98,2	35,5	123,7

* la concentration anormale relevée lors de la campagne d'été 2019 au point n°3 est non représentative car liée à la présence très importante d'insectes

On constate que les moyennes annuelles glissantes au niveau de chaque point sont inférieures au seuil limite, avec des valeurs particulièrement basses pour les points 1, 3 et 4.

Dans le cadre des travaux de remplacement de l'installation de traitement, DELMONICO DOREL CARRIERES a mis en place une installation de dépoussiérage à sec, c'est-à-dire un dispositif basé sur l'aspiration des poussières à des points précis de l'installation, identifiés pour être fortement générateurs d'émissions de poussières.

L'installation de traitement des granulats est donc équipée d'un système d'aspiration des poussières afin d'en limiter l'envol.

Les derniers rapports d'essai effectués sur le dépoussiéreur (émissions captées) sont présents en annexe 16 du document du dossier et synthétisés ci-dessous :

Tableau 6 : Résultats des mesures des émissions captées de poussières (extrait p221 Etude d'impact)

Poussières alvéolaires mesurées		Valeur Limite d'Emission journalière
Année 2021		
Concentration (mg/m ³ sec)	3,4 ±0,4	20
Année 2022		
Concentration (mg/m ³ sec)	5,4 ±0,5	20

Les résultats sont bien inférieurs aux seuils réglementaires.

Enfin, en plus du dépoussiéreur, la société a mis en place les mesures suivantes pour réduire les poussières (p222 et p526-527 de l'étude d'impact) :

- les pistes et aires de manœuvre des engins sur le site sont arrosées en cas de besoin ;
- les installations de traitement sont munies de brumisateurs ;
- la vitesse des véhicules sur le site est réduite (20 km/h) ;
- un décrotteur de roues, pour les camions, est installé en sortie de site (pour éviter le transport de poussières et de boues sur la voie publique) ;
- des asperseurs sont présents au niveau de la piste en enrobés à l'entrée/sortie du site ;
- l'ancien accès Nord-Ouest est fermé et un merlon est en cours de création. Ce dernier fait obstacle aux envols de poussières vers le hameau des Fougères.

Observations du public

- Les nuisances provoquées par le trafic des camions et l'usure accélérée du réseau routier, ainsi que des réserves d'eaux moins accessibles pour les pompiers sont des situations difficilement acceptables par la population.

- Au quotidien, la vie à Saint Julien n'est pas agréable quand la carrière tourne à plein régime. C'est une cohorte ininterrompue de camions qui traverse le village du matin au soir et dans les deux sens. A court terme, nous sommes victimes du bruit, de la poussière et des encombrements routiers. A long terme, petit à petit, les chaussées soumises à rude épreuve se déforment et demandent de l'entretien à la charge des contribuables. Les quels contribuables voient passer tous les jours des milliers de tonnes de montagne qui partent vers de nouveaux horizons afin d'effectuer des travaux publics très loin de chez nous (cela a été prouvé aussi).

- Le bruit presque permanent du passage des camions, la poussière générée par les camions souvent débâchés, sans parler du sentiment d'insécurité dans les rues car le village n'est pas du tout adapté au passage de poids-lourds font partie de notre quotidien.

- j'ai peur qu'un jour nous ayons à déplorer un accident. L'école maternelle et primaire du village se trouve tout près de cet axe... A cause des camions, je ne me rends pas à mon travail en vélo, cela me fait trop peur. J'ai l'impression que notre tout petit village est débordé par des véhicules trop imposants pour lui. Il y a eu des hauts et des bas dans les fréquences de leurs passages ces derniers temps, j'espère que cela finira par complètement disparaître.

- Depuis un an et demi, il est indéniable que nous avons retrouvé plus de calme et de sécurité dans notre village (dans le cadre de l'autorisation temporaire).

- Le village va mieux depuis 1 an et demi avec une exploitation réduite et les passages de camions nettement diminué.

- Notre village est un lieu de passage des camions de la carrière, créant une nuisance certaine à notre environnement. En effet - même si le rythme de passage des camions est ralenti en raison de l'obligation temporaire de restriction du tonnage - le passage incessant des camions impose un bruit quasi-permanent proprement insupportable pour les habitants, impactant les relations sociales, sans parler du stress créé par ces engins imposants dans nos petites rues, générant un sentiment d'insécurité (qui s'est soldé par un accident bien réel il y a quelques années). Consommant beaucoup d'essence (ce qui est normal au regard de la taille de ces engins), l'air est constamment imprégné des vapeurs toxiques dégagées par les gaz d'échappement. Au moment où les villes tentent de réduire l'impact négatif sur la santé de ces gaz (ZFE), il est paradoxal qu'un village de campagne doive en subir les désagréments et les conséquences sur la santé des habitants. A cela s'ajoute les poussières dégagées par les camions (le bâchage des camions est loin d'être systématique et même avec une bâche, au regard du rythme de passage, des poussières s'échappent des habitacles) mais également par les tirs de mines, recouvrant ponctuellement le village d'un fin halo de poussière (impliquant le dégagement de Radon), les explosions perturbant également la tranquillité du village. Notre village se dégrade rapidement. Les commerces de centre-ville ont été fortement impactés et dépréciés par l'activité de la carrière (faire ses courses au milieu des camions n'est pas franchement engageant) : le boucher et le boulanger ont fermé boutique, les deux épiceries, heureusement, survivent pour l'heure à la catastrophe. La carrière, comme l'a largement documenté la précédente enquête, contribue à l'amenuisement de la biodiversité et ce ne sont pas les quelques mesures cosmétiques proposées par le carrier qui pourront, malheureusement, infléchir cette dynamique. Nous vous demandons vraiment

de contribuer à nous rendre notre village, à le préserver de ces nuisances, à rendre la vie de ses habitants à nouveau acceptables.

- Tous les jours, nous voyons et entendons la carrière. Le bruit commence très tôt le matin, vers 6h30 ou 7h, et dure jusqu'à la fin de journée, parfois jusque 20h. Nous sommes plusieurs à travailler depuis notre domicile, en télétravail, ou parce que notre activité est domiciliée ici : Loïc Le Gros, artiste-auteur, a logé son atelier ici. Maxime Burnichon, responsable qualité sécurité environnement, Guillaume Chausse, consultant en coopération, Johan Boisseau, développeur web, exercent ici en télétravail. Tous les jours, nous entendons le bruit sans cesse, que les fenêtres soient fermées ou ouvertes. Un bruit de roulement, de fracas, d'explosions, de machines... Nous pouvons observer parfaitement les opérations de destruction de la montagne, tous les jours. Les pelleteuses font dévaler toute la journée des dizaines de mètres cubes de roche à travers la falaise. Parfois, la vallée se couvre de poussière, à l'occasion d'explosions retentissantes, qui font trembler la roche jusque nos murs. Toutes sortes d'alarmes de machines résonnent en permanence, ainsi que des bruits de mécanismes et des tapis roulants qui charrient des tonnes de gravats... Cette pollution sonore extrême est une vraie atteinte à notre tranquillité de vie, et à notre capacité à travailler dans la sérénité.

-Les tonnages prévus ont toujours été dépassés, et de plus ils ne concernent que le granulats et ne prennent pas en compte les stériles ('matériaux de découverte') qui sont pourtant transportés, traversent le bourg, et se montent à 980.000 m³ (des milliers de camions) selon la demande. D-D. ouvrant un nouveau front si la préfecture continue à le soutenir aussi violemment, on devra survivre à une noria de camions transportant des stériles, et ces camions ne seront pas comptabilisés car ne faisant pas partie du tonnage de roches dures. On ne mentionne pas du tout ce problème dans le projet, évidemment. On n'y parle que du transport de roches dures. - Le chiffre de la noria de semi-remorques est une large supercherie: on peut lire page 9 de la demande que dans l'ancien projet, on prévoyait au maximum 240 passages de semi-remorques par jour (soit 30 par heure ou un camion toutes les 2 minutes).....

-il considère dans ses calculs, la pollution des camions desservant le site, comme ne résultant pas de son activité puisqu'ils sont à l'extérieur. Le comparatif intérieur/extérieur est donc totalement faussé. Il considère les tombereaux alimentant ses machines toute la journée, comme non polluants puisqu'ils ont un stop and go ! Risible...

-comment peut-on encore accepter une déferlante de camions dans le village, avec son lot de gaz à effet de serre et même les risques d'accidents encourus par les enfants, les cyclistes et les piétons...?

-L'augmentation de la circulation des poids lourds ne respecte pas l'engagement de diviser par 5 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2041 ni celui visant à réduire l'impact environnemental et énergétique des flux marchands. Le non-respect des bases de cette charte qui vise dans son orientation n°1 à "renforcer le sentiment d'appartenance et l'implication de tous dans le projet de territoire", est lourd de sens à l'encontre d'une démarche démocratique qui vise à développer la participation citoyenne. 2- les trajets actuels des véhicules de la carrière engendrent des nuisances importantes pour certaines communes sur des itinéraires permettant d'accéder aux principaux axes routiers de la région. L'augmentation de ce trafic va donc soit augmenter ces nuisances soit les étendre à d'autres communes pour créer d'autres itinéraires. La dégradation des voiries liée à l'augmentation de ce trafic de poids lourds va non seulement engendrer des coûts d'entretien importants pour les communes mais aussi augmenter l'insécurité routière sur des axes et des traversées de villages non adaptés à cette circulation. La vitalité des centres bourgs est aujourd'hui une condition sine qua non de la survie des zones rurales et de telles évolutions contribueraient inévitablement à leur ôter tout caractère attractif pour de nouvelles populations.

-J'ai grandi à St Julien M.M. je connais donc la carrière depuis toujours. Concernant la circulation des camions, les problèmes de sécurité et de dangerosité évoqué par les opposants aux projets sont réel mais les camions de la carrière ne sont pas la cause principale du problème. Le stationnement des véhicules avenue de Colombier et rue de la Modure et la rue Peyronnet prenant la moitié de la chaussée rend le trafic difficile dans ces rues même sans les camions. Actuellement j'habite St Sauveur en Rue et la D503 qui traverse le village est la même route qu'à St Julien et nous avons également des problèmes de sécurité avec énormément de camion qui ne sont pas de la carrière qui passe par le village pour aller en direction du Puy en Velay tout en évitant le col de la République.....

- À mon avis, il y a plus de nuisances et d'inconvénients dus à la carrière que d'intérêt à la maintenir et je me positionne tout à fait contre une extension, pour la tranquillité et la sécurité sur des routes petites à moyennes déjà très utilisées. Je me demande quel sens il y a à aller de la campagne/montagne vers les grands centres de construction plutôt que l'inverse, qui générerait beaucoup moins de trafic... ? Dans tous les cas, il y a trop de mobilité découlant de cette exploitation. J'ai évité un jour d'extrême justesse l'accident avec un des camions DELMONICO DOREL qui a forcé le passage en me coupant la route dans le virage central à St Julien Molin Molette.

-Le quota de passage de camion dans les villages de Colombier et St Julien Molin Molette est très contraignant (voir ingérable) pour notre activité et nécessite de se servir dans d'autres carrières pour la bonne exécution de nos chantiers. Ceci implique un surcoût économique et environnemental dû au transport que l'on ne peut pas répercuter à notre client.....

Réponses du maître d'ouvrage

Les éléments de réponse apportés ci-dessous portent sur le trafic de camions. Les éléments de réponse à tout ce qui est lié à l'exploitation de la carrière sont apportés dans le Thème 3.

- Bruit

Le site est ouvert à l'accueil des camions de 7h00 à 17h00 uniquement en semaine.

Comme expliqué dans le Thème 1, actuellement c'est un à deux camions roulant au gaz naturel comprimé qui est utilisé quotidiennement afin de livrer les chantiers et la plateforme de Sablons. Cette énergie permet de réduire de 50% les émissions sonores, par rapport au diesel.

- Usure accélérée des routes

Les camions liés à la carrière ne sont pas les seuls poids lourds à emprunter les routes départementales du canton. Pour information, lors des réunions de concertation menées en 2022, le Conseil départemental de la Loire a rappelé que les RD8 et RD503 sont dimensionnées pour accepter le trafic poids lourds.

Il faut rappeler que l'entreprise s'est engagée à réduire l'activité du site de 165 à 150 000 tonnes par ans, réduisant de fait le nombre de camions sortant de la carrière.

- Encombrement routier + Dangerosité de la traversée du village + Risque accident

En l'état actuel du trafic routier, le passage des poids-lourds par le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette ne génère pas d'atteinte à la sécurité routière. Au titre de ses pouvoirs de police de la circulation, le Maire de Saint-Julien-Molin-Molette a réglementé la vitesse de circulation générale des poids-lourds, en traversée du bourg de Saint-Julien-Molin-Molette, à 40 km/h. Cette limitation

de vitesse à 40km/h pour tous les poids-lourds et véhicules affectés au transport des marchandises a donc été estimée nécessaire et suffisante pour règlementer, dans de bonnes conditions de sécurité, la circulation de ce type de véhicules.

De plus, sur certains tronçons, en traversée du bourg de Saint-Julien-Molin-Molette, la réglementation n'interdit pas le stationnement des véhicules sur la chaussée, en bordure de trottoir (alors que des parcs publics de stationnement importants existent en-dehors de la chaussée). Ceci tend à signifier que la voirie dans le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette est suffisamment large pour qu'il ne soit pas estimé nécessaire de limiter ou interdire un tel stationnement en bordure de voirie. Sur d'autres tronçons, tels que l'avenue du Colombier (qui est une route départementale), traversant le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette, le stationnement et l'arrêt des véhicules est interdit (marquage jaune continu en bordure de trottoir). Cette interdiction ne semble pas complètement respectée, figure ci-dessous :



Figure 1 : Avenue de Colombier du village de St Julien Molin Molette (extrait Google street view)

Les conditions de circulation dans le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette pourraient donc être « fluidifiées » par un renforcement de la réglementation de la police de la circulation et du stationnement.

Plusieurs propositions ont été formulées par l'entreprise lors de concertation menée en 2022. Extrait de la note de synthèse présentée en préfecture le 18 octobre 2022 (en libre accès sur <https://www.delmonico-dorel.com/carriere-des-gottes/>) :

« Vitesse de circulation et stationnement des PL dans St Julien :

- Participation financière à la mise en place d'un radar pédagogique dans les centres bourgs
- Sensibilisation des conducteurs des PL
- Participation à la réflexion engagée par St Julien → refus du comité participatif d'associer l'entreprise à la réflexion »

Aucun accident routier en traversée de Saint-Julien-Molin-Molette n'a été recensé ni fait l'objet d'un signalement, sur les dix dernières années, sur le registre des faits marquants liés à l'activité de la carrière, couvrant les problématiques rencontrées ou signalées, notamment sur la circulation des camions en traversées des bourgs de Colombier et de Saint-Julien- Molin-Molette. Quelques

incidents, isolés et sans gravité, ont été reportés, et ont fait l'objet de mesures appropriées par l'entreprise :

- Sensibilisation des conducteurs
- Travail avec les conseils départementaux du 07 et 42 sur la sécurisation de virages
- Aménagements de l'entrée du site

- Poussières (camions non bâchés)

Avant l'arrêté de mise en demeure de 2022, tous les camions transportant des matériaux pulvérulents étaient systématiquement bâchés ou arrosés s'ils ne possédaient pas de bâche pour raison technique. Depuis l'arrêté de mise en demeure de 2022 :

- tous les camions équipés sont systématiquement bâchés
- tous les camions ne possédant pas de bâche pour raison technique sont systématiquement arrosés.

Le nettoyage de la RD8 au droit de la carrière est effectué par les salariés de la carrière une fois par semaine. Delmonico-Dorel a également sous-traité à une société spécialisée le nettoyage de l'avenue principale de St Julien Molin Molette une fois par mois. Suite à la concertation menée en 2022, ce dispositif a été étendu à la commune de Colombier.

Concernant les retombées de poussières atmosphériques, une jauge de contrôle a été installée en 2019 sur le balcon de la Mairie (en bordure de voirie), pour mesurer les retombées de poussières pouvant être liées au trafic routier (étude d'impact p518). L'installation de cette jauge fait suite à une demande de la commune lors d'une réunion de suivi et ne correspond à aucune obligation réglementaire. Les mesures réalisées en 2019-2020 (3 campagnes de mesure) ont fait apparaître des niveaux très largement inférieurs au seuil de 500 mg/m²/jour :

- campagne 6 (sept.-oct. 2019) : 53,30 mg/m²/jour,
- campagne 7 (déc. 2019 - janv. 2020) : 11,92 mg/m²/jour,
- campagne 8 (mai-juin 2020) : 65,10 mg/m²/jour

Le bureau d'étude ENCEM a retenu la conclusion suivante (page 14 de l'Annexe 5 du dossier), s'agissant de la jauge installée sur le balcon de la Mairie :

« Le second point de mesure de type B installé à proximité de la mairie, ne dispose pas encore d'assez de campagnes de mesure pour établir des moyennes glissantes annuelles comparables aux autres mesures ; on observe cependant que les 3 campagnes effectuées sur ce point présentent à chaque fois des valeurs en quantité de poussières plus faibles que celles du point de mesure témoin A, laissant penser que les retombées de poussières issues de la carrière sur ce point sont inexistantes. »

De même, lors des campagnes de contrôle 2021, réalisées en févr.-mars 2021, et en nov.-déc. 2021 (voir l'annexe 5 du document des annexes), la jauge de la Mairie a fait apparaître une moyenne de 49,48 mg/m²/jour, ce qui confirme des émissions tout aussi minimales que les précédents contrôles.

Lors des campagnes de contrôle de 2022 (avril/mai et juillet/août), la jauge de la Mairie fait apparaître une moyenne de 55,2 mg/m²/jour, ce qui confirme encore des émissions minimales.

En retenant les cinq dernières campagnes de mesure (mai-juin 2020 ; févr.-mars 2021 ; nov.-déc. 2021, avril-mai 2022 et juillet-août 2022), cela permet d'apprécier, de manière très précise, les niveaux d'émissions de poussière générées tant par l'exploitation de la carrière, que par le trafic global, en traversée du bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.

Ces mesures de contrôle établissent que les retombées de poussières liées au trafic routier en traversée du bourg de Saint Julien-Molin-Molette (jauge Mairie) sont particulièrement faibles.

Pour rappel, le Erreur ! Source du renvoi introuvable. présenté en Thème 3 du présent document synthétise les résultats des suivis des retombées des poussières atmosphériques.

- Depuis 1 an village de St Julien MM a retrouvé un peu de calme, passage réduit

Pour rappel les données suivantes (p517 Etude d'impact).

Dans le cadre de l'arrêté d'autorisation de 2020 :

- 165 000 tonnes/an
- Nombre maximal de passage de camion par St Julien : 240
- Nombre moyen de passage de camion par St Julien : entre 50 et 120

Dans le cadre de l'Arrêté de mise en demeure de 2022 :

- 100 000 tonnes/an
- Nombre maximal de passage de camion par St Julien : 50

Dans le cadre du présent dossier :

- 150 000 tonnes/an
- Nombre maximal de passage de camion par St Julien : 84
- Nombre moyen de passage de camion par St Julien : entre 42 et 49

La municipalité de Colombier ayant accepté que 30 à 40% des poids lourds liés à la carrière traversent sa commune, le village de Saint-Julien-Molin-Molette verra le nombre de passages de camions sur une année réduit de 30 à 40% et la moyenne annuelle par jour évoluera entre 42 et 49 camions. En direction du village de Colombier ce sont entre 21 et 28 camions par jour en moyenne annuelle qui transiteront..

- Gaz à Effet de Serre (GES)

Comme expliqué dans le Thème 1, Delmonico Dorel est engagé dans une démarche éco-responsable, appelée AMBITION 4D, et un à deux camion roulant gaz naturel comprimé est utilisé quotidiennement afin de livrer les chantiers et la plateforme de sablons. Cette énergie permet de réduire de 89% les émissions de particules fines et de 30% celles de gaz à effet de serre (p496 Etude d'impact).

Le parc d'engins utilisé sur le site est récent (moins de 10 ans) et les camions sont équipés de filtre à particules et d'un système de réduction catalytique sélective (SRC). Cette technologie répond aux normes d'émissions de gaz d'échappement Euro 4 et 5. La technologie SCR convertit les oxydes d'azote en vapeur d'eau et en azote inoffensif grâce à l'utilisation d'un additif : l'AdBlue permet de limiter les émissions de particules contenues dans les gaz d'échappements dans le respect des normes récentes. (p496 Etude d'impact).

Plusieurs propositions ont également été formulées par l'entreprise lors de concertation menée en 2022 et intégrés au présent dossier. Extrait de la note de synthèse présentée en préfecture le 18 octobre 2022 (en libre accès sur <https://www.delmonico-dorel.com/carriere-des-gottes/>) :

- *Fermeture du site pendant 2 semaines d'août et pendant 2 semaines en hiver*
- *Mise en place progressive de camions à énergie gaz pour réduire de 99% les NOX et de 27% les émissions de CO2*

- *Poursuite des recherches sur des porteurs et semi-remorques électriques et partage des résultats avec les participants à la concertation »*

Pour rappel, le présent dossier de demande d'autorisation ne prévoit pas d'augmentation du nombre de poids lourds, mais une diminution, en lien avec la baisse du tonnage annuel de 15 000 tonnes/an.

Le détail des calculs des émissions des GES est détaillé p328-333 de l'Etude d'impact. Ces calculs sont réalisés via l'outil CO2 Energie créé par l'UNPG (Union Nationale des Producteurs de Granulats) spécifiquement pour l'activité carrière. Les données de base employées sont celles de :

- ADEME, Agence de la transition écologique, qui est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) placé sous la tutelle des ministères de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, de la Transition énergétique et de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.
- ORCAE Auvergne Rhône-Alpes, observatoire régional climat air énergie porté par l'État (DREAL Auvergne-Rhône-Alpes), le Conseil Régional (Région Auvergne-Rhône-Alpes), deux Agences de l'Eau (Rhône-Méditerranée Corse et Loire Bretagne) et l'ADEME, représentée par sa direction régionale Auvergne-Rhône-Alpes.

Les émissions directes (engins et fonctionnement de l'installation de traitement) et indirectes (transport routier) ont été prises en compte dans les calculs.

Les autres émissions, liées à la transformation et à l'utilisation des granulats (chantiers du BTP) n'ont pas été prises en compte car elles continueront à exister en l'absence de la carrière des « Gottes », les chantiers du secteur n'étant évidemment pas arrêtés en l'absence d'une production locale de granulats.

Ainsi, il peut être considéré que les volumes de ces émissions resteraient à minima équivalents en l'absence de la carrière des Gotes. Cet état de fait n'induit donc pas la nécessité de dimensionner précisément ces émissions.

L'analyse des solutions de substitution réalisée a prouvé qu'en l'absence de la carrière des Gotes, une augmentation des distances de transport des granulats serait attendue dans le secteur.

L'UNPG a simulé qu'un éloignement de 10 km, représentait un alourdissement de l'empreinte carbone de +16%. La commercialisation dans un rayon local (26 km environ dans le cas du site des « Gotes ») participe au maillage du territoire en termes de fourniture de granulats en limitant les transports depuis d'autres sites plus éloignés.

Les calculs sur les GES permettent de conclure qu'en l'absence de pérennisation de l'exploitation de la carrière des Gotes sur le long terme (25 ans) : l'approvisionnement en matériaux, pour les chantiers locaux, devra se faire depuis des sites d'extraction éloignés, impliquant de plus longs transports constituant la principale source des gaz à effet de serre. Les carrières de roche massive suivantes sont présentes dans un rayon de 70 km autour de Saint-Julien Molin Molette.

CARRIERES DE GRANITE les plus proches de la carrière des Gottes

Nom	VILLE	CP	DISTANCE DE ST JULIEN MM	VOLUME AUTORISE	TYPE DE PRODUITS
CARRIERE DE SAVY	CHAMBOEUF	42280	62 km	60 000	ENROCHEMENTS
CARRIERE DELAGE	BELLEGARDE EN FOREZ	42210	69 km	1 400 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES
CARRIERE EIFFAGE	PERIGNEUX	42380	58 km	150 000	GRAVES
CARRIERE CHEVAL	PEYRAUD	07340	19 km	100 000	ENROCHEMENTS ET GRAVES
CARRIERE COMBE CHAVANNE	LONGES	69420	29 km	12 000	GRAVES
EVTP	ECLASSAN	07370	32 km	25 000	GRAVILLONS ET GRAVES
CARRIERE BUFFIN	AMPUIS	69420	30 km	145 000	GRAVES
CMCA	ST JUST MALMONT	43240	38 km	400 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES
LAFARGE GRANULATS	BEAUVALLON / GIVORS	69700	52 km	400 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES
MOULIN	LES VILETTES	43600	47 km	300 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES
FAURIE	MONTREGARD	43290	37 km	100 000	GRAVES
CMCA	YSSINGEAUX	43200	54 km	300 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES
CARRIERE DES GOTTES	ST JULIEN M.M. / COLOMBIER	42220		165 000	GRAVES GRAVILLONS ET SABLES

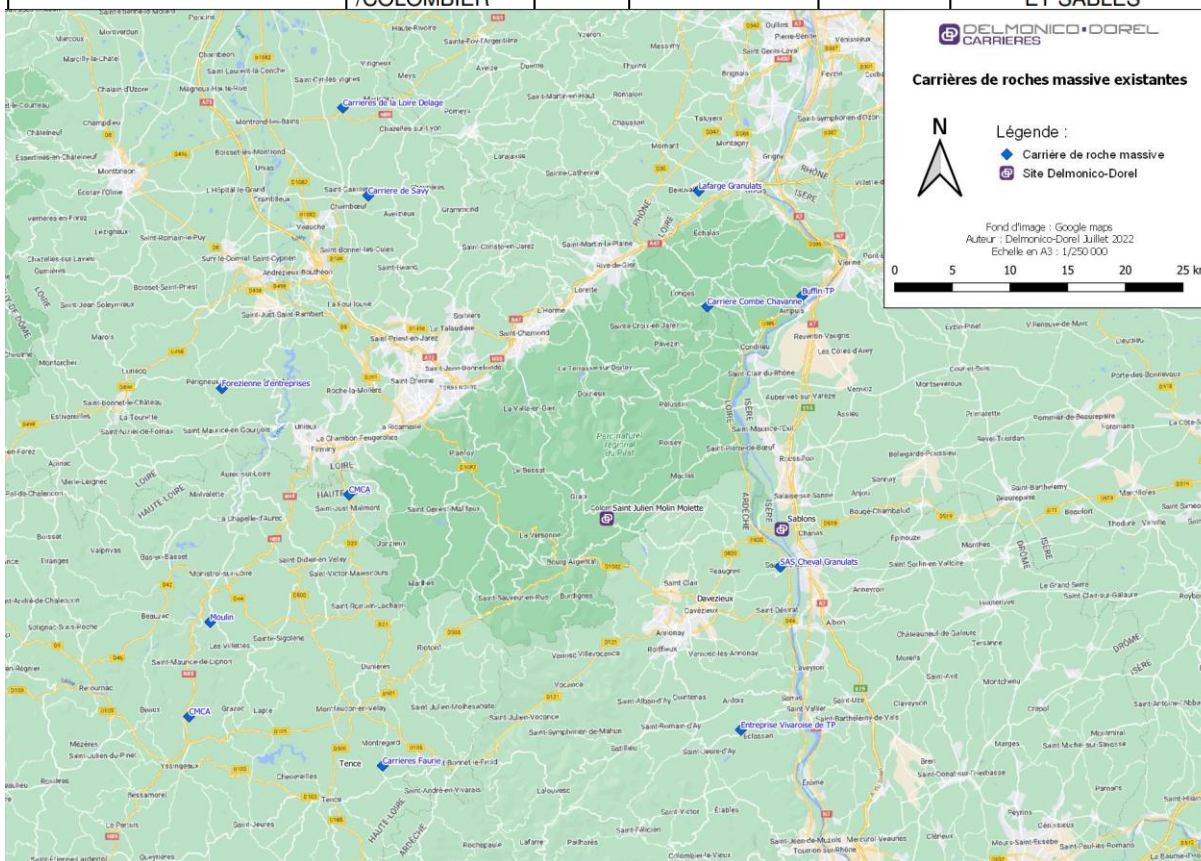


Figure 2 : Liste et localisations des carrières situées dans un rayon de 70km autour de la carrière des Gottes

- Stériles évacués par camion

L'entièreté des stériles est employée au réaménagement du site dont principalement le rehaussement du merlon nord le long de la RD8.

L'étude d'impact (p.31) précise que les roches superficielles constituent en partie des matériaux commercialisables destinés à la réalisation de corps de remblais, de plateformes, et en partie des stériles réutilisés pour la mise en forme du réaménagement paysager. Les stériles d'exploitation non valorisables en granulats seront utilisés pour la remise en état de la carrière (p.303). Ces inertes d'extraction seront entièrement utilisés pour les aménagements du site et pour sa remise en état coordonnée. Ils ne seront pas évacués du site pour un traitement/valorisation externe. Les inertes d'extraction seront entièrement gérés à l'intérieur du site (p.304)

Il n'y a pas d'évacuation des stériles d'exploitation hors du site, ces stériles étant réemployés pour le réaménagement paysager du site. De même, le réaménagement paysager ne nécessite pas d'apports extérieurs, étant réalisé avec les stériles d'extraction.

La carrière produit une large gamme de granulats dont une grave déclassée qui est également commercialisée comme le reste des produits finis du site. Les camions chargeant ce type de matériaux passent systématiquement en bascule et sont bien comptabilisés dans le registre.

- Non-respect de l'orientation n°2 et 5 du projet de charte PNR en cours d'élaboration via l'accroissement du nombre de Poids Lourds

Le document actuellement en vigueur est la Charte du PNR du Pilat « Objectif 2025 » d'octobre 2012. Le projet de renouvellement de la carrière des Gottes est compatible avec les orientations de la Charte « Objectif 2025 » comme détaillé en p462-464 de l'Etude d'impact.

Delmonico-Dorel n'a pas été destinataire du contenu du projet de renouvellement de charte en cours d'élaboration qui couvrira la période 2026-2041.

- Quota de passage contraignant pour les clients de la carrière

Dans le cadre l'arrêté de mise en Demeure de 2022, limitant le tonnage à 100 000 tonnes/an ainsi que le nombre de passages de camions, l'entreprise Delmonico-Dorel a dû refuser à de nombreuses reprises des clients venus s'approvisionner à la carrière des Gottes et plusieurs chantiers n'ont soit, pu être honorés soit retardés en raison de ces restrictions.

Lors de la présente enquête publique, de très nombreuses entreprises locales, notamment du secteur du BTP, ont unanimement souligné les incidences et surcoûts liés à une cessation d'activité de la carrière :

- difficultés d'approvisionnement en matériaux ;
- impossibilité de trouver des matériaux de qualité équivalente ;
- allongement important des distances d'approvisionnement ;
- allongement des délais de livraison ;
- importants surcoûts de transport, tout particulièrement dans un contexte d'envolée des prix des carburants ;
- augmentation des émissions de carbone ;
- renchérissement des coûts des matériaux ;
- difficultés liées à la répercussion des surcoûts sur les clients finaux (particuliers, collectivités, etc.)
- absence de solution alternative à la livraison de pierre à bâtir pour les exploitations viticoles.

Également, toute une partie de la clientèle, composée de vignerons, ont souligné les incidences défavorables d'une cessation d'exploitation de la carrière. En effet, il s'agit d'une clientèle s'approvisionnant en pierre à bâtir pour les besoins de leurs exploitations viticoles, qui restera sans solution alternative d'approvisionnement local.

Observations résumées du public

-Le projet de détournement routier, outre le sacrifice de terres agricoles et la questions de la pertinence de ce sacrifice pour l'unique profit d'un grand groupe industriel, n'est ni précisé, ni budgétisé - et il me semble pour m'être renseigné qu'il est infaisable, vu la configuration du terrain et la pente.....

Réponses du maître d'ouvrage

L'étude de 2022 sur les itinéraires d'évitement du village de Saint-Julien-Molin-Molette, réalisée par le bureau d'étude REALITES Urbanisme et Aménagement, est disponible en annexe 28 du dossier. Les 3 tracés envisagés puis étudiés y sont détaillés.

L'étude montre la faisabilité technique des itinéraires étudiés.

Cette étude ainsi que les précédentes de 2005 et 2012 sont compilées en p174-187 de l'Etude d'impact.

Cette étude a été présentée et débattue lors de la concertation de 2022. Au cours des réunions successives, les participants ont clairement affirmé et réitéré une position défavorable à un itinéraire d'évitement, au regard des impacts que cela génèrerait sur le territoire et en particulier :

- L'impact sur les activités agricoles
- L'artificialisation des sols
- L'impact environnemental global
- Les recours éventuels de propriétaires
- Les délais de réalisation
- Le coût
- L'impossibilité de faire passer tous les camions par cette voie d'évitement, impliquant un maintien de passages de camions dans Saint-Julien MM

Compte tenu de l'accord de l'ensemble des participants pour ne pas approfondir les études sur l'itinéraire d'évitement, aucun budget n'a été défini pour le financement de ce projet. La répartition du trafic sur le réseau routier existant a été privilégiée.

Observations du public

- Nous nous déclarons opposés à la carrière et à son extension. Vibrations importantes du sol, nuisances sonores. **Risque important de coupure de la source qui nous alimente en eau** (placée sur le terrain DOLMENICO).

- **Protection de l'eau**, une denrée rare qu'il faut protéger, sans compter, la pollution, le tassement des sols, l'utilisation d'énergie fossile, le bruit, destruction de la faune. Et malheureusement je pense que j'en oublie....

-**Des pollutions du Ternay ont lieu à chaque pluie importante.** Quand on signale ce fait à la gendarmerie, il nous est répondu systématiquement que la gendarmerie est trop occupée et ne pourra pas y / 35 Export généré le 02/10/2023 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 01/10/2023 00:00:00 et le 01/10/2023 23:59:59 venir faire de constat. Ils nous conseillent de demander à un huissier de venir faire ce constat ! Donc, pas de main courante pour les multiples infractions du carrier.....

-J'aimerais également interpeller le commissaire enquêteur sur le bassin de rétention utilisé par le carrier. S'agissant d'une ICPE, les contraintes relatives à l'utilisation de l'eau en particulier en période de sécheresse sont extrêmement régulées. Comment le carrier s'assure-t-il que le bassin est étanche évitant les pertes d'eau par imprégnation dans le sol pouvant entraîner des éléments polluants? Ce point est-il précisé dans le dossier? Comment le niveau du bassin est-il maintenu constant en particulier vis à vis de l'évaporation intense en été et de l'exploitation. Il est dans le même temps interdit d'arroser pour les particuliers qui utilisent des volumes d'eau beaucoup plus petits. Pour terminer sur le thème de l'eau, je me promène fréquemment le long du chemin qui longe le ruisseau du Ternay depuis le haut du village jusqu'à l'école, et il n'est pas rare d'observer un voile blanc homogène dans la rivière, comment imaginer que les rejets de la carrière ne soient pas la cause de ces eaux troubles.....

Réponses du maître d'ouvrage

- Risque important de coupure de la source alimentant un contributeur

Le massif granitique concerné par le projet est, à proprement parler, dépourvu de nappe d'eau souterraine. Quelques sources temporaires dépendantes de la pluviosité sourdent du massif à l'exutoire de niveaux superficiels poreux (arènes granitiques) ou fissurés (roche mère fragilisée en surface).

Etude d'impact p81-83 :

Une étude hydrogéologique a été réalisée par le cabinet CPGF-Horizon sur la carrière en février 2021 (p80-82 Etude d'impact ; le rapport complet se trouve en annexe 18 du dossier). Cette étude s'est appuyée sur :

- Des investigations géologiques : une prospection électrique (voir le §D Partie 2 II.2.3.1) ;
- Des investigations hydrogéologiques : un inventaire des points d'eau (voir le §D Partie 2 III.1.2.4.2) ;
- La comparaison entre les volumes de rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel et ceux collectés par les bassins d'eau du site (quasi identique) : la réalisation d'un bilan hydro-climatique sur les années 2018 et 2019 (voir le §D Partie 2 III.2.4).

Les investigations réalisées dans le cadre de cette expertise montrent :

- Une absence d'écoulement d'eaux souterraines conséquent au droit du site et en aval ;
- Que les eaux transitant sur le site rejoignent in fine Le Ternay.

L'étude du cabinet CPGF-Horizon a été expertisée et validée par le cabinet BURGEAP (voir l'annexe 27 du dossier). L'étude du cabinet BURGEAP conclut :

« Ainsi, nous sommes en accord avec la conclusion de CPGF HORIZON qui indique qu'il n'y a pas d'écoulement d'eau souterraine conséquent au droit et en aval du site. Nous ne disposons pas de données sur l'éventuelle présence d'une nappe dans les arènes granitiques mais dans ce genre de système, ces écoulements sont souvent très limités et absents à l'étiage (ce qui a été confirmé par l'enquête de terrain de CPGF HORIZON qui n'a pas décelé de sources en été). »

La seule source connue présente dans le bassin hydrologique de la carrière se trouve en rive gauche du Ternay qui n'a donc pas d'interaction avec la carrière en rive droite.

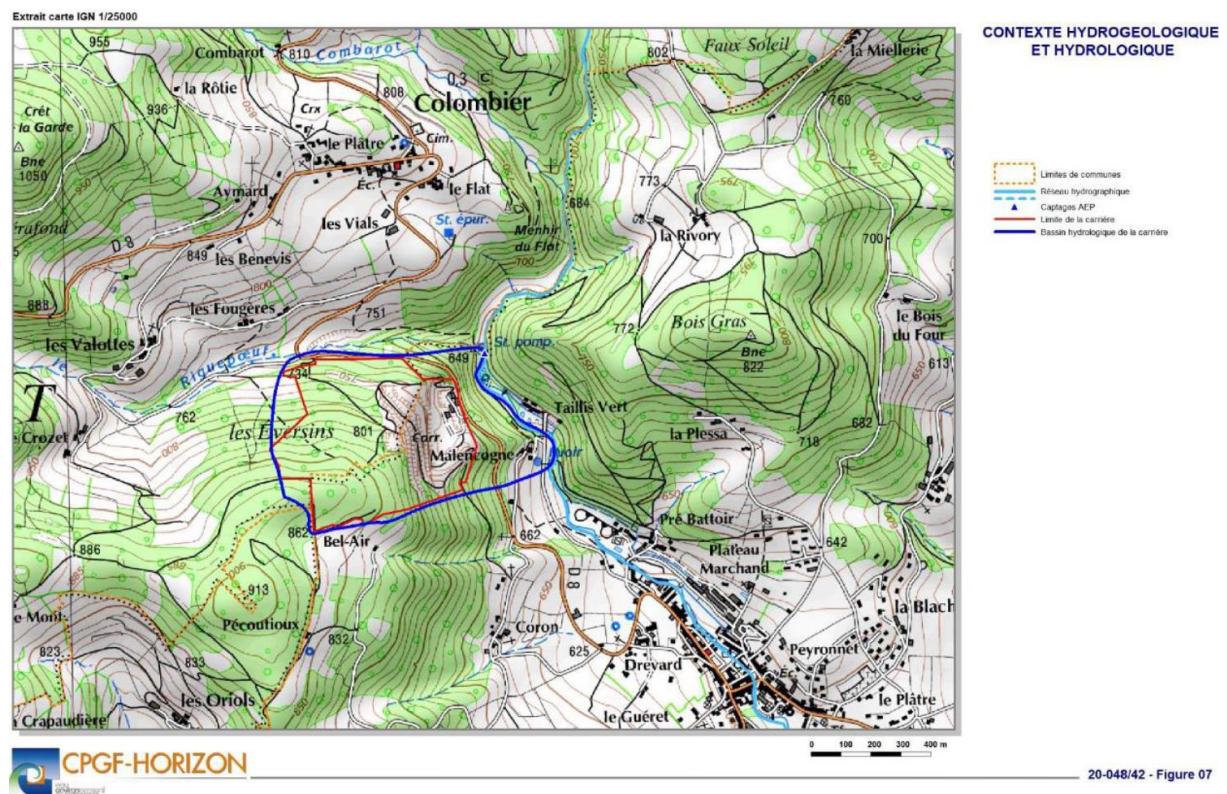


Figure 3 : Localisation des points d'eau relevés dans l'aire d'étude immédiate (p82 Etude d'impact)

Le projet sera sans effet sur la masse d'eau souterraine en raison de l'absence de communication hydrogéologique et hydraulique pluviale entre le site et les zones aquifères donnant naissance à cette masse d'eau.

Enfin, le contributeur cité habite le hameau de Coron au sud de la carrière des Gottes. Comme expliqué ci-dessus, les quelques sources temporaires dépendent de la pluviosité. Or le hameau de Coron est en dehors du bassin hydrologique de la carrière (cf. carte ci-dessus). Il n'y a donc pas d'impact entre l'activité de la carrière et son extension avec la source de ce contributeur.

- Protection de l'eau

L'ensemble des mesures sont présentées en p466 & p487-495 de l'Etude d'impact. Quelques extraits ci-dessous.

La carrière des Gottes n'a pas besoin d'effectuer de pompage dans le Ternay pour approvisionner en eau son site. Elle n'a jamais utilisé d'eau provenant du réseau public. Elle utilise uniquement l'eau de pluie collectée depuis le « bassin d'eaux claires », point bas de la carrière, pour :

- la brumisation des installations de traitement (pour réduire et limiter les envols de poussières) : toutes les parties des installations susceptibles d'être à l'origine d'émissions de poussière (trémie d'alimentation, concasseurs, cribles, jetées de tapis, etc.) sont munies de dispositifs d'abattage des poussières par pulvérisation d'eau depuis le « bassin d'eaux claires » ;
- l'abattage des poussières au niveau des pistes et des aires de manœuvre des engins ;
- le décrotteur de roues situé à la sortie du site ;
- l'aspersion des bennes de sables.

Il n'y a pas de lavage des granulats sur site.

Après leur utilisation, les eaux en provenance du bassin « eaux claires » ruissellent sur les terrains de la carrière et sont dirigées par gravité vers le « bassin des eaux chargées ». Ainsi, les eaux utilisées tournent en circuit fermé. Les eaux ainsi recyclées sont utilisées pour les besoins décrits ci-dessus. Le projet prévoit de poursuivre l'exploitation du site dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

la topographie des lieux et à la présence d'un fossé de dérivation situé le long de la limite d'autorisation (déjà réalisé dans le cadre de l'arrêté préfectoral de 2020) permettent d'éviter que Les eaux superficielles externes à la carrière pénètrent dans le site.

Mesures d'évitement :

- Il n'y a aucun pompage d'eau dans le milieu naturel (absence de nappe ou d'écoulement souterrain).
- Il n'y a pas de stockage d'hydrocarbure sur le site, hormis le GNR destiné au remplissage des réservoirs des engins qui est stocké en cuve à double paroi (et couverte) et une quantité limitée d'huile, nécessaire pour faire l'appoint ponctuellement (placée en fût étanche, sur une rétention suffisamment dimensionnée).
- Lors du petit entretien des engins (réalisé dans l'atelier fermé, avec aire étanche), un camion atelier apportera les hydrocarbures nécessaires et repartira avec les hydrocarbures usagés.

Mesures de prévention :

- Un contrôle régulier des engins d'extraction et de manutention, avec réparation immédiate de toute fuite éventuellement constatée ;
- Le ravitaillement des engins sur une plateforme étanche avec une dépression vers son centre, afin d'y collecter les eaux pluviales. Ce point est relié à un séparateur-débourbeur à hydrocarbures équipé d'un obturateur automatique, permettant de traiter les eaux sales. Ce dispositif fait l'objet d'une attention particulière, d'une vérification annuelle de la qualité des eaux traitées et d'un pompage dès que nécessaire ;
- Le gros entretien et la réparation des engins réalisés hors site (dans les locaux adaptés de l'entreprise à ANDANCETTE ou dans les locaux de sociétés spécialisées) ;
- Le petit entretien des engins réalisé sur le site de la carrière, dans l'atelier fermé, couvert et muni d'une aire étanche ;

- Le petit entretien des installations réalisé au-dessus de bacs étanches amovibles ;
- La formation du personnel au respect des consignes d'intervention et de protection contre une pollution ;
- La limitation des pollutions dues à des décharges sauvages, grâce à la fermeture de l'accès avec un dispositif de clôtures et de barrières, de manière à réglementer et/ou interdire l'accès à toute personne étrangère à la carrière ;

Malgré toutes ces précautions, si une panne ou un accident se produisait (en particulier une fuite d'hydrocarbures), un programme d'urgence serait immédiatement appliqué pour récupérer et éviter toute pollution prolongée dans la nature :

- le décapage immédiat et l'évacuation des matériaux souillés, par un organisme habilité, vers une décharge agréée ou un centre de traitement spécialisé ;
- si une pollution des eaux des bassins de décantation était constatée (peu probable), les vannes seraient fermées (il n'y aurait plus de rejet vers le milieu extérieur) et un pompage de dépollution serait réalisé. En fonction de la concentration en polluants, les eaux pompées seraient traitées avant rejet. Cette opération serait effectuée par un organisme compétent ;
- l'injection, si nécessaire, de bactéries permettant l'épuration des eaux, par un organisme compétent.

Pour répondre de manière rapide et efficace en cas d'accident, le personnel du site est formé de manière à pouvoir appliquer les premières mesures nécessaires : traitement local de la pollution par mise en place de matières absorbantes ou mise en place de dispositifs de confinement. Un kit antipollution est toujours disponible sur le site durant la phase d'activité de la carrière.

Rejet d'eau claire vers l'extérieur :

En cas de trop plein du « bassin d'eaux claires », suite à de très fortes pluies, les eaux claires sont rejetées à l'extérieur du site après décantation. Leur rejet est piloté par une pompe. Les eaux ainsi rejetées circulent par un réseau de conduite et de fossés le long de la RD8 et rejoignent ensuite la rivière le Ternay, avec les eaux de la voirie, par le talus en contrebas. Le dispositif de mise en route de la pompe a récemment été modifié suite à un incident observé en août 2017. Alors que la carrière était fermée pendant 1 semaine, le dispositif de pompage (dont la commande est accessible en dehors des bâtiments) a été mis en route provoquant un rejet d'eau chargé en Matières En Suspension. Depuis, le système est verrouillé mécaniquement.

Les suivis mis en place par DELMONICO DOREL CARRIERES, dans le cadre de l'exploitation de la carrière actuelle, en matière d'eau seront poursuivis dans le cadre du projet de renouvellement et d'extension. Ces suivis sont les suivants :

Tableau 7 : Suivis de qualité des eaux (p495 Etude d'impact)

Thème	Suivi	Fréquence
Eaux	Qualité des rejets	1 contrôle inopiné par an. 3 contrôles volontaires par an. Contrôle annuel des rejets en sortie de déshuileur.
	Contrôle IBGN	Tous les ans.

Les bilans de ces suivis sont présentés dans le bilan annuel et en CSS. Il est possible de les consulter en annexe 7 et 15 du dossier et ils sont synthétisés en p90-95 de l'Etude d'impact. Ces suivis démontrent l'absence de pollution des eaux de rejet du bassin de la carrière et la qualité du cours d'eau le Ternay par l'Indice Biologique Global Normalisé (IBGN).

Un suivi semestriel de la qualité des eaux sur le Ternay en amont et aval de la carrière sur les paramètres listés dans l'article 4.2.6. de l'Etude d'impact (pH, DCO, MES et HCT) est proposé dans le cadre du présent dossier.

- Pollution du Ternay à chaque pluie importante

Des bassins d'orage sont présents sur site et le calcul de leur dimensionnement est détaillé en p486-492 de l'Etude d'impact. Ces bassins sont capables de collecter une pluie d'orage d'occurrence 10 ans. Il n'y a pas de rejet des eaux de la carrière lors de pluies importantes inférieure à une occurrence de 10ans. Ces eaux sont collectées dans le bassin pour y être décantées (sédimentation par gravité des Matière En Suspension et filtration via une digue) avant d'être rejetées via une pompe. Le rejet a été busé en dehors du site depuis 2022 afin d'éviter que ces eaux se chargent en sédiments et Matières En Suspension lors de leur écoulement dans le talus entre la carrière et le Ternay.

L'eau du Ternay est naturellement chargée en sédiments et matières en suspension lors de pluies importantes qui augmentent le débit du cours d'eau et donc sa capacité à éroder son milieu. Les contrôles de qualité des eaux du Ternay n'ont jamais mis en évidence une pollution de la rivière au droit de la carrière.

La contribution à la présente enquête publique du Syndicat des 3 rivières précise que la dernière étude qualité des eaux indique que les paramètres physico-chimiques sont classés en bon voire très bon au niveau de la station de Taillis Vert (au niveau du rejet du bassin de la carrière).

- Etanchéité des bassins car risque pollution par infiltration

Comme expliqué dans le paragraphe ci-dessus, le massif granitique concerné par le projet est, à proprement parler, dépourvu de nappe d'eau souterraine. Les expertises géophysiques et la comparaison entre les volumes de rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel et ceux collectés par les bassins d'eau du site (quasi identiques) démontrent une absence d'écoulement d'eaux souterraines conséquent au droit du site et en aval.

Il y a très peu d'infiltration d'eau dans le carreau de la carrière du fait de la nature du gisement et encore moins dans les bassins qui sont colmatés via la décantation des matières en suspension de nature argileuse (l'argile est naturellement imperméable). Via les suivis de la qualité des eaux de rejet, aucune pollution n'a été relevée dans ces bassins.

- Emploi de l'eau des bassins en période de sécheresse

La carrière des Gottes n'est pas concernée par les arrêtés sécheresse. En effet le site n'a pas besoin d'effectuer de pompage dans le Ternay pour approvisionner en eau son site. Elle n'a jamais utilisé d'eau provenant du réseau public. Elle utilise uniquement l'eau de pluie collectée depuis le « bassin d'eaux claires », point bas de la carrière.

Après leur utilisation, les eaux en provenance du bassin « eaux claires » ruissellent sur les terrains de la carrière et sont dirigées par gravité vers le « bassin des eaux chargées ». Ainsi, les eaux utilisées tournent en circuit fermé. Les eaux ainsi recyclées sont utilisées pour les besoins décrits ci-dessus. Le projet prévoit de poursuivre l'exploitation du site dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui.

L'eau du bassin d'eau claire (eau après décantation naturelle) constitue une réserve en eau d'extinction incendie et est mise à disposition des services de secours. L'entreprise Delmonico-Dorel a en effet établi une convention avec les mairies de Colombier et St Julien Molin Molette afin de mettre à disposition le bassin de rétention des eaux pluviales de la carrière pour la défense extérieure contre l'incendie. De ce fait, la société Delmonico-Dorel autorise le SDIS à accéder au point d'eau et un point d'aspiration fixe a été mis en place sur le bassin en 2023. Une copie de la convention avec la mairie de Colombier est présente en annexe 34 du dossier.

Observations du public

.... « Sujet : le radon. La communauté scientifique considère que l'exposition au radon constitue la seconde cause de décès par cancer du poumon (après le tabac). Le risque lié au radon augmente avec la concentration et la durée d'exposition due à l'exploitation des roches granitiques uranifères. Or la carrière des « Gottes » par son extraction des roches et les tirs de mines qui libèrent les poches de radon, celui-ci est très présent par l'ouverture des fissures au voisinage de cette carrière dont la première maison se situe 150 m et d'autres (des hameaux anciens -Coron, Malencogne, Taillis Verts) dans le périmètre de moins de 500 m. Le camping en contrebas et le village par la traversée incessante des camions transportant les granulats. L'air que nous respirons toute la journée, toute l'année, contient de la poussière de particules fines nocives pour la santé. Mon mari (non fumeur) est décédé d'un cancer du poumon. Mon voisin, lui aussi. Nous sommes riverains proches de la carrière (hameau de Coron à – de 500 m). Alors quand une vraie enquête de santé, des vraies mesures, par un organisme indépendant et non celles produites par le carrier ?

- Le bilan CO2 et de pollution de l'air dû au trafic des camions se fait sentir violemment quand vous avez des problèmes pulmonaires, ce qui me concerne directement.....

- Voir les pièces jointes de la contribution @7 de Eric relatives aux caractéristiques radioactives des roches de la carrière des « Gottes ».

-en sacrifiant sa sécurité, avec un passage de camions violent et incessant ; sa tranquillité, avec des explosions, des tirs de mines, le bruit insupportable du concasseur ; sa santé, avec un impact sur la ressource en eau, la présence de poussières contenant du radon (son taux d'uranium 238 est élevé, [cf expertise CRIIRAD n17-61 et norme Euratom 2013/59]), les fissures dans les maisons ; son paysage avec une montagne défigurée par l'appétit toujours plus grandissant de cet industriel.....

- ...J'aimerais savoir si le carrier a pris la mesure du changement qui va s'opérer en 2024 sur la dose limite d'exposition du radon par an notamment pour les travailleurs de la carrière? Cette valeur va drastiquement diminuer, les entreprises du domaine du nucléaire travaille depuis longtemps pour minimiser les conséquences des inhalations du radon. Des mesures ont-elles été envisagées par le carrier dans les installations closes et dans l'environnement?

-Je pense qu'il a été démontré que cette extension serait néfaste à notre environnement, je ne comprends pas pourquoi, il est peu question des effets sur la santé des habitants des environs...quand est-il des effets "radon" que cette carrière provoque ? A t il été fait une enquête sur les nombreux cas de cancers de notre région ? Personnellement j'ai connu plusieurs cas de maladies et décès de proches qui me posent questions .

- Le sujet qui motive mon intérêt, en est un exemple concret. Il s'agit du problème de radioactivité de la roche. Pour entrer brièvement au cœur du sujet, comme vous l'avez probablement lu par ailleurs, ce granite est particulièrement uranifère. La nature du problème réside dans la quantité de rayonnements radioactifs émis lorsqu'il est utilisé sous forme de sables ou de granulats. Sont donc concernés bétons, poutrelles, entrevous, parpaings, chapes, etc., qui en sont issu, bref tout ce qui fait un édifice traditionnel. Ce problème a été mis en attente dans l'arrêté de 2020. La nouvelle réglementation européenne sur ce point, ne semble pas du tout avoir été prise en compte dans l'arrêté provisoire. Et aujourd'hui, après 3 ans, j'espérais trouver des informations, mais ce sujet n'interpelle toujours qu'une poignée de contributeurs. Pourtant, ce devrait être le centre de préoccupations, au moins des artisans et industriels qui utilisent cette pierre, et qui endosseront en première ligne la responsabilité de la bonne ou malfaçon de leurs ouvrages, en cas de litige. Ne nous y trompons pas,

cette responsabilité touchera tous les acteurs, depuis la chaîne de décision, les prescripteurs jusqu'aux maîtres d'ouvrage etc.

-En tant qu'habitant proche de la carrière, je tiens à témoigner des importantes pollutions que nous subissons quotidiennement. Les plus « évidentes » sont d'abord sonores et vibratoires (les planchers et vitres tremblent à chaque explosion et laissent parfois des fissures visibles chez les voisins ...) ou concerne la question de la sécurité routière dans le village pour les plus vulnérables (notamment les plus jeunes et les anciens), mais celles qui m'inquiètent le plus sont : - liées aux poussières conséquentes que nous absorbons, qui se déposent dans nos habitats et leur impact sur la santé à long terme

Réponses du maître d'ouvrage

Il existe 2 types de radioactivité naturelle :

- Celle émise par le gaz radon 222
- Celle contenue dans les matériaux naturels utilisés pour la construction des bâtiments (comme le granite)

- Radon :

De manière générale, le gaz radon 222 est dilué, en atmosphère libre, par les courants aériens et sa concentration est faible.

Une étude a été réalisée par la société Algade en 2000-2001 (cf. annexe 9 du dossier). Les mesures mensuelles relevées (en 2 points du 12/12/2000 au 25/01/2001) ont montré que l'exploitation de la carrière n'avait pas d'influence sur les niveaux de radon 222 présents naturellement dans l'air.

Le risque lié au radon se situe en espace clos, comme dans un bâtiment, où il peut s'accumuler et atteindre des concentrations élevées. Le radon dans les bâtiments provient presque exclusivement des émanations du sous-sol (présence d'un vide sanitaire, fissuration de la surface en contact avec le sol, etc). La part de radon issue des matériaux de construction tels que le granite est faible. (source : ARS Bretagne, <https://www.bretagne.ars.sante.fr/le-radon>).

Sur le site de la carrière, les installations de traitement et hangar sont toutes ouvertes sur l'extérieur. Les locaux du personnel et l'accueil sont des préfabriqués surélevés par rapport au niveau du sol. Il n'y a donc pas de risque pour les employés du site ou l'accueil du public sur site. Il n'y a pas de corrélation entre des habitations riveraines distantes et la carrière.

- Radioactivité naturelle

Le cadre réglementaire pour la radioactivité naturelle contenue dans les matériaux est le suivant :

- La directive 2013/59/Euratom du 5 décembre 2013 définit les critères et les seuils à partir desquels les matériaux doivent faire l'objet d'une caractérisation radiologique : le granite des Gotes est concerné par cette obligation de caractérisation
- Le décret n° 2018-437 du 4 juin 2018 relatif à la protection des travailleurs contre les risques dus aux rayonnements ionisants fixe les valeurs limites en dessous desquelles les matériaux ne sont pas à considérer comme des substances Radioactives d'Origine Naturelle, à savoir :
 - Uranium 238 et sa filiation radioactive : 1000 Bq.kg⁻¹
 - Thorium 232 et sa filiation radioactive : 1000 Bq.kg⁻¹
 - Potassium 40 : 10 000 Bq.kg⁻¹

Conformément au décret, Delmonico-Dorel a fait réaliser une caractérisation radiologique du granite des Gottes par la société Algade (la CRIIRAD a également effectué des mesures) qui montrent que les seuils de radium, potassium et thorium sont très largement inférieurs aux valeurs limites et permettent de conclure que le granite des Gottes n'est pas considéré comme substance radioactive au sens du décret n°2018 434.

Un arrêté ministériel serait en cours de rédaction concernant les champs d'application des différents matériaux et les mesures qui en découlent. L'entreprise Delmonico-Dorel appliquera et respectera les différentes mesures qui seront rédigées par le ministère.

- Poussière alvéolaire et silice

L'agent principal à l'origine d'exposition spécifique des populations est la silice cristalline véhiculée notamment par les poussières en suspension (p391-395, p400, p402-403 Etude d'impact).

Conformément au Code du travail, des mesures de poussières au travail sont régulièrement réalisées à l'intérieur du site actuel de carrière et au droit de l'installation de traitement. Le taux de quartz moyen est d'environ 9,3% et la concentration moyenne en poussières alvéolaires est de 0,46 mg/m³ (valeurs moyennes des 3 dernières campagnes de mesure – voir le dernier rapport d'ITGA en Annexe 37 du document des annexes – pièce n°7). Le dernier rapport de mesure de poussières au travail nous indique une masse de 0,4 mg de poussières alvéolaires pour un débit de 10 l/min. Le flux rejeté est donc d'environ 0,024 kg/h de poussières alvéolaires.

Les quantités maximales annuelles de poussières émises par le projet dans l'atmosphère ont donc été estimées à 36 kg/an de poussières alvéolaires dont 3,3 kg/an de poussières alvéolaires siliceuses en fonctionnement courant (environ 1 500 h de fonctionnement par an) et à 40,8 kg/an de poussières alvéolaires dont 3,8 kg/an de poussières alvéolaires siliceuses en fonctionnement exceptionnel (environ 1 700 h de fonctionnement par an).

Du fait de la faible teneur en quartz et de la faible concentration en poussières alvéolaires sur la carrière actuelle (cf. Thème 3 du présent document), l'impact sur l'exposition des habitations (plus éloignées de la carrière que les travailleurs) sera faible (IMH16).

- Camion : pollution de l'air dû au trafic des camions

Comme indiqué au Thème 3 du présent document, l'entreprise Delmonico-Dorel est engagée dans une démarche éco-responsable, appelée AMBITION 4D et un camion roulant gaz naturel comprimé est utilisé quotidiennement afin de livrer les chantiers et la plateforme de Sablons. Cette énergie permet de réduire de 89% les émissions de particules fines et de 30% celles de gaz à effet de serre, par rapport au diesel.

Le parc d'engins utilisé sur le site est récent (moins de 10 ans) et ceux-ci sont équipés de filtre à particules et d'un système de réduction catalytique sélective (SRC). Cette technologie répond aux normes d'émissions de gaz d'échappement Euro 4 et 5. La technologie SCR convertit les oxydes d'azote en vapeur d'eau et en azote inoffensif grâce à l'utilisation d'un additif : l'AdBlue permet de limiter les émissions de particules contenues dans les gaz d'échappements dans le respect des normes récentes. (p496 Etude d'impact).

Observations du public

- En dehors de toute considération environnementale, je suis choquée que le préfet ait pu contourner en toute impunité la décision du tribunal administratif de Lyon
- Je suis opposée à ce projet d'extension de la carrière, le tribunal administratif de Lyon ayant déjà arbitré pourquoi est-ce encore en question ?
- Les différentes décisions de la préfecture pour permettre sa continuation (*exploitation de la carrière*) me paraissent relever du « fait du prince ».
- L'attitude pro-active et illégitime de la préfecture est attestée par son déni de la justice administrative..... la France est un des derniers d'Europe en matière d'environnement, nos préfets sont au-dessus de la loi et malgré les catastrophes qui s'accumulent rien n'est fait.....
- le 28/02/22 le tribunal administratif de Lyon avait jugé illégal l'arrêté d'exploitation de janvier 2020 autorisant l'extension de l'exploitation de la carrière par la société Delmonico-Dorel. Mais cette décision a été contournée par les services de l'État. Je me permets d'ores et déjà de rappeler la nécessaire indépendance des pouvoirs dans une démocratie, et de me questionner avec souci quand les décisions de justice ne sont pas respectées par l'État.
-Malgré le jugement du tribunal administratif de Lyon et le rejet par la cour d'appel du sursis à exécution demandé par le carrier qui déclarent illégal l'autorisation d'extension de la carrière, Delmonico-Dorel continue son activité, grâce au soutien de la préfecture, et fait une « nouvelle » demande d'autorisation. Le projet conserve les mêmes tonnages et nuisances que le précédent avec une touche de vert sale. L'écologie n'est pas un accessoire de mode.....

Réponses du maître d'ouvrage

- Respect du jugement Tribunal Administratif 28/02/2022

Le 28 février 2022, le Tribunal Administratif de Lyon, par son jugement n°2002067-2005250-2006093 a prononcé l'annulation de l'arrêté préfectoral du 2 janvier 2020 autorisant le renouvellement et l'extension de la carrière des « Gottes » pour 30 ans (voir l'annexe 1 du document des annexes).

Le tribunal a d'abord considéré que, compte tenu du trafic de camions le projet présentait des inconvénients excessifs pour la commodité du voisinage et la sécurité.

Le tribunal a ensuite constaté que l'exploitation du site et l'ampleur des extractions, qui nécessitaient en particulier le défrichement de surfaces boisées, risquaient d'affecter ou de détruire plusieurs espèces protégées ou d'intérêt communautaire, dont des Engoulevents d'Europe, des Pics noirs et de Grands-Ducs d'Europe, qui appartiennent à des espèces protégées par la directive européenne « oiseaux ».

Après avoir notamment relevé que la carrière des « Gottes » ne faisait pas partie des gisements d'intérêt national ou régional identifiés par le schéma régional des carrières et que la région disposait de ressources locales en quantité et qualité suffisantes, le tribunal a jugé que le maintien d'une dizaine d'emplois et la participation de l'entreprise aux finances locales ne suffisaient pas à caractériser une raison impérieuse d'intérêt public majeur au sens des dispositions du c) du 4° du I de l'article L. 411-2 du code de l'environnement.

Le tribunal a en conséquence annulé l'autorisation dans son intégralité. La société DELMONICO DOREL CARRIERES a fait appel de cette décision.

Cette décision a été respectée et du jour au lendemain, la carrière des Gottes a fermé ses portes et arrêté son activité.

Un arrêté d'autorisation d'exploitation temporaire a été signé par la Préfète de la Loire le 21 mars 2022 (annexe 1 du dossier), conformément à la réglementation du code de l'environnement. Il permet de poursuivre l'exploitation du site, sous certaines conditions (cf. sous thème ci-dessous pour plus de détails). La société a par la suite lancé une grande phase de concertation avec les parties prenantes en 2022. Suite à cette phase de concertation, un nouveau dossier a été élaboré et déposé (objet de la présente enquête publique) en prenant en compte et intégrant les conséquences du jugement du 28/02/2022 du Tribunal Administratif.

- Arrêté Préfectoral de Mise en Demeure du 21/03/2022

Suite à l'annulation de l'arrêté préfectoral du 2 janvier 2020 autorisant la carrière des Gottes par le jugement du 28 février 2022 du Tribunal Administratif de Lyon, la carrière s'est trouvée dans une situation où plus aucun arrêté ne la réglementait.

Dans ce cadre, l'article L.171-7 du Code de l'environnement prévoit une obligation de mise en demeure de régularisation, assortie d'une faculté d'autorisation provisoire de poursuite d'activité.

La Préfète de la Loire a donc pris un Arrêté Préfectoral de Mise en Demeure (APMD) le 21/03/2022 permettant l'exploitation du site, sous certaines conditions :

- L'activité est exercée dans un périmètre réduit par rapport au périmètre autorisé par l'arrêté préfectoral du 2 janvier 2020 ;
- La production maximale est de 100 000 t/an ;
- Le trafic de camion dans le village de Saint-Julien-Molin-Molette est limité à 75 000 t/an et 600 t/j ;
- Le trafic de camion dans le village de Colombier est limité à 25 000 t/an et 200 t/j ;
- Le nombre de passages quotidiens à Saint-Julien-Molin-Molette est limité à 50 au maximum ;
- Le nombre de passages quotidiens à Colombier est limité à 20 au maximum.

Ces conditions respectent et intègrent les conséquences du jugement du 28/02/2022 du Tribunal Administratif de Lyon, qui est strictement respecté.

THEME 9 : CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION « *Bien vivre à SJMM* »

Cette contribution a été déposée sur le registre dématérialisé le 24 septembre 2023. Elle est référencée @56. Elle évoque en particulier les points suivants :

- Concernant le contenu de la présente demande :

- Le délais d'une année prévu par l'arrêté de mise en demeure n125/DDPP/22 étant écoulé l'entreprise a fait comme le lui exigeait le dit arrêté une nouvelle demande d'autorisation. Cette demande reste similaire à la demande de 2019 annulée par le tribunal administratif. L'emprise d'autorisation reste à 27,9 Ha ,le niveau de production à 150 000 t/an.De plus suite au rejet du projet de déviation par tous les participants aux réunions de consultations organisées par l'entreprise durant l'année 2022 l'entreprise n'a pas joint à cette demande de projet sérieux de route de déviation du village de Saint Julien comme l'exigeait l'arrêté de mise en demeure.

Concernant l'étendue géographique de l'autorisation

La demande de 2022 est donc identique à celle de 2018 ayant abouti à l'arrêté de 2020 annulé par le Tribunal administratif. Il n'y a donc aucune raison que ses conséquences sur la biodiversité soient différentes.

- Concernant la circulation des camions

Il faut au préalable noter que la nouvelle production annuelle de la carrière restera inchangée à 150 000 tonnes par an, identique à la moyenne de production admise par l'arrêté de 2005 qui a stoppé son effet en 2020.

Le PDG du groupe a été très clair à maintes reprises "au-dessous, la carrière est non rentable". (pour le groupe donc).

Deuxième paramètre invariable : le seul moyen de transport reste le camion et on peut supposer qu'aucun camion, en particulier semi-remorque en direction de Sablons, ne partait jusque là non rempli et la réglementation concernant la charge des camions n'a pas augmenté.

Conclusion: **le nombre total de camions sortant de la carrière ne peut que rester identique.**

Le fait que "certains marchés ne soient plus honorés et la répartition des camions plus judicieuse" n'enlève rien à cette évidence: 150 000 tonnes produites = 150 000 tonnes enlevées.

Et à Saint Julien beaucoup plus, car il faut évacuer une énorme quantité de terres de couverture, comme ce fut le cas dans des fermes de l'Ardèche (à Savas et à Eteize entre autres).

Voici le tableau page 517 de l'étude d'impact:

l'activité et du trafic poids lourd sur la Commune de Saint-Julien-Molin-Molette	Dossier 2020	Dossier 2022	Ecart
Durée d'exploitation	30 ans	25 ans	- 5 ans (-16%)
Nombre maximal de passages en sortie de carrière	240 passages / jour	120 passages / jour	- 120 passages (-50%)
Nombre maximal de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette	240 passages / jour	84 passages / jour	- 156 passages (-65%)
Nombre moyen de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette	Entre 50 et 120 passages / jour	Entre 42 et 49 passages / jour	Entre - 8 et - 71 passages / jour (-16% à -60%)

Tout d'abord 25 ou 30 ans d'autorisation c'est pareil puisque à Saint Julien on n'en doute plus, une autorisation est faite pour être suivie d'une autre.
Concernant la répartition journalière des camions et les maxima, un postulat est possible : cette répartition dépendra comme dans le passé davantage des conditions liées aux aléas météo et de production et aux marchés, plus qu'à un choix délibéré lié à la gêne induite.
Donc sorties de carrière divisées par deux ? On a du mal à comprendre.
Passages dans Saint Julien divisés par trois ? Il faudrait pour cela que les deux tiers restants passent par Colombier, puis par la RD 34. On va le voir page suivante cette route n'accepte que les 6 à 8 camions par jour actuels. On comprend de moins en moins...
Ou plutôt si, on comprend qu'on nous prend pour des imbéciles.

Lu dans la note de synthèse Nicaya de la réunion du 23/06/2022:

"Le 22/06, des représentants du Conseil départemental et l'entreprise Delmonico-Dorel ont parcouru les différents itinéraires possibles depuis la carrière de manière à analyser si, en fonction des caractéristiques des voiries, les camions de la carrière pouvaient les emprunter.

Les constats issus de cette visite sont les suivants :

- Globalement, les routes départementales n'ont pas été à l'origine structurées pour accueillir le trafic actuel, avec des usages qui ont évolué (augmentation de la taille des tracteurs...);

- La RD 503, reliant Bourg-Argental à Maclas, et la RD8 entre Graix et Saint-Julien Molin Molette sont structurées pour la circulation des poids lourds ;

- La RD34, entre Colombier et Véranne, et la RD2, entre Bourg-Argental et Graix, ne sont pas interdites aux poids lourds mais ne sont pas structurées pour supporter un trafic intense

o Actuellement, 6 à 8 passages camions de la carrière sont comptabilisés par jour sur la RD34. Cette situation apparaît, d'un point de vue structurel, acceptable ;

o Adapter la RD 34 à une circulation poids lourds accrue n'est pas envisageable, les aménagements à réaliser étant trop importants (ajout de 2 mètres de chaque côté, bande de roulement...)"

Il aurait été intéressant que ces représentants du conseil départemental de la Loire profitent de cet instant de transparence pour dévoiler enfin les chiffres du service rendu à notre département par cette carrière. Ces chiffres nous sont toujours décrits comme "à la discrétion de l'entreprise". Toutefois ce qui est dit ci-dessus achève de transformer le tableau présenté plus haut en farce.

On peut donc nécessairement attendre que le nombre de camions traversant Saint-Julien-Molin-Molette varie peu dans sa globalité.

Quant aux mesures de protection : arrosage des camions et de la chaussée, vitesse, bâchages, respect des horaires, nettoyage des rues et j'en passe, rien n'est nouveau, tout est réaffirmé à chaque nouvelle demande.

IL faut également noter que l'entreprise ne peut avoir une réelle autorité que sur ses propres chauffeurs pour le respect de ces consignes, on peut en témoigner, et il va sans dire qu'il en serait de même quant au respect d'un itinéraire bis qui serait plus long et plus contraignant.

Réponses du maître d'ouvrage

- Projet « sérieux » de déviation du village de SJMM

Comme précisé dans le Thème 5 du présent document, l'étude de 2022 d'itinéraires d'évitement du village de Saint-Julien-Molin-Molette, réalisée par le bureau d'étude REALITES Urbanisme et Aménagement, est disponible en annexe 28 du dossier. L'ensemble des tracés envisagés puis étudiés y sont détaillés. Cette étude, ainsi que les précédentes de 2005 et 2012, sont compilées en p174-187 de l'Etude d'impact.

Cette étude a été présentée et débattue lors de la concertation de 2022. Au cours des réunions successives, les participants ont clairement affirmé et réitéré une position défavorable à un itinéraire d'évitement, au regard des impacts que cela génèrerait sur le territoire et en particulier :

- L'impact sur les activités agricoles
- L'artificialisation des sols
- L'impact environnemental global
- Les recours éventuels de propriétaires
- Les délais de réalisation
- Le coût
- L'impossibilité de faire passer tous les camions par cette voie d'évitement, impliquant un maintien de passages de camions dans Saint-Julien MM

Compte tenu de l'accord de l'ensemble des participants pour ne pas approfondir les études sur l'itinéraire d'évitement, aucun budget n'a été défini pour le financement de ce projet. La répartition du trafic sur le réseau routier existant a été privilégiée.

- Limite autorisation 2022 identique à l'arrêté 2020 : conséquences identiques sur la biodiversité

La limite d'autorisation de l'arrêté préfectoral de 2020 est identique à celle demandée dans le dossier présenté à l'enquête publique. L'emprise d'autorisation est plus grande que l'emprise d'exploitation car elle intègre les mesures Eviter Réduire Compenser Améliorer (ERCA) ainsi que les terrains classés « carrière » au PLU.

En revanche, la limite d'exploitation a été réduite de 2,22ha par rapport à l'arrêté préfectoral de 2020 afin d'éviter certains secteurs favorables à la biodiversité, comme la hêtraie.

Les mesures ERCA ont été réajustées en fonction des enjeux présents et en particulier pour prendre en considération des enjeux liées à la biodiversité. Ainsi, les études réalisées montrent que grâce à l'ensemble des mesures ERCA prévues, les impacts résiduels sont nuls à négligeables et aucune demande de dérogation de destruction d'espèces protégées n'est nécessaire, contrairement à l'arrêté préfectoral de 2020.

- Nombre total de camions sortant de la carrière identique à l'arrêté de 2020 & Répartition du trafic

Le nombre de camions annuel global, lié à la carrière actuelle, a diminué entre 2002 et 2009. De 2010 à 2019, il a été relativement constant (environ 8 000 camions sortant du site par an, soit environ 16

000 passages de camions). A partir de 2019, le trafic a diminué, passant sous la barre des 8 000 camions sortant du site chaque année.

Sur une année, en moyenne :

- ce sont les mois de septembre et octobre qui connaissent le plus de trafic (aux alentours de 120 passages moyens de camions/jour, soit 60 camions par jour)
- ce sont les mois de décembre, janvier et février qui connaissent le moins de trafic (aux alentours de 40 à 50 passages de camions/jour, soit 20 à 25 camions par jour).

Le trafic prévu est exposé dans l'étude d'impact page 355 à page 363.

L'entreprise DELMONICO-DOREL CARRIERES et le Conseil départemental ont travaillé à la répartition de ces trafics sur le réseau routier départemental, entre Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier. L'entreprise a travaillé à une nouvelle organisation permettant de réduire le trafic en pointe, notamment grâce à la mise en œuvre d'une logistique contrainte et à l'abandon de certains marchés. La carrière ne peut plus répondre à certains marchés nécessitant des cadences fortes d'approvisionnement journalier comme la réalisation de plateforme industrielle. La réduction du nombre de camion en pointe impose de mettre en place une logistique beaucoup plus linéaire dans un marché soumis aux aléas.

Dans le cadre des échanges concertés, la municipalité de Colombier a accepté que 30 à 40% des poids lourds liés à la carrière traversent sa commune, réduisant de fait le nombre de poids lourds de la carrière traversant le village de St Julien Molin Molette.

La nouvelle répartition du trafic entre 60 à 70% par Saint-Julien et 30 à 40% par Colombier (Figure 4 ci-après) avance :

- la moyenne annuelle de passages de camions par jour passe de 120 passages de camions (avant 2020) à : 70 passages / jour en moyenne pour l'ensemble de la carrière, dont :
 - sur Saint-Julien-Molin-Molette : entre 42 et 49 passages par jour en moyenne,
 - sur Colombier : entre 21 à 28 passages par jour en moyenne
- le maximum journalier passe de 240 à (avant 2020) à 120 passages maximum par jour pour l'ensemble de la carrière, dont :
 - sur Saint-Julien-Molin-Molette : un maximum de 84 passages / jour (pour 240 avant 2020) (impliquant un maximum de 36 passages sur Colombier) ;
 - sur Colombier : un maximum de 48 passages pour 0 à 12 avant 2020) (impliquant un maximum de 72 passages sur Saint-Julien-Molin-Molette).

En outre, le trafic routier sera plafonné au maximum à 8 passages de camions par jour sur la RD34.

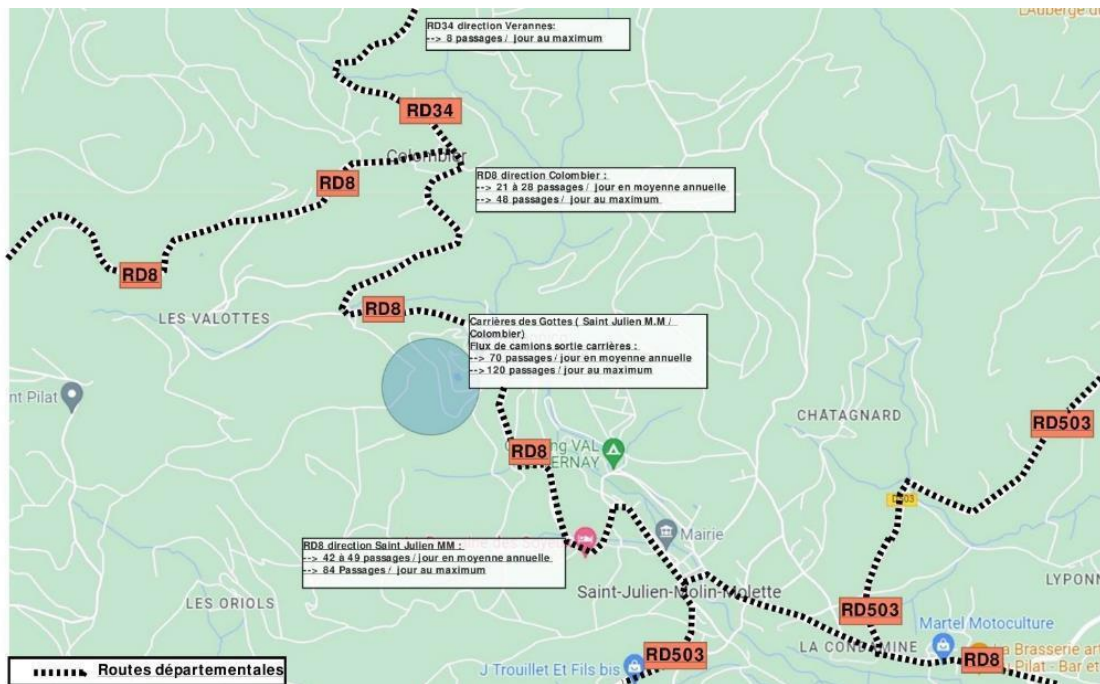


Figure 4 : Trajet des camions dans le cadre du projet (étude d'impact p362)

- Camions transportant des stériles non comptabilisés

Ce point est traité dans le Thème 4 du présent document :

L'entièreté des stériles est employée au réaménagement du site dont principalement le rehaussement du merlon nord le long de la RD8.

L'étude d'impact (p.31) précise que les roches superficielles constituent en partie des matériaux commercialisables destinés à la réalisation de corps de remblais, de plateformes, et en partie des stériles réutilisés pour la mise en forme du réaménagement paysager. Les stériles d'exploitation non valorisables en granulats seront utilisés pour la remise en état de la carrière (p.303). Ces inertes d'extraction seront entièrement utilisés pour les aménagements du site et pour sa remise en état coordonnée. Ils ne seront pas évacués du site pour un traitement/valorisation externe. Les inertes d'extraction seront entièrement gérés à l'intérieur du site (p.304)

Il n'y a pas d'évacuation des stériles d'exploitation hors du site, ces stériles étant réemployés pour le réaménagement paysager du site. De même, le réaménagement paysager ne nécessite pas d'apports extérieurs, étant réalisé avec les stériles d'extraction.

La carrière produit une large gamme de granulats dont une grave déclassée qui est également commercialisée comme le reste des produits finis du site. Les camions chargeant ce type de matériaux passent systématiquement en bascule et sont bien comptabilisés dans le registre.

Observations du public

- Je ne suis pas venue vivre à la campagne pour subir autant de désagréments. Maintenant je suis propriétaire et coincée car le coût de l'immobilier est plus bas que dans les villages voisins n'ayant pas ces nuisances.

- Gaspiller l'argent public de la commune dans des frais d'avocats qui dépassent largement le budget prévisionnel fixé ? Ce n'est pas l'ensemble des habitants de St Julien qui sont contre et je trouve regrettable qu'une partie de nos impôts desservent le combat d'un collectif d'habitants. Notre village ne compte quasiment plus d'entreprise et il serait vraiment regrettable de voir ce nombre encore diminuer... !

- St Julien paye le prix fort ! L'immobilier n'a plus aucune valeur, un nombre important de maisons à prix dérisoire ne trouvent même pas acquéreur. Qui voudrait avoir un tel panorama de sa fenêtre. Il est clair que dans cette situation chacun défend ses intérêts, mais pour la mairie, les habitants, je ne vois pas d'intérêts.....

Réponses du maître d'ouvrage

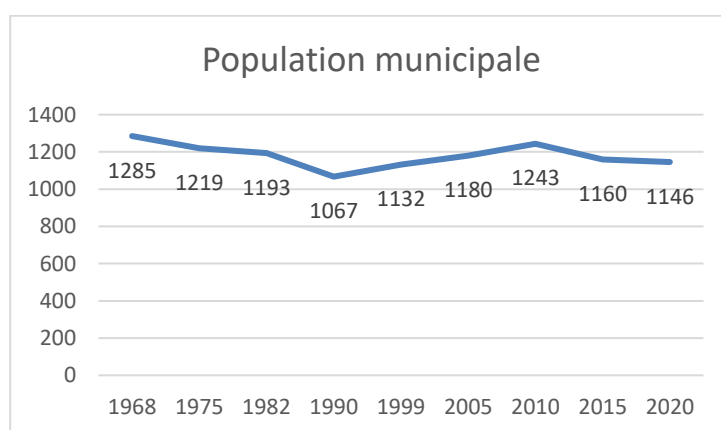
- Coût de l'immobilier plus bas à St Julien Molin Molette à cause des nuisances

Historique de la carrière (p14 de l'Etude d'impact) :

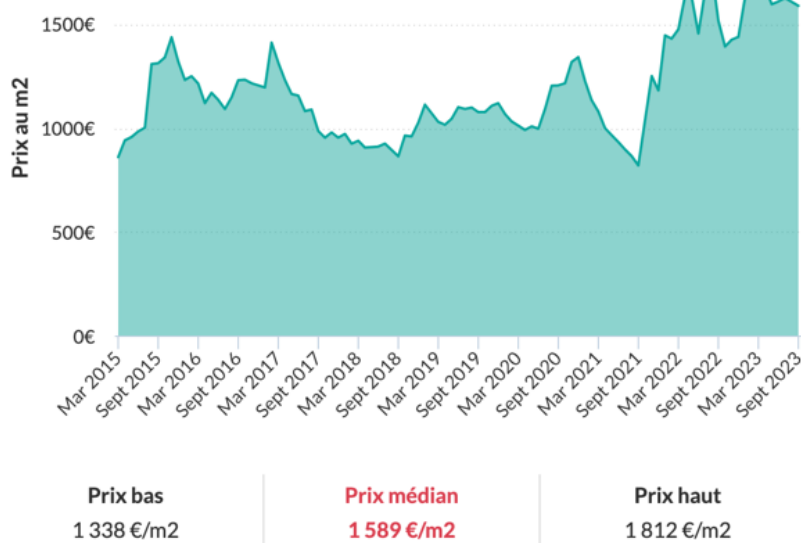
La carrière des Gottes est exploitée par l'entreprise Dorel depuis 40 ans et depuis 25 ans au rythme d'au moins 150 000 tonnes/an.

En 25 ans, l'évolution des techniques d'exploitation, de production et de la technologie, ainsi nombreuses mesures prises par la société Delmonico-Dorel et à travers les différents arrêtés préfectoraux, ont contribué à une forte réduction des impacts de l'activité de la carrière sur le territoire.

Sur la même période, on constate une relative stabilité de la population de Saint-Julien Molin Molette (source Insee), avec des périodes de diminution, de 1968 à 1990 et de 2010 à 2020, et de croissance, de 1990 à 2010, sans lien avec l'activité de la carrière.



Quant à l'évolution du prix de l'immobilier, les recherches faites sur internet ne montrent pas de baisse sur la dernière décennie.



Estimations au 01/09/2023 (méthodologie)

Source : <https://immobilier.lefigaro.fr/prix-immobilier/saint-julien-molin-molette/ville-42246>

- Argent public gaspillé par la mairie en frais d'avocat

Depuis son élection en 2020, la municipalité en place a attaqué au tribunal administratif l'arrêté préfectoral d'autorisation de 2020 ainsi que l'APMD de 2022. Les frais d'avocats sont consultables via les comptes-rendus des conseils municipaux.

- Taille du dossier trop conséquent

Pour assurer la complétude du dossier et conformément à la procédure de demande d'autorisation, le dossier traite de l'ensemble des sujets requis. Afin de permettre au public et aux services instructeurs de l'Etat de disposer d'une vision complète et non tronquée de l'ensemble des études et expertises réalisées et de l'historique de la carrière, l'ensemble des pièces a été annexé au dossier, instruit par les services de l'état. De plus, dans les procédures contentieuses, il est systématiquement reproché à l'entreprise un prétendu manque de transparence et insuffisance d'information. Delmonico-Dorel Carrières souhaite apporter une information optimale.

Pour faciliter d'accès aux informations essentielles, le résumé non technique de 99 pages (synthèse de l'étude d'impact et de dangers) du dossier a été rédigé de façon synthétique et compréhensible par tous.

- Après l'annulation de l'arrêté préfectoral d'exploitation de 2020 par le Tribunal Administratif, la Préfecture décide de maintenir l'activité de la carrière au moyen d'un arrêté provisoire dit de « mise en demeure ». Ceci contraint l'industriel à réduire son activité (diminution du tonnage annuel) et à l'organiser autrement (répartition des camions sur différents itinéraires). Le groupe Delmonico-Dorel, non satisfait par cette baisse de production, demande alors en octobre 2022 une nouvelle autorisation pour fonctionner comme par le passé à « plein régime ». C'est pour cela qu'une nouvelle enquête publique se tient du 18 septembre au 18 octobre. En amont du dépôt du nouveau dossier à la préfecture, les élu-es de Saint-Julien ont accepté de participer à des réunions de « concertation » rassemblant tous les acteurs du territoire. Cela a donné lieu à environ 15h de travail, animées par Nicaya Conseil (entreprise privée choisie et payée par le carrier). Ce soit-disant espace d'échanges n'a pas permis d'aboutir à un consensus entre toutes les parties. Seul point convergent, la création d'une déviation autour du village ne paraît pas pertinente pour toutes les parties. Le contournement du centre bourg n'existera pas. Pour le carrier, la course aux profits est non discutable. Pour nous, rien n'a pu être négocié (tonnage, durée, emprise...). Finalement avec quelques modifications à la marge et de maigres mesures de compensations écologiques, c'est globalement le même projet que celui de 2020 de type « plein régime » (autorisation jusqu'à l'horizon 2050 dans les 2 cas et tonnage annuel moyen identique). Aujourd'hui, ce nouveau dossier est repeint en vert sans réelle conviction, ça tombe bien, c'est dans l'air du temps. Mais quel sens donner à ces compensations, ces mesures d'évitements ou même ces nichoirs artificiels ? Toutes ces actions seront présentes dans un environnement fortement impacté par l'exploitation de la ressource qui est par définition destructrice d'espaces naturels. L'effondrement de la biodiversité ne se rattrape pas avec un coup de pinceau, ce sont aux causes de cet effondrement qu'il faut s'attaquer (notamment les destructions d'espaces et habitats naturels). En effet, ce ne sont pas les quelques compensations et les pseudo mesures d'évitement qui en font un projet ambitieux en terme de développement durable et de protection de l'environnement. La période que nous vivons depuis un an et demi avec moins 40 % d'activité aura permis au village de vivre dans un calme relatif. Au même titre que la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui souligne beaucoup de lacunes dans le nouveau dossier, nous aurions aimé des comparaisons précises en terme d'incidences entre différents régimes possibles (mode dégradé, plein régime...). En tout état de cause, la municipalité rendra une fois de plus un avis défavorable au futur projet. Nous avons bien conscience que le commissaire enquêteur n'émettra qu'un avis consultatif et que la décision finale reviendra à la Préfecture. Espérons que l'on sorte de la logique actuelle qui consiste à privilégier coûte que coûte la croissance économique au détriment de la protection de l'environnement. Nous croyons à une vie économique dynamique, sociale et solidaire compatible avec les enjeux environnementaux (dérèglement climatique, protection de la biodiversité...). Avec un gisement potentiel estimé à 100 ans d'exploitation, il est encore temps de se poser les bonnes questions et de choisir ensemble nos priorités pour les futures générations qui habiteront ce territoire. Pièce jointes : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponses du maître d'ouvrage

De mai à septembre 2022, de manière à définir un nouveau projet qui intègre les attentes et les besoins du territoire, l'entreprise a initié une démarche de concertation qui a réuni des élus des communes de Colombier, St-Julien-Molin-Molette et Bourg-Argental, de la Communauté de Communes des Monts du Pilat, du PNR du Pilat, du Conseil départemental de la Loire et des attachés parlementaires des sénateurs de la Loire.

Cette démarche a été pilotée par le cabinet Nicaya Conseil, spécialisé en processus de concertation et de médiation.

Au regard de ce qu'ils ont considéré comme important pour l'avenir, les participants ont identifié 5 thèmes sur lesquels travailler en commun :

- La transparence et le partage des informations
- L'évitement des centres village par les camions
- La réduction des nuisances liées au trafic des poids-lourds sur la RD qui traverse Saint-Julien-Molin-Molette
- La réduction des nuisances liées à l'activité de la carrière

5 réunions se sont tenues préalablement au dépôt du nouveau dossier intégrant les efforts consentis par L'entreprise et soulignés par le conseil Syndical du PNR du Pilat dans sa séance du 27 septembre 2023.

Les principales évolutions par rapport au projet initial sont les suivantes :

- L'emprise de l'exploitation a diminué de 11 %
- L'emprise de l'extension a diminué de 36 %
- L'emprise à défricher a diminué de 47 %
- La durée d'exploitation sollicitée est de 25 ans (contre 30 ans),
- La production annuelle maximale proposée est de 150 000 t au lieu de 165 000 t
- Le nombre de passages annuels de camions dans St-Julien-Molin-Molette réduit de 30 à 40%
- Une étude de faisabilité pour l'évitement de Saint-Julien-Molin-Molette est comprise dans le dossier mais non retenue par les participants à la concertation.

Cet espace de dialogue aura permis à tous les participants de s'exprimer. Chaque réunion a fait l'objet de comptes rendus validés par tous afin de relater objectivement les remarques et positions de chacun. La Mairie de St Julien M.M. a participé à toutes les réunions et indiqué lors de la dernière séance de travail qu'elle considérait que les échanges n'avaient pas abouti à faire évoluer le projet. Cette position n'a pas été partagée par l'ensemble des participants.

Le conseil communautaire considère que le dossier intègre « *Une amélioration de la prise en compte de la biodiversité et de la protection de l'environnement par rapport à l'autorisation annulée de 2020, avec :*

- *la réduction importante de la surface de défrichement (-43%),*
- *la diminution de l'emprise concernée par l'extension de l'exploitation, en excluant les secteurs où des destructions d'habitats protégés en résulteraient,*
- *une récupération des lixiviats et un retraitement des eaux en compatibilité avec le milieu récepteur,*
- *la mise en œuvre d'actions de suivi du site par la signature de conventions avec des associations environnementales. »*

L'entreprise a répondu positivement à l'ensemble des recommandations et remarques formulées par la MRAE sur le dossier de demande d'autorisation, en apportant de nombreuses précisions et informations complémentaires

La nécessité de maintenir des carrières de proximité comme celles des Gottes, permettant d'alimenter un bassin local de consommation et intégrant la prise en compte des enjeux environnementaux globaux (biodiversité, impact CO2, sociétaux) a été réaffirmée à l'occasion de la présente enquête publique.

CONTRIBUTIONS MULTI THEMES OU SPECIFIQUES

Prendre connaissance et répondre aux 3 contributions ci-après :

- Contribution de Catherine @157
- Contribution du syndicat mixte du PNR du PILAT @289
- Contribution du syndicat des 3 rivières @ 929

Réponses du maître d'ouvrage

- Contribution n°157 de Mme Bellancourt

- Tonnage inchangé

Comme détaillé dans les rapports annuels, la production des précédentes années oscille entre 150 000 tonnes/an et 165 000 tonnes/an. Dans le présent dossier la demande est de 150 000 tonnes/an. Il y aura bien une baisse du tonnage.

- Cohérence surface tonnage durée

Un simple calcul ne permet pas de dimensionner une exploitation de carrière. L'emprise d'exploitation du présent dossier est différente de celle de l'arrêté préfectoral de 2020. La forme de la topographie d'exploitation s'en retrouve modifiée. Cela change l'épaisseur moyenne exploitable. De plus, ce changement induit également une modification du volume de stérile. Ensuite la masse volumique indiquée dans la contribution correspond à la masse volumique absolue : celle d'un granite idéal sans fissures, sans altération, sans stériles. Elle est donc fautive. C'est la masse volumique relative, plus faible que la masse volumique absolue, qui est utilisée. L'ensemble des pistes d'accès et installations de traitement sont également comprises dans l'emprise d'exploitation, ce qui limite fortement la surface réellement extraite. Pour information, les pistes d'accès évoluent dans le temps en fonction de l'avancer des fronts d'exploitation.

Enfin, comme l'a souligné l'avis du PNR dans la présente enquête publique, les évolutions suivantes du présent dossier par rapport à l'arrêté de 2020 sont :

- L'emprise de l'exploitation a diminué de 11%
- L'emprise de l'extension a diminué de 36%

- Nombre d'emplois

L'exploitation de la carrière des Gottes requiert bien l'emploi de 24 temps pleins :

- 10 salariés présents en permanence sur le site, et qui travaillent sur la carrière (1 chef de carrière ; 1 commercial ; 6 chauffeurs d'engins ; 2 chefs de poste)
- 10 conducteurs poids lourds, affectés à temps plein au transport des granulats
- 4 salariés à temps plein des services généraux (QSE, foncier, logistique, commerce, maintenance engins, administratif).

Il est bien précisé que les 10 conducteurs de poids-lourds ici concernés ne sont nullement des chauffeurs routiers longue distance. Bien au contraire, il s'agit de salariés résidant sur le secteur, qui y ont leur vie familiale et leurs attaches. L'entreprise Delmonico-Dorel souligne que, pour la plupart, il s'agit de conducteurs qui ont fait du transport national et européen par le passé, et qui ont fait le

choix de leur travail actuel, comme conducteurs de poids-lourds attachés à la carrière, pour un confort de vie.

Par ailleurs, l'activité de la carrière génère des emplois indirects (estimés à hauteur de 4 emplois indirects pour 1 emploi direct). L'activité de carrière concourt également à l'activité économique et commerciale locale comme en attestent les nombreuses contributions d'entreprises clientes et sous-traitantes à la présente enquête publique.

En 2021, la carrière a fait travailler 110 entreprises extérieures au Groupe Delmonico Dorel dont 80 sont situées dans un rayon de 50 km autour du site.

La typologie de ces entreprises est très diversifiée. Il s'agit par exemple de :

- Quincailleries industrielles (Max Petit, Descours et Cabaud, Arcada ...)
- Entreprises spécialisées en fournitures industrielles (huile Condat, Toutedec Motorisation, Rouleaux Pack, Barou équipement ...)
- Commerçants locaux pour la restauration
- Entreprises artisanales (Martel Motoculture...)
- Bureaux d'études et de contrôles
- Entreprises de service (AVBL, Traversier nettoyage, Initial BTB pour les vêtements de travail...

- Intérêt général

L'intérêt général de la poursuite de l'activité de la carrière des Gottes est démontré par :

- la reconnaissance de l'intérêt général par la déclaration de projet par arrêté du Préfet de la Loire du 11 juin 2018 (validé au Tribunal Administratif en 2019 et en Cour d'Appel en 2020, cf. p301 de l'Etude d'impact)
- l'intérêt économique local et les besoins en approvisionnements de granulats d'un territoire déficitaire et où seule la carrière des Gottes est présente (p281-294 de l'Etude d'impact)
- l'intérêt technico-économique et la qualité des matériaux extraits (p294-298 de l'Etude d'impact)
- l'intérêt économique et social en termes d'emplois et de contributions fiscales (p298-301 de l'Etude d'impact)
- l'intérêt général au regard des orientations du Schéma Régional des carrières AURA, la carrières des Gottes « coche toutes cases » (p430-445 de l'Etude d'impact)

- Besoin granulats

Conformément à ce qui est présenté en p173 & p281-294 de l'Etude d'impact, la carrière des Gottes n'a pas que St Etienne comme zone de chalandise, mais bien le Pilat ainsi que le Nord Ardèche telle que l'agglomération d'Annonay.

Le détail du rayon de chalandise est précisé en p170 de l'Etude d'impact :

Le rayon de chalandise du marché local de la carrière est de l'ordre de 25 km (26 km analysé par la DREAL).

- 53% des volumes alimentent les marchés du Nord et du Sud-Pilat ;
- 35% des volumes vont à la plateforme de Sablons, appartenant à l'entreprise, pour :
 - Fabriquer des enrobés dans la centrale d'enrobé installée sur le site de stockage et alimenter ainsi les chantiers locaux sur la zone de chalandise de la carrière (ex rond-point de Saint-Clair les Annonay,...) ;

- Être utilisés, après lavage, en gravillonnage des routes départementales pour des utilisations très spécifiques (enrobé drainant par exemple) (exemple : RD 34 de Colombier à Véranne en juin 2022). Cette opération est impossible sur le site de la carrière compte tenu de l'insuffisance du volume d'eau disponible ;
 - Servir à la fabrication de matériaux recomposés pour les enrobés coulés à froid (chantiers conséquents avec des délais courts qui impliquent des flux camions journaliers importants) ;
 - Être stockés temporairement et contribuer au lissage du trafic annuel (pour éviter les pics de camions dans les villages, liés à l'activité saisonnière du BTP) ;
 - La moitié des matériaux stockés sur cette plateforme sont ensuite utilisés dans un rayon de 25 km. Et donc l'autre moitié approvisionnent les chantiers spécifiques comme ceux décrits ci-avant (fourniture de ballast agréée SNCF, gravillons et sable pour la fabrication d'enrobé pour les routes nationales et autoroutes) ;
 - 11% des volumes vont au-delà d'un rayon de 30 km, pour être utilisés sur les autoroutes, pour la fabrication d'enrobés spéciaux (enrobés coulés à froid) et pour le ballast des voies ferrées.
- **Accréditation SNCF**

Comme expliqué lors de la concertation de 2022, le faible tonnage annuel autorisé par l'Arrêté Préfectoral de Mise en Demeure de 2022 et le nombre de passages de camions limité ont contraint à l'abandon de certains marchés dont celui du ballast SNCF. L'accréditation n'a pas donc pas été renouvelée pour le moment, ce qui n'empêchera pas la société de la solliciter de nouveau.

- Contribution n°289 du PNR du Pilat
 - Proposer des mesures de compensation pour la perte nette de biodiversité

Ce point a été traité en Réponse à l'avis de la MRAE joint au dossier en p29-33.

De par la mise en place des mesures d'évitement et de réduction, les risques de destruction/dégradation d'habitats, destruction d'individus d'espèces et de dérangement d'espèces protégées et/ou présentant un enjeu de conservation sont considérés comme négligeables à nuls pour les raisons détaillées dans le chapitre 6 – Impacts résiduels engendrés par le projet (Annexe 25 du dossier), à savoir :

- Sur les 2,96 hectares de milieux naturels concernés par le projet d'extension de la carrière, 0,28 hectare est considéré comme étant dans un relativement bon état de conservation (hêtraie enclavée dans un boisement de résineux), 0,68 hectare est considéré comme étant dans un état de conservation considéré comme partiellement dégradé (boisements mixtes partiellement colonisés par des résineux exogènes) et 2 hectares sont considérés comme dégradés (boisements de résineux) ;
- La mise en place des mesures de réduction MR01, MR02, MR03 et MR05 limite très fortement les risques de destruction d'individus présentant un enjeu de conservation et/ou réglementaire (des risques subsistent pour les amphibiens et potentiellement pour les reptiles) ;
- L'addition de la mise en place des mesures ME05, MR01, MR02, MR03, MR05, MR07 et MR08 permettra de limiter très fortement les dérangements occasionnés pour les individus présentant un enjeu de conservation et/ou réglementaire.

- De plus, la disponibilité en milieux naturels propices à l'accueil des espèces fréquentant les milieux concernés par le projet est très importante à proximité immédiate des emprises du projet engendrant de ce fait une forte potentialité de report des éventuels individus déplacés qui pourront facilement retrouver des milieux favorables à leur accueil.
- Les quelques micro-habitats impactés (flaques sur les fronts de tailles, zones de pierriers) par le projet seront déplacés/reconstitués grâce à la mise en place des mesures de réduction MR04, MR09, MR10 et MR11. De plus, alors qu'aucune destruction d'habitat ne concernera l'Engoulevent d'Europe (l'ancienne mise à blanc initialement propice à cette espèce étant trop fortement recolonisée par les résineux), une clairière propice à sa reproduction sera restaurée (cf. MA01, 3000m² au sud de l'autorisation demandée).

De ce fait, les impacts résiduels engendrés par le projet sont considérés comme nuls à négligeables pour l'ensemble des espèces potentiellement concernées par le projet, et leurs habitats.

Pour l'application des dispositions des articles L.411-1 et suivants du code de l'environnement, le Conseil d'Etat (CE Sect., avis 9 décembre 2022, n°463563) a précisé les conditions dans lesquelles une dérogation « espèces protégées » est, ou non, requise.

Le Conseil d'Etat retient que la réglementation « impose d'examiner si l'obtention d'une dérogation est nécessaire dès lors que des spécimens de l'espèce concernée sont présents dans la zone du projet, sans que l'applicabilité du régime de protection dépende, à ce stade, ni du nombre de ces spécimens, ni de l'état de conservation des espèces protégées présentes. Le pétitionnaire doit obtenir une dérogation " espèces protégées " si le risque que le projet comporte pour les espèces protégées est suffisamment caractérisé. A ce titre, les mesures d'évitement et de réduction des atteintes portées aux espèces protégées proposées par le pétitionnaire doivent être prises en compte. Dans l'hypothèse où les mesures d'évitement et de réduction proposées présentent, sous le contrôle de l'administration, des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque pour les espèces au point qu'il apparaisse comme n'étant pas suffisamment caractérisé, il n'est pas nécessaire de solliciter une dérogation "espèces protégées". »

L'étude d'impact démontre et justifie que, au terme de la prise en compte des mesures d'évitement, réduction et d'amélioration prévues, le projet ne présentera pas de risque suffisamment caractérisé pour les espèces protégées ; les impacts résiduels étant nuls à négligeables.

De ce fait, l'introduction d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées ainsi que la mise en place de mesures de compensation n'est pas nécessaire.

- Proposer des mesures de compensation de perte de superficie forestière à mettre en œuvre moins d'un an après le défrichement (reboisement trop tardif)

Le phasage de défrichement/reboisement est conçu afin qu'à la fin de chaque phase quinquennale, la superficie totale reboisée soit au moins équivalente à la superficie totale défrichée.

Ce phasage de défrichement a été approuvé par la DDT de la Loire.

Lors des réunions des CSS, un état d'avancement des travaux de défrichement et de reboisement sera présenté avec un prévisionnel pour l'année suivante. Des propositions émises lors de ces CSS alimenteront les choix retenus par l'entreprise notamment sur la définition des essences à replanter.

- Ne pas considérer comme mesure d'évitement de non-destruction des bassins de décantation (mesure ME11)

Elle est considérée comme mesure d'évitement, dans le sens où les bassins de décantation ne sont pas modifiés. En effet, ces bassins auraient pu faire l'objet d'une modification de leur positionnement sur le site du fait de l'avancée de l'exploitation.

- Grand paysage

Delmonico-Dorel prend le parti d'une exploitation en dent creuse tout en amorçant l'exploitation, à moyen terme, au relief de proximité pour gommer l'effet dent creuse (cf. mesure de réduction n°8 p44 de l'Etude paysagère). Le projet peut ainsi s'inscrire en tant que phase intermédiaire au sein d'un schéma directeur à plus long terme qui viserait à entretenir ou accentuer la géométrie convexe encouragée par le PNR du Pilat.

Ce choix permettra également de reculer rapidement l'éperon rocheux et le rendre invisible depuis St Julien Molin Molette.

- Paysage proche

Les mesures d'écêtages, de demi-fronts, de talutage partiel cassant l'horizontalité des banquettes pourront être ajustés au besoin. Ce sont des principes généraux à appliquer lors de la phase de réaménagement définitive des fronts de taille.

- Plantes exotiques envahissantes

Le suivi des plantes exotiques envahissantes sera poursuivi durant l'exploitation via un sous-traitant compétant comme la LPO ou l'ONF déjà présents sur ce site. Il n'y aura aucun apport de terre extérieure à la carrière.

- Contribution n°929 du Syndicat des 3 rivières

- Volet qualitatif

Depuis 20 ans un suivi hydro-biologique (méthode IBGN : Indice Biologique Global Normalisé) est réalisé dans le Ternay. Ce suivi a pour but d'évaluer l'incidence éventuelle du rejet des eaux de la carrière dans le Ternay. Une station de mesure se trouve à environ 100 m en amont du point de rejet des eaux de la carrière et une station de mesure se trouve à environ 75 m en aval du point de rejet.

	6/11/2002		08/11/2005		21/04/2011	
	Amont	Aval	Amont	Aval	Amont	Aval
Note IBGN	15	15	18	18	16	16
Effectifs	1313	1423	1417	2636	978	1351
Diversité	21	22	35	37	25	27
Taxon indicateur	Perlodidae	Perlodidae	Perlodidae	Odontoceridae	Perlodidae	Perlodidae
GI	9	9	9	8	9	9

	08/07/2016		27/05/2020		23/11/2021	
	Amont	Aval	Amont	Aval	Amont	Aval
Note IBGN	14	13	15	14	15	16
Effectifs	863	872	963	932	1368	1765
Diversité	22	21	24	20	24	27
Taxon indicateur	Philopotamidae	Glossomatidae	Perlodidae	Perlodidae	Chloroperlidae	Chloroperlidae
GI	8	7	9	9	9	9

	14/12/2022	
	Amont	Aval
Note IBGN	14	15
Effectifs	981	1168
Diversité	20	21
Taxon indicateur	Chloroperlidae	Chloroperlidae
GI	9	9

Figure 5 : Résultats de toutes analyses IBGN effectuées (cf. Bilan Annuel 2022)

Ce suivi démontre une bonne qualité du cours d'eau et « le rejet ne semble pas avoir d'impact significatif sur le milieu récepteur » (p92-94 de l'Etude d'impact).

Pour rappel les eaux de la carrière sont dirigées vers les bassins de décantation. Il n'y a pas de rejet dans le Rigueboeuf et il n'y a plus d'activité liée à la carrière sur la plateforme le long de la RD8 et du Rigueboeuf.

Les valeurs en Matière En Suspension du rejet du bassin respectent les seuils réglementaires en vigueur. Il est techniquement impossible de se passer de ce rejet vu la très faible infiltration de l'eau dans le massif granitique.

- Volet zones humides

Concernant les poissons blancs, ce point sera traité avec la LPO, assurant les suivis annuels de la carrière, afin de préciser les espèces de poissons présentes dans les bassins et, si nécessaire, procéder à une pêche ou autre moyen qui pourra être préconisé.

Concernant la zone humide 42CREN137 (en rose ci-dessous), elle se situe en dehors de la limite d'autorisation (en rouge ci-dessous) demandée. De plus, l'emprise d'exploitation (en bleu épais ci-dessous) demandée ne recoupe pas le bassin versant (courbe topographique en bleu ci-dessous) du talweg alimentant la zone humide. Il n'y a donc aucun impact sur cette zone humide.



Figure 6 : Emplacement de la zone humide 42CREN137 et des limites d'autorisation et d'exploitation demandée

- Volet ruissellement

Le dimensionnement des bassins d'orage a été soumis à la DDT Eau de la Loire lors de la phase d'instruction du dossier. Il n'y a pas eu de remarques ou demande de compléments sur ce point.

4. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

1. Comment sont prises en compte dans le projet les recommandations de la MRAe ? Ont-elles conduit à des modifications substantielles du projet ?

Les recommandations de la MRAe ont été prises en compte comme détaillé dans la note de réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe, et n'ont nécessité de conduire à aucune modification substantielle. Des tableaux de synthèse ont été produits afin d'améliorer la lecture des données déjà présentes dans le dossier.

Concernant les demandes de compléments ou manquements soulignés par l'avis de la MRAe, leur emplacement dans l'étude d'impact ou dans les nombreuses annexes du dossier a été précisé.

L'avis de la MRAE aura permis de faire ressortir de nombreuses informations des annexes du dossier et de préciser certaines informations.

2. Quelles modifications avez-vous apporté au projet suite à l'annulation par le tribunal administratif du projet initial qui avait fait l'objet d'une autorisation environnementale en 2020 ?

La nouvelle demande d'autorisation environnementale tient compte des motifs d'annulation, par le Tribunal Administratif de Lyon, de l'autorisation de 2020. En substance (et sans reprise exhaustive ici), il est souligné les points suivants :

- Evitement de la hêtraie favorable à la biodiversité
- Ajout de mesures d'évitement et de réduction permettant d'aboutir à des impacts résiduels Impacts résiduels pour les espèces protégées nuls à négligeables : pas de nécessité de demande de dérogation de destruction au titre des espèces protégées
- Emprise de l'exploitation réduite de 11%
- Emprise de l'extension réduite de 36%
- Emprise à défricher a réduite de 47%
- Durée d'exploitation demandée de 25 ans contre 30 ans, avec fin de l'autorisation en 2048 au lieu de 2050
- Production annuelle maximale de 150 000 tonnes/an au lieu de 165 000 tonnes/an
- Optimisation de la circulation et répartition des camions sur les différents axes routiers : nombre de passages annuels de camions dans St-Julien-Molin-Molette réduit de 30 à 40%.

3. Pourquoi le dossier ne comprend-t-il pas de « demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées » (contrairement à la demande de 2018) ?

Comme précisé en réponse à la contribution n°289 du PNR du Pilat ainsi qu'en réponse à l'avis de la MRAE joint au dossier en p29-33, l'étude d'impact démontre et justifie que, au terme de la prise en compte des mesures d'évitement, réduction et d'amélioration prévues, le projet ne présentera pas de risque suffisamment caractérisé pour les espèces protégées ; les impacts résiduels étant nuls à négligeables.

De ce fait, l'introduction d'une demande de dérogation au titre des espèces protégées ainsi que la mise en place de mesures de compensation ne sont pas nécessaires.

4. Confirmer qu'un passage de camion correspond à un aller ou un retour sur le site de la carrière (50 camions = 25 allers + 25 retours) ?

Un passage de camion correspond bien à un aller ou un retour.

5. Quelles mesures envisagez-vous pour limiter de nombre maximal de passages de camions à 120 par an alors qu'il était de 240 par an avant 2022 pour un même tonnage expédié de 150 000 tonnes /an ?

Ce point exact est traité dans le Thème 9 du présent document.

L'entreprise DELMONICO-DOREL CARRIERES et le Conseil départemental ont travaillé à la répartition de ces trafics sur le réseau routier départemental, entre Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier. L'entreprise a travaillé à une nouvelle organisation permettant de réduire le trafic en pointe, notamment grâce à la mise en œuvre d'une logistique contrainte et à l'abandon de certains marchés. La carrière ne peut plus répondre à certains marchés nécessitant des cadences fortes d'approvisionnement journalier comme la réalisation de plateforme industrielle. La réduction du nombre de camion en pointe impose de mettre en place une logistique beaucoup plus linéaire dans un marché soumis aux aléas.

Dans le cadre des échanges concertés, la municipalité de Colombier a accepté que 30 à 40% des poids lourds liés à la carrière traversent sa commune, réduisant de fait le nombre de poids lourds de la carrière traversant le village de St Julien Molin Molette.

La nouvelle répartition du trafic entre 60 à 70% par Saint-Julien et 30 à 40% par Colombier (Figure 4 ci-après) avance :

- la moyenne annuelle de passages de camions par jour passe de 120 passages de camions (avant 2020) à : 70 passages / jour en moyenne pour l'ensemble de la carrière, dont :
 - sur Saint-Julien-Molin-Molette : entre 42 et 49 passages par jour en moyenne,
 - sur Colombier : entre 21 à 28 passages par jour en moyenne
- le maximum journalier passe de 240 à (avant 2020) à 120 passages maximum par jour pour l'ensemble de la carrière, dont :
 - sur Saint-Julien-Molin-Molette : un maximum de 84 passages / jour (pour 240 avant 2020) (impliquant un maximum de 36 passages sur Colombier) ;
 - sur Colombier : un maximum de 48 passages pour 0 à 12 avant 2020) (impliquant un maximum de 72 passages sur Saint-Julien-Molin-Molette).

En outre, le trafic routier sera plafonné au maximum à 8 passages de camions par jour sur la RD34.

6. Le nombre de camions prévu dans le projet inclut-il le transport d'une partie des terres de découverte à l'extérieur du site ?

Comme précisé dans les Thèmes 4 & 9.

L'entièreté des stériles est employée au réaménagement du site dont principalement le rehaussement du merlon nord le long de la RD8.

L'étude d'impact (p.31) précise que les roches superficielles constituent en partie des matériaux commercialisables destinés à la réalisation de corps de remblais, de plateformes, et en partie des stériles réutilisés pour la mise en forme du réaménagement paysager. Les stériles d'exploitation non valorisables en granulats seront utilisés pour la remise en état de la carrière (p.303). Ces inertes d'extraction seront entièrement utilisés pour les aménagements du site et pour sa remise en état coordonnée. Ils ne seront pas évacués du site pour un traitement/valorisation externe. Les inertes d'extraction seront entièrement gérés à l'intérieur du site (p.304)

Il n'y a pas d'évacuation des stériles d'exploitation hors du site, ces stériles étant réemployés pour le réaménagement paysager du site. De même, le réaménagement paysager ne nécessite pas d'apports extérieurs, étant réalisé avec les stériles d'extraction.

La carrière produit une large gamme de granulats dont une grave déclassée qui est également commercialisée comme le reste des produits finis du site. Les camions chargeant ce type de matériaux passent systématiquement en bascule et sont bien comptabilisés dans le registre.

7. Avez-vous envisagé l'installation d'un traitement physico-chimique des eaux superficielles issues du site avant rejet dans le milieu naturel afin de réduire au maximum la turbidité des eaux déversées dans le Ternay ?

Un traitement physique de l'eau est réalisé via la décantation gravitaire dans un premier bassin puis la filtration par une digue avant pompage en surface de l'eau du bassin d'eau claire. De plus le rejet a été busé en dehors du site depuis 2022 afin d'éviter que ces eaux ne se chargent en sédiments et MES lors de leur écoulement dans le talus entre la carrière et le Ternay.

8. Dans l'hypothèse où l'autorisation environnementale ne serait pas accordée par la préfecture, quelle serait la destination du site des « Gottes » ?

Un nouvel arrêté de mise en demeure serait pris en remplacement de celui de 2022 et précisera les modalités de remise en état pour la fermeture définitive de la carrière des Gottes.

9. Envisagez-vous l'installation de panneaux photovoltaïques sur le carreau de la carrière au terme de son exploitation ?

Aucune installation de panneaux photovoltaïques n'est envisagée à cause de la situation du site qui ne s'y prête pas :

- Orientation nord des fronts de taille
- Topographie importante ombrageant le site une grosse partie de l'année

L'ensemble des éléments de réponses ci-dessus ont été transmis le 07 novembre 2023 au commissaire enquêteur.

Annexe 4 : liste des documents mis à la disposition du public en
mairie

ENQUETE PUBLIQUE : PROJET DELMONICO DOREL CARRIERES

**DOCUMENTS MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC
EN MAIRIES DE COLOMBIER ET DE SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE (42220)**

L'ensemble des documents mis à disposition du public en mairies de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette est composé du dossier d'enquête, constitué de 2 boîtes cartonnées, et de documents complémentaires.

Le dossier, constitué de 8 pièces, comprend 3309 pages réparties comme suit :

I. BOITE N° 1 : Elle inclut 6 pièces, l'étude paysagère et l'avis de la MRAe. Tous sont à reliure spirale :

- Pièce n° 1 : Résumé non technique de l'étude d'impact et l'étude de dangers.....98 pages
- Pièce n° 2 : Dossier administratif et technique.....182 pages
- Pièce n° 3 : Etude d'impact602 pages
- Pièce n° 4 : Prescriptions pour les activités soumises à enregistrement.....45 pages
- Pièce n° 5 : Etude des dangers79 pages
- Pièce n° 6 : Cartes et plans30 pages
- Etude paysagère (format A3).....68 pages
- Avis MRAe et mémoire en réponse67 pages

BOITE N° 2 : Elle inclut essentiellement la pièce n° 7 qui regroupe toutes les annexes et qui est composée de 4 documents à reliure spirale.

- Pièce 7/1 : annexes 1 à 16 683 pages

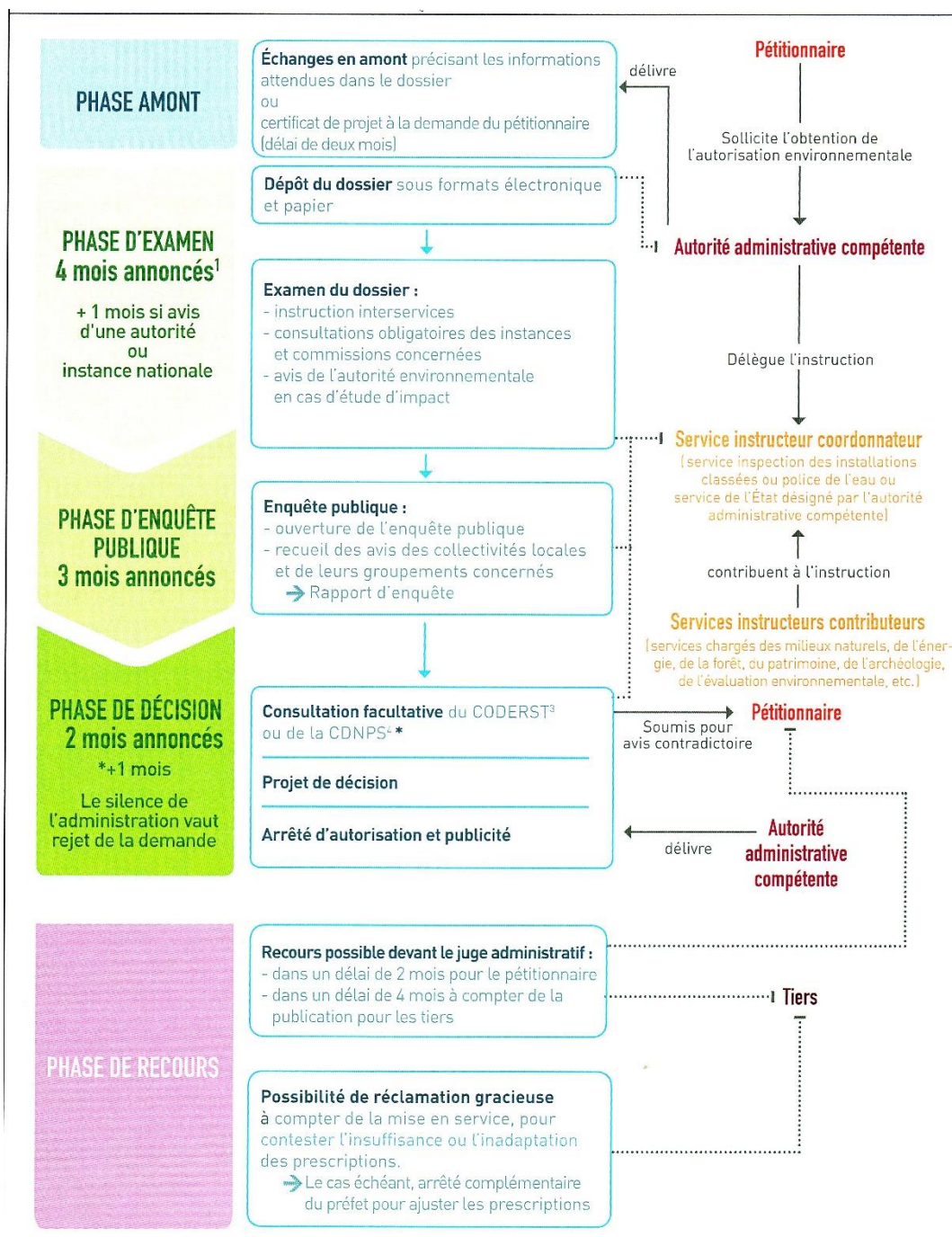
- Pièce 7/2 : annexe 17	650 pages
- Pièce 7/3 : annexes 18 à 25	377 pages
- Pièce 7/4 : annexes 26 à 37.....	428 pages
TOTAL	3309 pages

II. DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES

1. Arrêté préfectoral référencé N° 2023-011 portant ouverture d'enquête publique avec lettre d'accompagnement de la DDPP (6 pages).
2. Registre d'enquête publique au titre des installations classées.
3. Présente liste de tous les documents accessibles au public à ce jour, y compris bordereau d'expédition (2p + 1p).

Le présent document référencé « annexe 1.0 » comporte 2 pages et a été rédigé par Gilbert BADOIL, commissaire enquêteur, le 13 septembre 2023.

Annexe 5 : schéma de la demande d'Autorisation Environnementale



Gilbert BADOIL – Commissaire enquêteur

Le 14 novembre 2023

A handwritten signature in black ink, consisting of a long horizontal line with a loop and a vertical stroke crossing it, followed by a smaller loop and a vertical stroke.

FIN DU DOCUMENT