

Commission de Suivi de Site

Carrière Delmonico-Dorel – St Julien Molin Molette et Colombier (42)

Réunion du 24 novembre 2022

à 14h30 à la Salle de Fêtes de Colombier

Liste des participants

Représentants des administrations publiques

Préfecture du département de la Loire

M. Dominique SCHUFFENECKER – Secrétaire Général

Direction Régionale de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement (DREAL)
Auvergne Rhône-Alpes

M. Christophe POLGE – Chef de
l'Unité Interdépartementale Loire – Haute Loire
Mme Stéphanie ROME – Inspectrice ICPE

Direction Départementale de la Protection des
Populations

Mme Odile PRACCA
Mme Clémentine ROLAND
Service EPR

Direction Départementale des Territoires (DDT)

Excusé

Représentants de l'exploitation

Carrière Delmonico-Dorel

M. Dominique DOREL – Président Directeur Général

M. Joachim BOITARD – Directeur DD Carrières

UNICEM Rhône-Alpes
(Union Nationale des Industries de Carrière et
Matériaux)

M. Dominique DELORME – Secrétaire Général

Représentants des collectivités territoriales

Commune de Saint Julien Molin Molette

Mme Céline ELIE – Maire

Commune du Colombier

M. Jean-Paul VALLOT – Maire

Parc Naturel Régional du Pilat

Mme Sandrine GARDET – Directrice

Représentants des associations de protection de l'environnement et des riverains

Association des Amis du Parc

M. Michel FOREST – Président

FNE Loire (ex FRAPNA Loire)

M. Henri DELOLME - Membre actif

Riverains

Mme Catherine BELLANCOURT
M. Gérard CANCADE
Mme Geneviève HOUSSAY

Représentants des Salariés

CHS-CT / Comité d'Entreprise

M. Sauveur SANCHEZ – Responsable Achats

Assistaient également à la réunion :

Carrière Delmonico-Dorel

M. Camille ROUCHON – Directeur d'exploitation
M. Hadrien DESCORMES – Responsable Foncier
Environnement

Commune de Colombier

M. Gilles GALLEY – 1^{er} adjoint au maire

Commune de Saint Julien Molin Molette

Mme Christine ROBIN – Conseillère Municipale

Communauté de Communes des Monts du Pilat

M. Denis THOUMY – Vice-Président en charge de
l'Environnement, Energie, Agriculture et Forêt

FNE

M. Bernard SCHUMMER - Administrateur

Société AMARISK

M. Michel PERRIER – Secrétariat de la CSS

Excusés :

Parc Naturel Régional du Pilat

M. Charles ZILLIOX – Président

Compte rendu de la réunion

1. Ouverture de la séance

M. SCHUFFENECKER accueille les participants qu'il constate nombreux. Préalablement à l'ouverture de la séance, la commission doit statuer sur deux demandes :

1. La commune de Saint-Julien-Molin-Molette souhaite que Mme ROBIN, conseillère municipale, assiste à la réunion en tant qu'observatrice

La demande est acceptée

2. La Communauté de Communes des Monts du Pilat ayant fait une demande d'intégration à la commission de suivi de site, la commission doit se prononcer sur l'accueil de ce nouveau membre dans le collège des Collectivités Territoriales.

M. CANCADE souhaite connaître les motivations de cette demande avant de se prononcer.

M. THOUMY argumente la demande faite par la CCMP :

- La CCMP s'occupe, entre autres, des aspects environnementaux, économiques et sociaux de son territoire dont font partie les deux communes membres de la commission de suivi de site
- La carrière Delmonico Dorel est un acteur important du territoire, du point de vue économique et par son impact environnemental
- La CCMP est régulièrement saisie de questions relatives à l'exploitation de la carrière
- La candidature vise à obtenir une information fiable et directe sur l'exploitation de la carrière, sur l'action des services de l'État et sur les réponses apportées par l'exploitant aux questions posées par les membres de la commission. La CCMP préférerait participer à la commission plutôt que s'en tenir à des d'informations indirectes potentiellement biaisées et/ou incomplètes

Mme BELLANCOURT demande si une demande écrite a été adressée à la commission.

M. SCHUFFENECKER fait part d'un courrier adressé à la Préfecture dans ce sens.

Mme BELLANCOURT déplore que ce courrier n'ait été ni mentionné, ni joint à la convocation.

M. SCHUFFENECKER se dit favorable à cette candidature qu'il estime légitime.

M. CANCADE propose de se plier à la majorité sans plus de discussion.

La demande est acceptée.

L'ordre du jour suivant est proposé :

- Bilan de l'activité pour l'année passée par l'exploitant.
- Bilan des actions de l'Inspection des Installations Classées
- Modalités d'un éventuel arrêt de l'exploitation et de remise en état du site

2. Bilan d'activité de l'exploitant

a) Contexte réglementaire

M. DESCORMES présente le bilan de fonctionnement du site, qui a été marqué par l'annulation de l'arrêté préfectoral d'autorisation par le tribunal administratif de Lyon le 28 février 2022. Un arrêté de mise en demeure (APMD) a été délivré le 21 mars 2022, autorisant l'exploitation pour une durée de 1 an à raison de 100 000 tonnes par an.

L'article 1 de l'APMD prescrit la réalisation :

- D'un dossier de demande d'autorisation d'exploiter la carrière (DDAE), accompagné d'une étude d'itinéraires d'évitement du village de Saint Julien Molin Molette
- Ou d'un dossier de cessation d'activité en procédant à la remise en état du site telle que prescrite dans l'arrêté préfectoral de 2005

M. CANCADE Aimerais en savoir plus sur les itinéraires d'évitements envisagés : tracé, faisabilité, financement, acceptabilité et surtout si décision sera prise pour faire évoluer une situation qui ne cesse d'empirer depuis au moins 20 ans.

M. DOREL précise que la condition posée par l'APMD est la réalisation d'une étude des itinéraires alternatifs, pas forcément d'en créer un nouveau. La concertation a conclu qu'il était préférable d'utiliser les voies existantes et de reporter une partie du trafic sur d'autres voies que le trajet actuel.

Une concertation, organisée par le bureau d'étude NICAYA, s'est tenue de mai à septembre 2022 à propos des itinéraires d'évitement ; les mairies de Colombier, Saint-Julien-Molin-Molette et Bourg Argental, la CCMP, le PNR du Pilat, des sénateurs et conseillers départementaux ainsi que DelmonicoDorel ont participé à 5 réunions de travail et une réunion de présentation de la synthèse de la concertation à la Préfecture de la Loire le 18 octobre 2022.

Un DDAE a été déposé en préfecture le 28 octobre 2022 en vue de la poursuite de l'exploitation.

b) Bilan de fonctionnement

Production et transport

Le tonnage total expédié entre le 21/03/2022 et le 31/10/2022 est de 76 014 tonnes, avec un maximum autorisé de 600 tonnes et 50 camions par jour à Saint-Julien-Molin-Molette et 200 tonnes et 20 camions par jour à Colombier. En tonnage, les maximums ont été atteints deux fois à Saint-Julien-Molin-Molette et une fois à Colombier. En nombre de passages, ils ont été atteints deux fois à Saint-Julien-Molin-Molette et sept fois à Colombier.

Un tableau récapitulatif est présenté mois par mois pour chaque itinéraire en tonnage et en nombre de passages.

Mme BELLANCOURT relève des incohérences entre le nombre de passages et le tonnage ; en particulier, les dates des maximums ne sont pas les mêmes.

M. DOREL répond que les véhicules n'ayant pas tous la même capacité, le nombre de passages peut varier à tonnage égal.

Mme BELLANCOURT pense que l'exploitant optimise les tonnages expédiés, même si c'est au détriment du nombre de passages. **M. DOREL** fait remarquer que toute la production n'est pas livrée par Delmonico Dorel, et que l'exploitant n'a pas la maîtrise des véhicules des clients qui viennent charger directement.

Les mesures prises par DD concernant le transport sont :

- L'investissement dans l'utilisation du gaz comme carburant :
 - Mise en place d'une station de distribution au siège social à Andancette (26)
 - Achat de véhicules au gaz
 - Saint-Julien-Molin-Molette a été doté d'un de ces véhicules
- Nettoyage hebdomadaire de la RD8 aux abords de la carrière
- Nettoyage mensuel de la route et du centre du village de Saint-Julien-Molin-Molette par une entreprise sous-traitante
- Bâchage systématique des semi-remorques et arrosage des autres camions non équipés

Plaintes

La carrière a enregistré :

- Deux retours concernant des problèmes liés au transport par camions
 - Dépassement du nombre de camions côté Colombier : la vérification du comptage aboutit à un trafic conforme
 - Sécurité routière vis-à-vis d'un cycliste : rappel des règles de sécurité au chauffeur identifié
- Un retour lié aux poussières, par temps chaud et vent fort : arrosage du stock et des pistes, identification d'une fuite sur le système d'arrosage, réparée le jour même
- Huit plaintes de bruit et deux plaintes de vibrations provenant de la même habitation sur Taillis Vert, ont été traitées de la manière suivante :
 - Déplacement du lieu de chargement de pierre à bâtir vers une zone moins propice à la propagation du bruit
 - Mesures de bruit et ajout d'un troisième sismographe au niveau de l'habitation
 - Présentation des résultats et des aménagements prévus

Mme HOUSSAY, représentant la SCI Taillis Vert, est voisine de la riveraine dont il est question. Elle a envoyé plusieurs courriers à la DREAL qui n'apparaissent pas dans ce qui vient d'être présenté. Elle précise que les nuisances ne concernent pas une mais huit habitations. Elle a perçu une nette amélioration de la situation pour le bruit et les poussières, du fait du ralentissement de l'exploitation en septembre et octobre 2022.

Mme HOUSSAY a constaté que les sismographes présentent des dysfonctionnements fréquents : appareil à l'arrêt, enregistrement de bruits qui ne correspondent pas au tir de mine. Elle déplore que la présentation des résultats soit aussi succincte et qu'elle ne fasse pas état des aléas de fonctionnement des appareils de mesure.

Ces faits ont été signalés par écrit à la DREAL et à la Mairie : appareils qui ne se déclenchent pas quand ils devraient et inversement.

M. DOREL explicite le processus de mesure par les appareils mis en place par le prestataire, en particulier le fait que les vibrations mesurées sont celles du sol, et pas celles de l'onde de surpression aérienne qui se propage lors des tirs de mines. Les deux phénomènes ne sont pas forcément concomitants. On peut entendre un tir, même fortement, sans qu'il n'ait généré de vibrations.

M. DELOLME demande des informations sur le seuil de déclenchement des appareils.

Mme HOUSSAY rapporte que le prestataire n'est venu que récemment vérifier la bonne mise en place des appareils et donner des explications utiles aux habitants pour surveiller leur bon fonctionnement. Auparavant, les appareils avaient été apportés et posés par du personnel de la carrière ne disposant pas de l'information nécessaire.

M. BOITARD confirme que le prestataire est venu sur place contrôler et informer et qu'il n'a pas été constaté de dysfonctionnement des appareils.

Mme ELIE fait état d'un problème de bruit de tractopelle qui avait disparu le jour des mesures de bruit. **M. BOITARD** indique que les travaux nécessitant l'intervention de la pelle étaient terminés au moment des mesures. Il précise que tous les sonomètres étaient opérationnels au moment des mesures de bruit.

A la demande des riverains, **Mme BELLANCOURT** relève que le nombre de plaintes a augmenté depuis l'entrée en vigueur de l'APMD.

M. DOREL rappelle que l'APMD apporte une restriction de la quantité annuelle de produit ; pour respecter ce seuil annuel, l'exploitant a diminué le nombre de jours de fonctionnement, qui ne peuvent être qu'à pleine capacité de la production, et d'arrêter complètement l'exploitation les autres jours.

M. CANCADE trouve des incohérences entre les mesures et le ressenti des riverains.

M. BOITARD attribue ce phénomène d'une part à une perception accrue du contraste entre les jours de fonctionnement et les jours d'arrêt, ces derniers étant plus nombreux avec l'APMD, d'autre part au fait que la propagation du bruit dépend d'autres paramètres que la seule source d'émission : direction et force du vent, précipitations, autres sources sonores, ...

Mme BELLANCOURT constate que les données présentées démarrent en mars 2022 mais que rien n'a été présenté pour la période allant du 1^{er} janvier au 21 mars 2022 ; elle demande que ces données soient communiquées aux membres de la commission.

Mme BELLANCOURT avait compris qu'il y avait un accord entre toutes les parties prenantes (exploitant, tribunal, Etat, riverains et collectivités) pour accepter la poursuite de l'exploitation de la carrière moyennant une surveillance renforcée autour du site. En tant que riveraine, elle est très étonnée que ni ce dispositif (types de mesures, implantation, modalités, fréquence, appareils et/ou organismes, ...) ni les résultats collectés et leur interprétation argumentée ne soient présentés aujourd'hui.

M. DOREL renvoie à l'APMD qui contraint l'exploitant sur le volume produit et sur les itinéraires d'accès, et qui a entraîné l'impossibilité pour certains clients locaux de s'approvisionner à la carrière.

Mme BELLANCOURT aurait aimé avoir les résultats commentés des mesures prescrites par l'arrêté préfectoral.

M. POLGE intervient pour préciser que la DREAL a demandé à l'exploitant de réduire le nombre de diapositives présentées afin de favoriser la discussion sur la concertation et sur l'avenir de la carrière, ce qui semblait répondre à la demande faite par la commission de ménager une place plus importante au dialogue au cours de ces réunions annuelles.

Au nom des riverains, **Mme BELLANCOURT** demande expressément la communication des résultats de toutes les mesures réalisées en application de l'arrêté préfectoral. **M. SCHUMMER** abonde dans ce sens et demande qu'à l'avenir, les résultats des mesures soient communiqués avant la réunion de la commission de telle sorte que les participants aient le temps d'en prendre connaissance et de préparer leurs questions, remarques et commentaires.

M. BOITARD commente ensuite le plan topographique de la carrière et l'évolution au cours de l'année.

Concertation

M. DESCORMES présente le processus, qui s'est déroulé de mai à septembre 2022 :

- Invités et participants
- 3 séances de travail et deux réunions de préparation et une note de restitution :
 - Définition des thématiques de travail
 - Évaluation du projet d'évitement et caractériser les nuisances
 - Choix du tracé d'évitement à porter à l'étude du DDAE
 - Propositions de l'entreprise pour réduire les nuisances
 - Bilan de la démarche

Les propositions formulées par l'entreprise dans le cadre du processus de concertation :

Concernant le trafic routier

- Flux et fréquence du trafic routier :
réduction du nombre de passages et répartition entre les itinéraires
- Poussières liées à la circulation :
bâchage des semi-remorques,
arrosage des PL non bâchés,
balayage mensuel également sur Colombier
- Bruit et gaz d'échappement :
Fermeture du site pendant 2 semaines en août et 2 semaines en hiver
Mise en place progressive de camions à énergie gaz
Poursuite des recherches sur porteurs et semi-remorques électriques
- Vitesse de circulation et stationnement des PL dans le bourg :
Participation financière à l'achat d'un radar pédagogique
Sensibilisation des chauffeurs
Participation à la réflexion menée à SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE, refusée par le comité participatif

Concernant la carrière

- Bruit :
Complétude du bardage de la zone des concasseurs
Construction d'un bâtiment pour couvrir le concasseur secondaire
- Poussières liées à l'exploitation
Contrôle semestriel du système de brumisation
Amélioration du système de vidange du silo des fines
- Tirs de mines – Explosions :
Maintien des sismographes et transmission des résultats à la CSS
Mesure de la surpression aérienne à l'entrée de la carrière à chaque tir
- Pollution lumineuse
Adaptation de l'éclairage sans porter atteinte à la visibilité pour la surveillance vidéo
Travail sur le positionnement et l'orientation des sources lumineuses

Concernant la biodiversité

- Plusieurs mesures sont proposées :
 - Suivi écologique et gestion des milieux
 - Sauvegarde des enjeux environnementaux dans les projets
 - Prise en compte et surveillance de la biodiversité des milieux
 - En réponse à la demande du Parc Naturel Régional, mise en place d'une ORE (obligation réelle environnementale) de 50 ans

Sur un fond de carte, une présentation est faite de l'évolution du projet de poursuite de l'exploitation entre l'arrêté préfectoral de 2020 et le DDAE présenté en 2022.

Mme BELLANCOURT pense que les riverains comprendraient mieux si le nouvel arrêté préfectoral ne parle que de l'emprise de l'exploitation.

M. POLGE explique que la délimitation d'un périmètre plus large d'emprise de l'ICPE est une obligation réglementaire instaurée par l'arrêté ministériel sectoriel. **Mme ROME** précise que cette emprise élargie permet de garantir la maîtrise foncière des zones concernées par la surveillance du milieu et l'application des mesures compensatoires.

Mme BELLANCOURT demande que l'arrêté ministériel sectoriel soit communiqué aux riverains. Par ailleurs, elle a compris qu'un arrêté complémentaire pouvait modifier une autorisation existante sans consultation du public.

M. POLGE explicite le déroulement de l'instruction des demandes de modifications formulées par les pétitionnaires, qui comporte plusieurs niveaux en fonction de l'importance et des enjeux :

- Simple porté à connaissance, sanctionné par un arrêté préfectoral complémentaire (APC) avec ou sans consultation du public
- Étude au cas par cas définissant la nécessité de soumettre la modification à évaluation environnementale :
 - Nouvelle Demande d'autorisation environnementale avec étude d'incidence
 - Nouvelle demande d'autorisation environnementale avec étude d'impact

D'après son expérience, il arrive en effet que des arrêtés préfectoraux complémentaires modifient les prescriptions sans consultation du public.

Mme BELLANCOURT pense que des modifications ont été apportées par ce biais à l'autorisation accordée à Delmonico-Dorel, comportant notamment des modifications substantielles des conditions d'exploitation et la suppression de l'obligation de remise en état du site en fin d'exploitation.

M. BOITARD s'insurge contre cette affirmation ; en effet, l'APC a autorisé l'entreprise à modifier les modalités de remise en état afin de répondre à des problématiques d'émergence de bruit.

M. CANCADE rappelle que l'autorisation avait été donnée en spécifiant que la remise en état se ferait progressivement pendant la durée autorisée de l'exploitation et que l'arrêté de 2014 instaure des conditions de remise en état complètement différentes, sans tenir compte de l'avis des riverains.

M. DOREL se reporte à la loi qui limite la durée maximale d'exploitation autorisable, ce qui contraint à déposer des dossiers de demande de prolongation à intervalles réguliers et contribue à une certaine confusion quant aux intentions des exploitants de carrières. Sur le fond, il insiste sur le fait que les modifications dont il est question ont permis d'apporter des améliorations dont bénéficient les riverains les plus exposés.

M. DELORME revient sur la différence entre le périmètre d'exploitation et le périmètre autorisé. Aujourd'hui, la réglementation demande aux exploitants de mettre en place des mesures compensatoires pour la préservation de la biodiversité qu'il est plus facile de maîtriser et contrôler sur un espace clairement délimité. Par ailleurs, la réglementation est ainsi faite qu'il faut proposer un réaménagement dès la demande d'autorisation et que celui-ci peut être remis en question lors des demandes d'extension ultérieures, inévitables avec la réglementation actuelle qui limite la durée d'exploitation, donc la portée des projets. La profession prône la mise en place d'un dispositif qui permettrait de s'engager sur des projets à long terme, assortis de renouvellements périodiques d'autorisation, et qui ouvriraient une perspective globale claire du projet d'exploitation et de réaménagement. Aujourd'hui, on a des autorisations limitées à 30 ans maximum pour des gisements qui pourraient être exploités jusqu'à plusieurs centaines d'années.

Mme GARDET rappelle qu'en 2005, le Parc Naturel a émis un avis défavorable à la demande d'autorisation, à la suite duquel une discussion avec le pétitionnaire avait permis d'élaborer les conditions de remise en état qui figuraient dans l'arrêté. En 2014, le Parc Naturel a été consulté pour les modifications projetées, le sujet a été abordé en CSS. En revanche, le Parc Naturel avait aussi compris que la remise en état se faisait dans le cadre d'un arrêt définitif de l'exploitation de la carrière, ce qui n'était pas le cas. Mme GARDET a entendu qu'il y avait des mesures compensatoires, ce qui n'avait jamais été évoqué auparavant. M. DOREL précise qu'il n'y en a pas de prévues à ce jour, et que les mesures envisagées sont des mesures d'évitement et de réduction et de surveillance. L'évitement principal est la réduction de l'emprise d'exploitation qui préserve une zone particulièrement riche.

Mme ELIE revient sur la concertation. Si elle confirme la présence de la commune autour de la table, elle fait part de désaccords exprimés à plusieurs reprises, notamment sur le choix du prestataire, sur la présence de certaines personnes qui n'apportaient rien au débat, et au final les représentants de Saint-Julien-Molin-Molette ne sont pas d'accord avec ce qui est proposé dans les conclusions de la concertation.

M. SCHUFFENECKER précise que l'Etat n'était pas partie prenante de la concertation, mais a suivi son déroulement.

Mme BELLANCOURT n'a pas consulté le DDAE, mais, au vu de la présentation d'aujourd'hui, il ne lui semble pas qu'il y ait de grandes différences par rapport à l'arrêté qui a été annulé par le tribunal administratif. Par exemple, l'arrêté de 2020 autorisait un tonnage annuel moyen de 150 000 tonnes, avec un maximum de 165 000 tonnes. Limiter à 150 000 tonnes fait penser aux riverains qu'il n'y a pas de différence par rapport à ce qui a été annulé.

M. DOREL expose les principales différences entre l'autorisation de 2020 et le DDAE de 2022 :

- Réduction du nombre de camions de 240 à 120 par jour et répartition sur deux itinéraires
- Réduction du tonnage annuel de 165 000 tonnes à 150 000 tonnes
- Réduction de l'emprise d'exploitation
- Réduction de la durée d'exploitation
- De nouvelles mesures ont été proposées

Mme ELIE considère que les efforts présentés par l'entreprise Delmonico Dorel sur les tonnages et sur la durée ont déjà été compensés par l'exploitation du site au maximum de la capacité autorisée pendant les années de procédure judiciaire et administrative. Selon son analyse, le bilan global ne sera donc pas très différent à la fin de la période d'exploitation.

M. CANCADE s'interroge sur le fait que la diminution annoncée du nombre de camions ne paraît pas cohérente avec le maintien d'une capacité d'exploitation aussi élevée. Il aimerait savoir si, finalement, la déviation initialement envisagée est faisable et finançable.

Sans vouloir refaire les débats qui ont eu lieu au cours de la concertation, M. DOREL rappelle que le trajet d'évitement est techniquement réalisable, que l'entreprise est prête à le financer, mais que ce n'est pas le choix exprimé lors de cette concertation.

M. CANCADE a constaté que, malgré tout ce qui a été dit, il y a toujours autant de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette. Pour lui, les chiffres présentés sont des moyennes qui masquent la réalité des nuisances.

M. DOREL répond que, tout en respectant les contraintes de l'APMD, il répond autant que possible à la demande locale et fait en sorte de garder son personnel au travail, au détriment de l'aspect économique.

Mme ELIE comprend que l'exploitation est organisée pour respecter le tonnage annuel imposé. **M. BOITARD** détaille la méthode mise en place pour maintenir l'activité dans ce contexte : suivi des sorties en temps réel et planification des jours d'activité pour arriver progressivement au tonnage autorisé en mars 2023. Cette solution a été préférée à une extraction continue jusqu'à 100 000 tonnes suivie d'une longue période de fermeture assortie de chômage technique.

Mme ELIE ne conteste pas l'existence d'un marché local à satisfaire, mais remet en cause le fait qu'une partie non négligeable de la production part en dehors du territoire, notamment par voie fluviale. Elle considère qu'une discussion serait possible autour d'un projet raisonnable, à portée locale, avec des impacts acceptables.

Mme BELLANCOURT revient sur la baisse de moitié annoncée du trafic, qui ne porte que sur le maximum autorisé qui devrait être exceptionnel. En revanche, la moyenne ne peut pas être divisée par deux du fait de la production annoncée, et c'est pourtant elle qui est représentative des nuisances subies par les riverains. Baisser le maximum autorisé conduit mathématiquement à augmenter la moyenne journalière compte tenu de la production prévue. On va donc aboutir à une augmentation des nuisances quotidiennes pour les riverains.

M. DOREL répond que le report d'une partie du trafic sur un autre itinéraire permettra de diminuer significativement le nombre de passages dans Saint-Julien-Molin-Molette.

Mme BELLANCOURT pense qu'il faudrait travailler sur la moyenne journalière de passages et chercher à la diviser par deux pour aboutir à une réelle amélioration des nuisances subies par les riverains. Elle rappelle que le tribunal a jugé que ces nuisances inacceptables justifiaient l'annulation de l'arrêté d'autorisation.

M. DELOLME demande la proportion de riverains qui se plaignent des nuisances. **Mme ELIE** répond que l'élection de l'équipe municipale en place a principalement été portée par cette problématique, ce qui indique qu'une large majorité de riverains s'est prononcée contre ces atteintes.

M. FOREST prend la parole au nom de son association. Celle-ci est favorable à la limitation de la zone de chalandise à l'échelon local, et demande que le récapitulatif de la destination finale des roches soit mis à jour annuellement et présenté à la CSS. Au passage, il signale qu'il y a souvent des camions Delmonico-Dorel se rendant en Haute Loire, ce qui laisse supposer qu'il y a plus d'export qu'annoncé.

M. DOREL indique que ces camions viennent d'Albon pour approvisionner des centrales à béton.

Mme ELIE évoque les chargements de cailloux qui partent de la carrière jusqu'à Sablons pour y être lavés avant d'être livrés en Haute-Loire.

M. DOREL confirme que certains chantiers routiers doivent être approvisionnés en granulats lavés ; l'entreprise ne livre ces produits que dans le département de la Loire.

M. FOREST a également constaté que des cailloux livrés dans les environs viennent de loin (jusqu'à Tarare), pendant que Delmonico Dorel livre des clients lointains. Il pense qu'il y aurait moyen de rationaliser le marché pour limiter les trajets sans nuire à l'activité des carrières.

A la lumière des études réalisées pendant la concertation, **M. DOREL** affirme que la large majorité des livraisons se fait à moins de trente kilomètres. Il est plus difficile d'évaluer, et encore plus de maîtriser la destination finale des produits enlevés sur place par les clients. **M. DOREL** confirme qu'aujourd'hui, il ne peut pas servir certains clients géographiquement proches, qui sont obligés de se tourner vers d'autres fournisseurs forcément plus éloignés.

M. VALLOT intervient pour confirmer la position de la municipalité et des agriculteurs de la commune contre la réalisation d'une déviation dont le tracé impacterait des parcelles agricoles. Ils préfèrent supporter un peu plus de passages de camions sur un réseau routier existant, même s'il n'est pas suffisamment dimensionné pour ce type de circulation.

M. CANCADE demande que soit inscrit au compte-rendu que des habitants sont opposés à cette déviation à cause de ses impacts environnementaux.

M. VALLOT fait état de chantiers récents qui ont fait appel à des roches venant de Bourg-Argental. Il certifie que la commune de Colombier n'ira pas s'approvisionner ailleurs que sur place pour les chantiers prévus dans les années qui viennent, sans pour autant augmenter le trafic dans le village de Saint-Julien-Molin-Molette.

M. CANCADE ne discute pas de la nécessité de desservir le marché local à hauteur de ses besoins, plutôt que de faire venir de loin les matériaux indispensables. Il s'interroge sur la pertinence de la prolongation de 25 ou 30 ans d'une carrière dans un monde en proie à la crise climatique et énergétique que l'on connaît. Est-il raisonnable de penser que l'utilisation de quelques camions au gaz, voire à propulsion électrique soit la bonne solution alors qu'il serait plus sensé de rationaliser le marché et abandonner les transports à grande distance.

Il indique que les derniers chantiers de route connus dans le Pilat ont été effectués avec des granulats provenant d'autres départements.

M. DOREL rappelle qu'historiquement, les carrières ont été créées pour répondre à un besoin local. Par ailleurs, limiter les transports est un impératif économique dans une profession où la matière a une faible valeur commerciale. Fermer la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette contraindrait les clients locaux à s'approvisionner ailleurs avec un impact globalement dégradé. C'est ce qu'on observe actuellement avec l'application rigoureuse de l'APMD.

M. DOREL donne les grandes lignes de la politique de l'entreprise vis-à-vis de la transition énergétique incluant l'usage du transport fluvial, la mise en place d'une station-service gaz et l'extension progressive du parc de camions fonctionnant au gaz et de véhicules utilitaires et commerciaux à propulsion électrique. Il réaffirme que l'exploitation d'une carrière ne peut être économiquement viable qu'à partir d'un certain volume de production. Le chiffre de 50 000 tonnes par an évoqué lors de certaines discussions est en-dessous du seuil de viabilité économique pour la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette. **M. DOREL** explique que la fermeture des carrières n'éliminera pas les besoins en matériaux et qu'il faudra aller plus loin pour s'approvisionner. Il cite le cas de la région bordelaise où l'absence de carrières à un moment donné avait conduit à acheter des pierres en Écosse. Il faut admettre que, selon les études menées par l'État, il y a un déficit de matériaux dans la Loire.

Mme BELLANCOURT demande que la liste exhaustive des destinations finales de chaque chargement soit communiquée, au moins à titre confidentiel, à la DREAL, et qu'une synthèse soit présentée en Commission de Suivi de Site.

M. DELORME intervient au nom de la profession. Il faut être conscient des besoins à satisfaire et des évaluations prospectives à 10 ans et au-delà, mais aussi du fait que la profession intègre les évolutions sociétales et les préoccupations environnementales, y compris avec la production de matériaux de recyclage. Au niveau régional, on considère aujourd'hui qu'en 2032, les besoins en matériaux seront moins importants qu'actuellement. Concernant les transports et les distances, **M. DELORME** rappelle que toutes les carrières ne fournissent pas les mêmes matériaux et que certains chantiers demandent des qualités spécifiques pour assurer leur longévité. C'est le cas de la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette qui fournit des matériaux dont la qualité convient parfaitement pour les travaux routiers. C'est aussi le cas pour les matériaux alluvionnaires

nécessaires à la fabrication du béton, qui sont transportés de la vallée du Rhône vers la Haute-Loire qui ne dispose d'aucune ressource de ce type. Globalement, le périmètre de chalandise d'une carrière se situe entre 30 et 60 kilomètres. Le produit des carrières est celui qui se transporte le moins entre le lieu de production et le lieu de sa mise en œuvre, sans commune mesure avec tous les biens de consommation quelle que soit leur nature. Le schéma régional des carrières promulgue le maintien du maillage des carrières et la production locale. Enfin, l'accroissement des exigences environnementales sur l'exploitation des gisements conduit à augmenter les coûts de production ; il en résulte que le tonnage minimal pour atteindre l'équilibre entre les coûts et les revenus augmente régulièrement.

Mme ELIE comprend que les investissements doivent être amortis.

Mme BELLANCOURT a consulté le schéma régional des carrières et a constaté qu'il a été élaboré sans tenir compte de la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette.

Mme ELIE évoque l'absence de réponse aux courriers adressés à la Préfecture d'une part sur le transport de stériles en dehors de la commune alors qu'ils devraient rester sur place pour la remise en état du site (février 2022), d'autre part sur l'annulation de l'implantation de piézomètres (janvier 2022). Sur ce point, les prescriptions de l'APMD ne vont pas dans le sens d'une amplification des contrôles environnementaux liés au fonctionnement de la carrière.

3. Synthèse de la dernière inspection du site par la DREAL

Mme ROME présente la dernière inspection du site, qui a eu lieu le 09/05/2022, et qui a porté sur les éléments suivants :

- Trafic routier :
Constat des passages de camions dans les villages avec relevé des plaques d'immatriculation puis vérification de l'application des procédures mises en place sur le site : enregistrement, pesage, ...
Toutes les mesures prescrites sont appliquées. Les informations sont concordantes entre l'observation et les registres et l'exploitant est en mesure de fournir toutes les informations requises
- Suivi environnemental de la carrière
Vérification du respect des prescriptions de l'APMD
Aucune anomalie constatée
- Bruit
Suite à une non-conformité constatée à Colombier en juillet 2021 et actée par arrêté de mise en demeure de novembre 2021, l'exploitant a réhaussé le merlon de la zone des pierres à bâtir. Des mesures effectuées en janvier 2022 ont montré la conformité du niveau sonore à cet endroit.
Des mesures réalisées en juin 2022 ont montré que la même source était à l'origine d'une émergence non conforme au niveau des Fougères. Il s'avère que la perception du bruit de la carrière à cet endroit est fortement influencée par les conditions météorologiques.
L'exploitant doit compléter son dispositif de traitement à la source.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé le 28 octobre 2022. La consultation des services de l'Etat durera 4 mois ; elle aboutira soit à des demandes de compléments, soit à sa recevabilité. Dans ce dernier cas, une enquête publique se déroulera pendant un mois. La décision d'autorisation interviendra 3 mois après la fin de l'enquête publique.
Il n'y a pas de demande de dérogation.

Mme ELIE fait remarquer que l'APMD se termine en mars 2023, bien avant la fin de l'instruction du DDAE et demande ce qu'il va se passer dans l'intervalle. Mme ROME pense que la durée de l'APMD sera prolongée jusqu'à la fin de l'instruction.

Mme ELIE demande que l'enquête publique ne se déroule pas pendant l'été.

4. Questions diverses

M. SANCHEZ déplore qu'on n'ait pas parlé des salariés qui subissent directement la situation. Il exprime la détresse du personnel qui se sent en sursis, et il demande aux riverains leur sentiment pas rapport à des personnes qui vivent avec le risque d'un licenciement en cas de fermeture de la carrière.

Mme HOUSSAY répond que ce n'est pas parce qu'on est contre l'exploitation de la carrière qu'on est pour le licenciement des ouvriers. Delmonico Dorel a la possibilité de transférer ses salariés sur d'autres sites qu'elle exploite.

M. SANCHEZ objecte que ce n'est pas forcément une solution acceptable pour tous les salariés.

M. CANCADE replace le problème dans un contexte plus large qui laisse envisager de grosses difficultés pour l'emploi dans d'autres domaines tels que l'industrie automobile ou l'industrie pétrolière. Nous sommes dans une période de transition vers un autre modèle de société. Il ne demande pas d'arrêter l'activité des carrières, mais de le faire différemment. Il est conscient des efforts consentis par l'exploitant, mais pense qu'ils ne sont pas suffisants vis-à-vis de la conjoncture. L'État a son rôle à jouer pour orienter globalement les activités réglementées vers une meilleure prise en compte de cette problématique planétaire. D'ici quelques années, les problèmes ne se limiteront pas à l'équilibre économique, mais ils concerneront des besoins vitaux. Il est temps d'œuvrer à tous les niveaux ; en premier lieu, l'État devrait arrêter de défendre les entreprises aveuglément, y compris celles qui nuisent à l'environnement.

M. SCHUFFENECKER fait remarquer que l'État ne peut agir que dans le respect de la Loi.

M. CANCADE pense que ce n'est pas suffisant face au désastre annoncé.

Mme ELIE souligne de l'arrêté préfectoral de 2020 a été annulé par le tribunal alors qu'il était réputé respecter la loi.

M. CANCADE a l'impression que la nouvelle demande ne prend pas en compte les raisons de fond qui ont conduit le tribunal à annuler le précédent arrêté d'autorisation et qu'en attendant, elle poursuit un mode d'exploitation irrespectueux de l'environnement.

Pour **Mme GARDET**, les salariés du Parc Naturel, dont elle fait partie, se sentent aussi menacés lorsqu'ils voient des banderoles « Non au Parc Naturel ». Ceci étant dit, elle réprovoque la formulation employée tout au long des débats qui qualifient de « contraintes ou exigences environnementales » les mesures prescrites pour la protection de l'environnement et de la santé publique. Il faut remettre l'homme à sa place dans la nature, et rechercher un équilibre respectueux de toutes les composantes de l'environnement.

Mme ELIE abonde dans ce sens et pense que ce combat doit être replacé dans un contexte beaucoup plus large.

Concernant la fermeture de site et la délocalisation des emplois, **M. FOREST** fait le parallèle avec une situation vécue dans le milieu industriel. La fermeture s'anticipe, et il est possible d'arriver à des compromis acceptables par toutes les parties prenantes, et dans l'intérêt commun.

M. CANCADE s'étonne que, malgré l'arrêt du Tribunal Administratif, on ne parle que de la poursuite de l'exploitation sans jamais aborder l'éventualité d'une transformation radicale du site, comme un arrêt complet de l'exploitation, ou une limitation stricte à la desserte locale. Il renvoie à un schéma départemental des carrières qui préconisait le maintien d'un réseau de petites carrières à portée très locale pour minimiser les transports, et il ne trouve pas logique que la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette soit exploitée par un grand groupe.

M. DELORME rappelle qu'il y a 573 carrières sur la région Auvergne Rhône Alpes, et qu'une carrière de roche massive produisant 150 000 tonnes par an est une petite carrière. A titre de comparaison, la plus grosse carrière de la région produit 2 000 000 de tonnes par an. Les carrières produisant de l'ordre de 50 000 tonnes par an sont destinées à la pierre à bâtir ou à la roche ornementale. On ne peut pas aujourd'hui miser sur ce marché, dont les débouchés se font de plus en plus rares, et qui ont par ailleurs un rendement matière déplorables, c'est-à-dire qu'elles génèrent beaucoup plus de déchets à la tonne produite.

Il confirme que le schéma départemental des carrières préconise le maintien d'un réseau de proximité. Quant à la massification, il pense qu'elle surviendra si on se trouve dans l'incapacité à maintenir ce réseau.

Mme HOUSSAY demande si l'éventualité de l'arrêt de la carrière a été envisagée.

M. DOREL tient compte de cette éventualité dans ses études prospectives, et en mesure pleinement les conséquences pour son entreprise et pour la zone de chalandise que couvre la carrière de Saint-Julien-Molin-Molette.

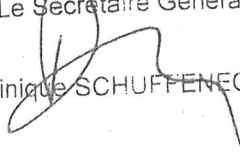
Mme ELIE demande si l'entreprise a anticipé l'ensemble des mesures à prendre en cas de fermeture pour la remise en état du site.

Mme ROME retrace l'historique des carrières dans le département de la Loire qui en a connu plus d'une centaine à une époque où une carrière était créée à chaque ouverture de chantier d'importance, sans se préoccuper de la réglementation. La plupart du temps, elles étaient abandonnées en l'état quand l'extraction n'était plus intéressante.

Clôture de la réunion

Monsieur SCHUFFENECKER remercie les participants et lève la séance.

Pour le Préfet
et par délégation,
Le Secrétaire Général


Dominique SCHUFFENECKER

