

# 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

### CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS

Gilbert BADOIL - Commissaire Enquêteur

## SOMMAIRE

<b>1. SYNTHÈSE DU PROJET ET DE L'ENQUÊTE.....</b>	<b>3</b>
1.1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUÊTE .....	3
1.2. PRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE ET DU PROJET.....	6
1.3. ÉTUDES D'IMPACT ET DES DANGERS .....	11
1.4. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE / RESULTATS.....	16
<b>2. CONCLUSIONS MOTIVÉES ET AVIS DU CE.....</b>	<b>20</b>
2.1. ÉLÉMENTS PRIS EN COMPTE DANS L'AVIS DU CE.....	20
2.2. POINTS MARQUANTS DU PROJET ET DE L'ENQUÊTE.....	20
2.3. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR.....	28

## CONVENTION D'ÉCRITURE

• *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*



*Carrière des « Gottes »*

## **1. SYNTHÈSE DU PROJET ET DE L'ENQUÊTE**

### **1. CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUÊTE**

*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 été annulée par le tribunal administratif de Lyon en février 2022. L'entreprise a élaboré un second projet objet de la présente enquête.*

### 1.1.1. IDENTITE DU MAITRE D'OUVRAGE

**Raison sociale :** DELMONICO DOREL CARRIERES

**Forme juridique :** Société par actions simplifiée (SAS)

**Capital :** 5 200 000 €

**Adresse site :** « Les Gottes » 42220 – Saint-Julien-Molin-Molette

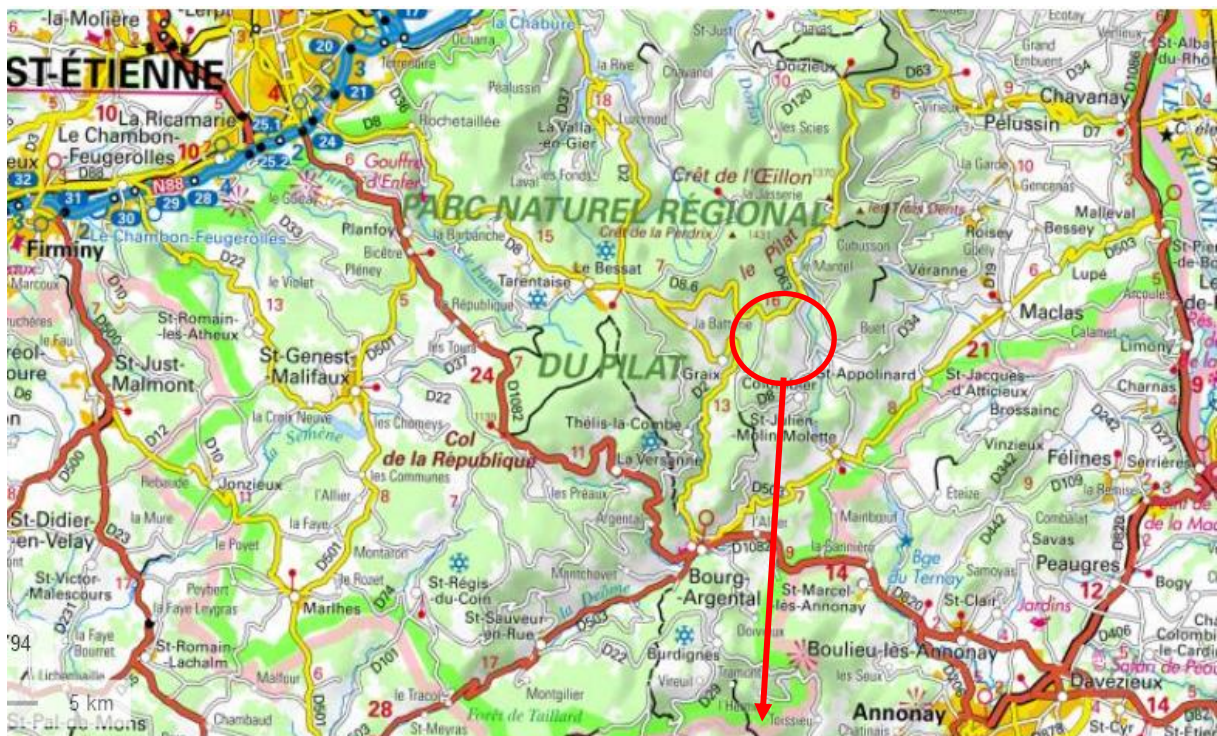
**Adresse siège social :** La Ravicole – 26140 Andancette

**Président et signataire de la demande :** Dominique DOREL

**Réfèrent en charge du dossier :** Hadrien DESCORMES, responsable Foncier et Environnement

**Code APE :** 0812Z

**SIRET :** 483 182 010 00023



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

### 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 devenu un acteur local majeur de la production et de la distribution de matériaux de construction. Il emploie environ 300 collaborateurs.

Le groupe 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.

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 ETAPES PRINCIPALES DE LA PRESENTE DEMANDE D'AUTORISATION**

- **28 octobre 2022** : nouvelle demande d'autorisation déposée par l'entreprise sur la base d'un projet modifié du fait de l'annulation par le tribunal administratif de l'autorisation délivrée le 2 janvier 2020 par Madame la préfète de la Loire. Le contenu de la demande est précisé au § 1.4 ci-après.
- **Début 2023** : dans son rapport référencé UID4243 MEA 023 0128, l'inspecteur de l'Environnement qualifie le dossier de « complet et régulier » et propose la mise à l'enquête du projet.
- **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.
- **20 juin 2023** : désignation du commissaire enquêteur par le Tribunal Administratif 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 mercredi 18 octobre 2023 à 16h 30, afin de recueillir les observations et les requêtes des personnes intéressées par le projet.

### **1.1.4. CONTENU DE LA DEMANDE D'AUTORISATION 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.

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

On note 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 présent projet, les zones les plus sensibles au plan faune et flore ne sont plus défrichées.**

## **1.2. PRESENTATION DE L'ENTREPRISE ET DU PROJET**

### **1.2.1. LOCALISATION DE L'ENTREPRISE**

La carrière dite des « Gottes », objet de la demande de renouvellement et d'extension, est située 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. 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.

### **1.2.2. ACTIVITES DE L'ENTREPRISE**

Ce sont essentiellement des activités liées à l'exploitation d'une carrière de roches dures pour produire des matériaux (blocs et granulats de diverses tailles) destinés principalement au BTP, à savoir : extraction au moyen de tirs de mines, concassage, criblage, transport par camions.

### **1.2.3. ACTIVITES CLASSEES JUSTIFIANT LA PRESENTE ENQUETE**

L'exploitation du site fait actuellement l'objet d'une autorisation à titre provisoire délivrée le 21 mars 2022 par Madame la Préfète de la Loire, suite à l'annulation par le tribunal administratif de Lyon, le 28 février 2022, de l'autorisation délivrée le 2 janvier 2020.

Cette autorisation provisoire limite la production de la carrière à 100 000 tonnes/an (au lieu de 165 000 t/an). Un maximum de 75 000 tonnes/an traversent Saint-Julien-Molin-Molette et un maximum de 50 camions par jour (au lieu de 240) traversent le bourg.

Les activités liées au présent projet d'extension, classées au titre des ICPE, sont décrites dans le tableau suivant.

Rubrique de la nomenclature	Intitulé et nature de l'activité	Equipements concernés et volume autorisé	Régime applicable et rayon d'affichage
2510.1	Exploitation d'une carrière de roche massive (granite et gneiss)	- Superficie totale : 278 862 m <sup>2</sup> - Rythme maximal d'exploitation : 150 000 t/an - Durée : 25 ans	<b>A</b> <b>Rayon : 3 km</b>
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 <sup>2</sup>	E
1434-1b)	Distribution de carburant (gasoil)	Débit maximum de l'installation : 5 m <sup>3</sup> /h	DC
4734	Stockage de carburant (gasoil).	Capacité totale de stockage : 40 m <sup>3</sup> soit 33 t	NC

**Régime applicable : A = autorisation ; E = enregistrement ; D = déclaration ; 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 .

#### **1.2.4. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS, SCHEMAS ET PROGRAMMES LOCAUX ET REGIONNAUX**

Le projet est compatible avec tous les plans, schémas et programmes locaux et régionaux : SRC, SDAGE, SCoT Sud-Loire, PLU de SJMM, SRADDET. Il est également cohérent avec la charte du PNR du Pilat.

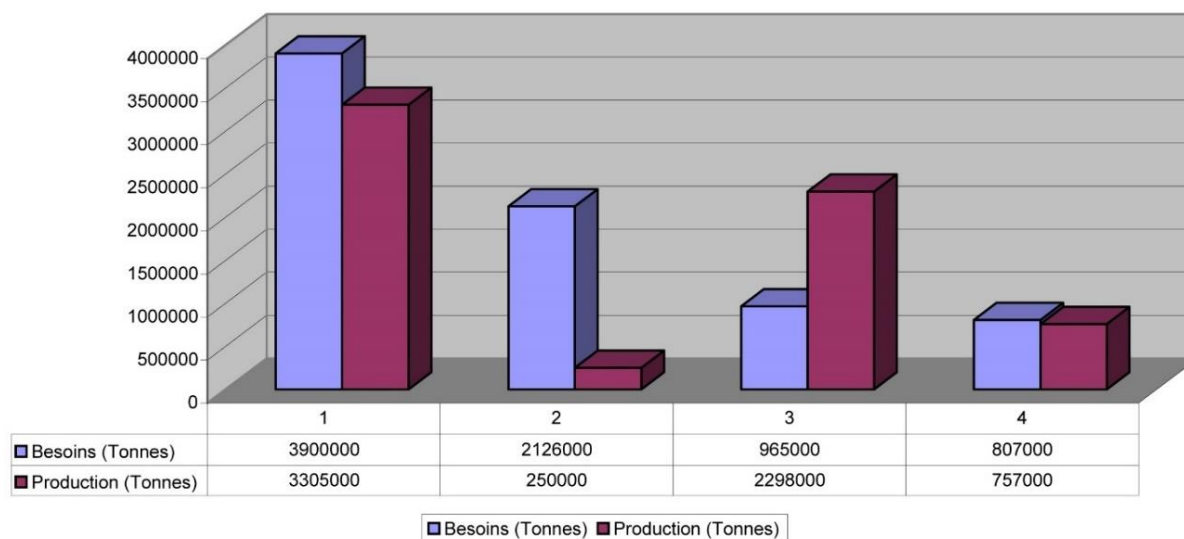
#### **1.2.5. SITUATION OFFRE/DEMANDE DE MATERIAUX DANS LE DEPARTEMENT DE LA LOIRE**

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 2 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

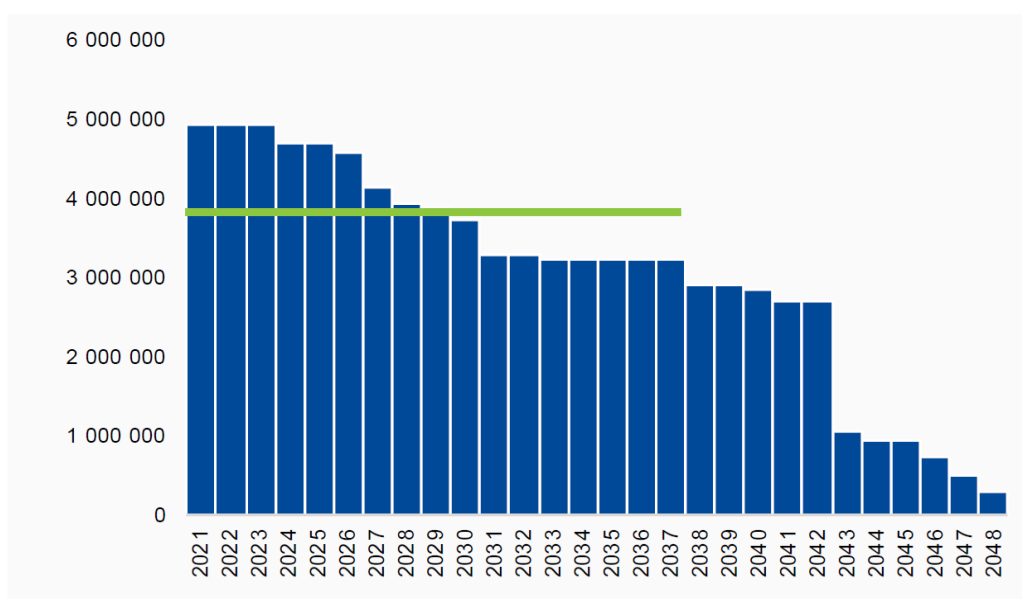


**Déficit en matériaux :** ce diagramme met en évidence le déficit du département de la Loire en production de granulats par rapport à sa consommation ; en particulier au niveau de l'arrondissement de Saint-Étienne.

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
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>20</b>	<b>11</b>

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 Saint-Etienne ne couvrent que 12% de ses besoins.

#### **1.2.6. 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.

Elle 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.

#### **1.2.7. NATURE ET VOLUME DES PRODUITS EXTRAITS**

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

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

L'exploitation est prévue pour une durée de 25 ans comprenant l'extraction du tonnage autorisé et la remise en état coordonnée du site. 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 :

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

### **1.2.8. 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. Elles sont implantées sur le carreau de la carrière : 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 m<sup>3</sup>.

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 aux travaux de maintenance.

### **1.2.9. VOLET SOCIAL ET ECONOMIQUE**

#### **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
<b>Chiffre d'affaires HT</b>	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.***

#### **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.

- La commune de SJMM n'a pas de convention de mécénat avec l'entreprise DDC. Mais 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. Ainsi, on ne peut connaître la contribution financière de DDC à la commune de SJMM.

## Création d'emplois

Le projet ne créera pas d'emploi supplémentaire 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 « Gotttes » et dans les services supports.

A ces emplois il faut ajouter les emplois induits chez les fournisseurs et les sous-traitants. 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 ».

## 1.3. ETUDES D'IMPACT ET DES DANGERS

### 1.3.1. 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 dans leur conditions d'exploitation afin que le projet s'insère au mieux dans son environnement en respectant la législation et la réglementation en vigueur.*

Dans le dossier d'enquête, toutes les composantes qui caractérisent l'environnement du site de la carrière des « Gotttes » ont été prises en considération : eaux superficielles et souterraines, rejets atmosphériques, émissions sonores, vibrations dues aux tirs de mines, gestion des déchets, trafic routier, milieux naturels (zones NATURA 2000, faune, flore), effets sur la santé des riverains, etc.

Ci-après sont résumés les **impacts résiduels** du projet sur les différentes composantes de l'environnement de la carrière sachant que l'impact résiduel est celui qui est occasionné, in fine, après mise en œuvre des mesures préventives (dites mesures ERC) destinées à limiter voire éviter les impacts négatifs du projet.

<i>Caractérisation des impacts résiduels du projet</i>				
<b>Positif</b>	<b>Nul à négligeable</b>	<b>Très faible à Faible</b>	<b>Modéré</b>	<b>Fort</b>

<b>Milieu</b>	<b>Composante environnementale</b>	<b>Caractérisation Impact résiduel</b>
<b>Milieu physique</b>	Stabilité des terrains	
	Destruction des sols	
	Erosion des sols	
	Pollution chronique des eaux souterraines	
	Pollution accidentelle eaux souterraines	
	Impact sur le cours d'eau du Ternay	
	Captage AEP dans le Ternay en amont du site	
	Climat (émissions GES)	
<b>Milieu naturel</b>	Habitats et espèces à enjeux	
	Impact sur sites Natura 2000	
<b>Milieu humain</b>	Economie locale	
	Axes touristiques	
	Trafic lié à la commercialisation	
	Poussières sur parcelles agricoles	
	Dégradation boisements proches	
	Défrichement zones boisées	
	Pertes économiques pour les propriétaires	
	Impact lié aux émissions sonores	
	Impact lié aux vibrations (tirs de mines)	
	Impact sur les plantes lié aux poussières	
	Impact lié aux rejets gazeux (véhicules)	
	Impact poussières sur l'esthétique des terrains	
	Impact olfactif rejets gazeux	
	Risques pour la santé publique (habitants) liés aux poussières, aux COV, au bruit,...	
	Impact lié à la production de déchets	
Impact sur le paysage suite à la remise en état du site		
Effets cumulés avec des activités environnantes		

### **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 est source 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 de mon 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 constitue 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.

### **1.3.2. 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 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 de déterminer 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.

Une synthèse de chaque phase de l'étude, exposée plus en détail dans mon rapport d'enquête, est portée ci-après.

### **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. Ils 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** au 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..

L'analyse de l'accidentologie sur les 1 800 carrières de roches dures recensées sur le territoire national, aboutit à six typologies d'accidents associés à des probabilités d'occurrence comme le précise le tableau ci-après.

Accidents	Probabilité sur 30 ans	Probabilité annuelle	Classification
Pollution accidentelle des eaux	$3,9.10^{-3}$	$1,3.10^{-4}$	Improbable
Utilisation des explosifs	$3,3.10^{-3}$	$1,1.10^{-4}$	Improbable
Pollution chronique des eaux	$1,7.10^{-3}$	$5,7.10^{-5}$	Très improbable
Ensevelissement – projection – chute – happage	$1,7.10^{-3}$	$5,7.10^{-5}$	Très improbable
Incendie	$1,1.10^{-3}$	$3,7.10^{-5}$	Très improbable
Ligne électrique	$6.10^{-4}$	$2.10^{-5}$	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 relatives à la pollution accidentelle des eaux et à l'utilisation des explosifs qui peuvent être qualifiées d'**improbables**.

### **Phase 2 : évaluation préliminaire des risques (EPR)**

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 l'arrêté du 29 septembre 2005. Dans le cas présent on aboutit au tableau ci-dessous :

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 improvable)	1
Ensevelissement – projection – chute – happage	1 (sérieuse pour le personnel uniquement)	1 (très improvable)	1
Pollution chronique des eaux	0 (nulle pour l'homme) 1 (sérieuse pour l'environnement)	1 (très improvable)	1
Ligne électrique	0 (nulle pour le personnel et l'environnement)	1 (très improvable)	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 spécialisés, 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.
- **la pollution accidentelle** qui représente un risque pour le seul environnement. Ce risque a également été étudié en détail dans la présente étude.

### **Phase 3 : analyse détaillée 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 vélocité serait alors prise en compte. **Une ADR n'est donc pas nécessaire.**

### **APPRECIATION DU CE SUR L'ETUDE DES DANGERS**

***L'exploitation d'une carrière présente des dangers significatifs 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, dans la situation future (après extension), les dangers seront identiques du fait que les quantités extraites seront sensiblement de même niveau qu'avant 2020 et qu'elles seront réalisées avec 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 essentiel 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 (voir rapport).**

*Cela ne signifie pas, bien sûr, que cet événement 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, assez complète, 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.**

## **1.4. DEROULEMENT DE L'ENQUETE / RESULTATS**

### **1.4.1. INFORMATION DE PUBLIC**

L'avis d'enquête a été publié dans deux journaux locaux du département de la Loire – L'ESSOR et LA TRIBUNE-LE PROGRES-, dans les délais prévus par l'arrêté. L'affichage a été effectué dans les 10 communes concernées, sur le portail d'entrée de la carrière ainsi qu'en deux endroits de la RD8 proches du site.

Le dossier a été mis à la disposition du public :

- en mairie de Saint-Julien-Molin-Molette, en version papier, 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, en version papier, aux horaires d'ouverture habituels, à savoir : les mercredis de 10h à 12h et les vendredis de 14h à 17h.

- sur le site internet de la préfecture de la Loire à l'adresse suivante : [www.loire.gouv.fr](http://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 ».

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



#### **1.4.2. RECUEIL DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC**

Pour transmettre ses contributions, le public a pu disposer des moyens suivants :

- le registre « papier » en mairies de Saint-Julien-Molin-Molette et de Colombier, aux horaires d'ouverture habituels indiqués au § 4.1 ci-dessus, pendant toute la durée de l'enquête.
- le courrier postal, adressé en mairies de Saint-Julien-Molin-Molette et de Colombier, à destination du commissaire enquêteur (plusieurs courriers ont été remis en main propre).
- le registre numérique accessible pendant toute la durée de l'enquête, du lundi 18 septembre au mercredi 18 octobre 2023 à l'adresse : <https://www.registre-numerique.fr/carriere-st-julien-molin-molette>
- sur l'adresse électronique : [carriere-st-julien-molin-molette@mailregistre-numerique.fr](mailto:carriere-st-julien-molin-molette@mailregistre-numerique.fr)

#### **1.4.3. PERMANENCES**

Les mairies de Saint-Julien-Molin-Molette et Colombier ont pris toutes les mesures nécessaires pour organiser l'enquête dans les meilleures conditions, notamment par la mise à disposition de locaux adéquats et d'un ordinateur permettant d'accéder au site internet et à l'adresse électronique précités. Lors des permanences, les échanges ont toujours été courtois ; aucun incident n'est à signaler.

#### **1.4.4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC / INTERET PORTE AU PROJET**

##### Répartition des contributions mairies/registre dématérialisé

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

##### Modes de participation à l'enquête

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

Les tableaux ci-dessus mettent en évidence :

1) La participation importante du public (1115 contributions) qui a ainsi manifesté un fort intérêt pour le projet comme en attestent les 1875 visites du site, les 812 visiteurs et les 326 téléchargements. Cette forte participation confirme 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 possible 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.

J'estime que cette participation a été globalement 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.

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

Répartition géographique des contributeurs

<b>Situation géographique</b>	<b>Nombre de contributions</b>	<b>%</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>1115</b>	<b>100</b>

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

**RQ 1.** 539 contributions témoignent d'un avis franchement contre le projet ou d'une certaine réserve vis-à-vis du projet. 567 contributions sont très favorables au projet. Certaines contributions (de l'ordre d'une centaine) ont été déposées **à la fois** sur le registre numérique et sur les registre papier ou par voie de courrier (rien ne l'interdit).

***En conséquence je pense que les contributions « POUR » et « CONTRE » le projet sont quantitativement assez proches.***

**RQ 2.** Si les contributions « POUR » et « CONTRE ou RESERVEES » sont globalement assez équilibrées, les « CONTRE » sont géographiquement nettement plus nombreuses sur les communes où est implantée la carrière et sur celle de SJMM en particulier alors que les contribution « POUR » sont très nombreuses parmi la mouvance du maître d'ouvrage : salariés, clients, fournisseurs, organisations professionnelles, etc.

**RQ 3.** Au plan qualitatif, les contributions « CONTRE ou RESERVEES » 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 « POUR » évoquent particulièrement le maintien des emplois, l'activité économique, l'implantation de la carrière qui dessert les 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 ni 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.

## **2. CONCLUSIONS MOTIVEES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

### **2.1. ELEMENTS PRIS EN COMPTE POUR LES CONCLUSIONS ET L'AVIS**

*Pour étayer mes conclusions, j'ai pris en considération les éléments suivants :*

- Le dossier de demande d'autorisation environnementale présenté par l'entreprise DELMONICO DOREL CARRIERES et en particulier les études d'impact et de dangers. Ce dossier a fait l'objet d'observations et de recommandations de la part des services de l'Etat (MRAe, DDT, ARS, etc...) et il a été déclaré « Complet et régulier » par l'inspection de l'environnement.

- Mes visites du site.

- Le contexte économique et social.

- L'information du public.

- Le déroulement des permanences.

- Les contributions du public et des associations.

- Les avis des services de l'Etat (MRAe, ...).

- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la MRAe.

- Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à mon PV de synthèse.

- Les délibérations (disponibles) des conseils municipaux des 10 communes concernées par l'EP et de la Communauté de communes des Monts du Pilat qui comprend 16 communes.

- La prévalence de l'intérêt général sur les intérêts particuliers.

***In fine, je me suis posé la question suivante : « le projet de la société DELMONICO DOREL CARRIERES va-t-il dans le sens de l'intérêt général ? ».***

### **2.2. POINTS MARQUANTS DU PROJET ET DE L'ENQUETE**

***Du projet et de l'enquête, je retiens les éléments suivants.***

#### **- CONCERNANT LE PROJET DU MAITRE D'OUVRAGE**

***Ce projet consiste à pérenniser l'exploitation de la carrière des « Gottes » située sur les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette (42220). Pour cela, le maître d'ouvrage sollicite le renouvellement de son autorisation environnementale et l'extension du périmètre d'autorisation. Notons que le niveau d'extraction prévu – 150 000 t/an- classe ce site dans les « petites carrières » ; les « grandes carrières » extraient parfois plusieurs millions de tonnes par an.***

#### **- CONCERNANT LE CONTEXTE LOCAL**

***La carrière des « Gottes » est implantée sur les communes de Colombier et de Saint-Julien-Molin-Molette. La présente demande d'autorisation (renouvellement et extension), porte sur environ 28 hectares dont 14,5 ha sur Colombier et 13,5 ha sur SJMM.***

***Ces deux communes, qui comptent respectivement 300 et 1150 habitants, sont situées dans une belle région, le Massif du Pilat, lieu de tourisme de proximité pour la métropole stéphanoise, voire bien au-delà. Ce sont des communes rurales qui font partie de la communauté de communes des « Monts du Pilat » qui comprend 16 communes.***

*Elles 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 elles ne profitent pas des activités liées au trafic sur la route précitée comme c'est par exemple le cas de Bourg-Argental, commune d'environ 3000 habitants, située à 7 km de Saint-Julien-Molin-Molette.*

*Toutefois, bien que les communes de Colombier et SJMM ne sont distantes que d'environ 3 km, leurs contextes socio-économiques sont très différents.*

*Colombier. Les activités de cette commune sont principalement agricoles (élevage) ; elle compte une quinzaine d'exploitants. Le maire et ses adjoints sont très favorables à la présence de la carrière sur leur commune, notamment en raison de l'activité économique induite. Et, d'après eux, la population de Colombier est largement favorable à cette présence.*

*Les relations avec l'entreprise DELMONICO DOREL sont bonnes : à titre d'exemple, une « Convention de partenariat d'aménagement et de gestion d'un espace boisé » a été signée entre l'entreprise et la commune de Colombier en juillet 2019. Elle permettra à l'entreprise de compenser le défrichage en reboisant des parcelles appartenant à la commune de Colombier.*

*La carrière est située face au bourg de Colombier, donc très visible. Mais jusqu'à un passé récent, les camions transportant les matériaux issus de la carrière ne traversaient pas le bourg. Actuellement, depuis l'autorisation provisoire du 2 janvier 2022, une partie du trafic le traverse.*

*Saint-Julien-Molin-Molette. Cette commune a un passé industriel fort. Jusqu'au milieu du XX<sup>ème</sup> siècle, les activités industrielles y étaient très présentes. Depuis plusieurs siècles et jusqu'au début du XIX<sup>ème</sup> siècle pour les activités liées à la métallurgie du plomb (mines, fonderies) et depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle pour les activités liées au travail de la soie (principalement moulinage et tissage), avec un âge d'or vers 1850. Progressivement, à partir des années 1950, ces ateliers ont cessé leurs activités (le dernier au début des années 2000).*

*Aujourd'hui, la carrière des « Gottes » est la principale activité industrielle de la commune. La part de l'agriculture est encore significative avec 7 exploitants.*

*Pour limiter l'exode de la population consécutif à la disparition de nombreux emplois industriels, certaines municipalités ont favorisé le développement des activités touristiques et l'implantation d'ateliers de créations artistiques. Démarche cohérente, SJMM étant située dans le PNR du Pilat, lieu de tourisme pour les agglomérations lyonnaise et stéphanoise. On note la présence d'un office du tourisme, d'un camping, de sentiers de randonnée, etc.*

*Néanmoins, ces activités sont insuffisantes pour procurer des emplois en rapport avec la population et bon nombre d'habitants de SJMM occupent un emploi dans les communes voisines ou dans les bassins d'emploi d'Annonay et de Saint-Etienne.*

*Le remplacement naturel des générations ainsi que l'arrivée de néo-ruraux dans la commune, en recherche de quiétude, ont profondément modifié le profil de la population. Les habitants actuels sont beaucoup plus sensibles aux nuisances apportées par les activités industrielles.*

*Cette évolution n'est évidemment pas spécifique à SJMM ; au plan national, de très nombreuses communes rurales ont connu une telle évolution.*

*Si la carrière est peu visible du bourg de SJMM, la commune est fortement impactée par le trafic des camions transportant les matériaux issus de la carrière. C'est l'origine principale des relations difficiles entre le carrier, la municipalité et une partie de la population.*

*La municipalité actuelle, issue des élections de 2020, attache une grande importance à la protection de l'environnement. A titre d'exemple, SJMM est commune pilote pour un projet de « photovoltaïque*

collectif en autoconsommation » géré par la Communauté de communes des Monts du Pilat. Les premières installations sur des bâtiments publics doivent être mises en service en 2024/2025.

La position de la majorité municipale de SJMM vis-à-vis du présent projet peut se résumer comme suit :

1) Pas d'opposition de principe à l'existence de la carrière.

2) L'exploitation actuelle, dans le cadre de l'autorisation temporaire qui limite l'extraction annuelle de granulats à 100 000 t/an et le nombre de passages de camions à 50 par jour via SJMM, contribue à réduire fortement les nuisances dues au trafic dans le bourg de SJMM ; il n'y a pratiquement plus de plaintes en mairie. Ces conditions pourraient servir de base de discussion avec le maître d'ouvrage.

3) Elle est clairement et fermement opposée au projet tel que présenté dans le présent dossier car elle estime qu'il est peu différent de celui qui a reçu une autorisation en 2020 et qui a ensuite été annulé par le TA de Lyon ; notamment concernant le niveau d'extraction annuel demandé (150 000 tonnes vs 165 000 tonnes).

Bon nombre de personnes ayant déposé une contribution ou ayant évoqué la situation avec le commissaire enquêteur lors des permanences ont déploré un manque d'attractivité de la commune de SJMM, mais pour des raisons différentes selon qu'elles sont favorables ou défavorables au projet.

Nombreuses sont celles qui estiment que la profonde division qui existe depuis longtemps entre les « pros » et les « antis » carrière pénalise l'image de la commune.

**- CONCERNANT LE DOSSIER.**

Il est très étoffé (3309 pages) et exige de consacrer beaucoup de temps pour en saisir correctement toutes les composantes. Il est néanmoins clairement présenté et a été déclaré « complet et régulier » par l'inspection de l'Environnement. Les nombreuses annexes – arrêtés divers, jugement du tribunal administratif, comptes-rendus des commissions de suivi de site, résultats des campagnes de mesures, etc. - permettent de bien appréhender le contexte social du projet et l'étude paysagère permet d'apprécier l'impact de la carrière sur le contexte naturel.

**- CONCERNANT LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PLANS ET SCHEMAS LOCAUX ET REGIONAUX**

Compte-tenu des mesures de prévention/protection prévues dans le projet, il n'y a pas d'incompatibilité avec les objectifs des divers Plans, Programmes et Schémas en vigueur, notamment avec le SCoT Sud-Loire, le PLU de SJMM et le schéma régional des carrières Rhône-Alpes.

**- CONCERNANT LES IMPACTS DU PROJET HORS TRAFIC DES CAMIONS**

\* L'état initial des milieux (avant mise en oeuvre des mesures SRC) met en évidence : 1) Des enjeux importants pour le milieu physique, notamment le sol et les eaux. 2) Un enjeu globalement modéré concernant le milieu naturel (faune, flore et habitats) ; à noter des enjeux « assez forts » pour certaines espèces d'oiseaux. 3) 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 le bourg de SJMM.

\* Les impacts résiduels des nuisances inhérentes à l'exploitation d'une carrière (bruit, vibrations, poussières, impacts sur les eaux), hors circulation des poids-lourds et impacts sur les paysages,

*seront sensiblement identiques aux nuisances existantes avant 2020 car les procédés utilisés et les quantités de matériaux extraites seront du même ordre de grandeur.*

*\* Les impact résiduels sur les milieux physiques et naturels (faune, flore, paysages) sont qualifiés dans l'étude de faibles voire très faibles. Cela peut surprendre du fait du défrichement de 3,2 ha de forêt qui aura des impacts très significatifs. Mais il faut garder à l'esprit que ces impacts résiduels supposent que toutes les mesures ERC sont appliquées avec rigueur et que les travaux de réaménagement du site en fin d'exploitation sont achevés.*

*Cette qualification est réaliste si l'on considère le long terme : quelques années après l'arrêt de l'exploitation, si le réaménagement a été réalisé comme prévu, la faune et la flore auront réinvesti le site de la carrière et le paysage, suite aux plantations et à la re-végétalisation naturelle, bien que différent, pourra être à nouveau agréable à regarder. Cela, dans la mesure où une nouvelle autorisation ne prolonge pas la durée d'exploitation. Mais les habitants ne se projettent pas à 50 ans, ils considèrent les impacts durant l'exploitation. Dans cette période, malgré les mesures ERC mises en œuvre, les impacts seront assez importants. Deux impacts spécifiques doivent être toutefois mentionnés :*

*1) Les fissurations du bâti proche évoquées dans quelques contributions.*

*2) La perte de valeur des biens. A l'évidence, la proximité d'une carrière impacte de façon négative la valeur des biens (habitation et terrains) proches de la carrière. Ce point n'est pas abordé dans le dossier et préoccupe certains habitants alentour.*

*- CONCERNANT L'IMPACT DU TRAFIC DES CAMIONS.*

*Les nuisances induites par la circulation des camions dans le bourg de SJMM constituent la principale source de mécontentement, très largement évoquée par le public au cours de l'enquête (ce qui justifie l'importance du présent paragraphe dans mes conclusions). Avant 2020, le nombre maximum de passages de camions était de 240 par jour.*

*Dans le but de limiter au mieux cette source de nuisances, des itinéraires alternatifs permettant d'éviter les bourgs de SJMM et de Bourg-Argental ont été étudiés. En particulier, en 2012, le bureau d'études BEMO-URBA-INFRA a envisagé plusieurs possibilités de contournement (voir annexe 23 du dossier).*

*En février 2018, le pétitionnaire a initié une démarche de concertation ouverte à tous les habitants, via le cabinet Nicaya, sur la base de l'étude précitée. 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 entre le pétitionnaire et des élus de la municipalité de SJMM, de juillet à novembre 2019. A noter également 2 réunions en préfecture avec les parties prenantes (communes de Colombier et de SJMM, comcom des Monts du Pilat, Département, Services de l'Etat), fin 2019 et début 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 évoquées : 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 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.*

*L'arrêté d'autorisation temporaire du 21 mars 2022, dans son article 1, prescrit 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 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 entre le 11 mai et le 16 septembre 2022. Dix-sept personnes ont participé à ces réunions. Des représentants : du pétitionnaire ; des trois communes concernées (maires et/ou adjoints de Colombier, SJMM, Bourg-Argental) ; du PNR du Pilat ; de la communauté de communes des Monts du Pilat ; du Conseil départemental. 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, dont une synthèse est portée en annexe 31 du dossier, 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. De la lecture des 5 comptes-rendus je retiens deux points essentiels :*

*\* Le projet d'évitement n'a pas été retenu en raison notamment de ses impacts sur le territoire. La majorité des participants a opté pour la solution « réduction du trafic et répartition sur deux itinéraires (via Colombier et via SJMM) . Compte-tenu du contexte d'autorisation temporaire (qui ne peut durer des années), c'était alors la seule solution réaliste.*

*\*La municipalité de SJMM a demandé que la production de la carrière se limite à satisfaire les besoins locaux et a précisé qu'elle ne discutera pas sur un projet global au-dessus de 100 000 t/an, soit une baisse de 40% de l'activité ». D'après le pétitionnaire, à un tel niveau de production (100 000t/an), l'exploitation de la carrière n'est pas rentable.*

*Le présent projet est basé d'une part sur une production maximale annuelle de 150 000 t/an. Tonnage qui constitue, d'après lui, le seuil de rentabilité de l'exploitation. D'autre part, sur une optimisation du nombre de passages de camions dans les bourgs de Colombier (48/jour au maximum) et de SJMM (84/jour au maximum) et, globalement, 120/jour au maximum. Ce flux de camions est très inférieur à la situation antérieure à 2020 (240/jour au maximum).*

*Cependant, à moyen / long terme, la solution permettant de concilier au mieux l'exploitation de la carrière et une bonne qualité de vie des habitants des deux communes est la réalisation d'un itinéraire d'évitement du bourg de SJMM. Toutefois, cette solution est complexe, longue et onéreuse à mettre en oeuvre car elle implique peut-être la modification du PLU de la commune, l'empiètement d'une partie des nouvelles voies sur des terres agricoles donc d'éventuels recours, une participation des collectivités au financement, etc. Un tel processus s'étalerait sur plusieurs années.*

*A noter que plusieurs contributeurs ont évoqué le stationnement des véhicules le long de la RD8 dans la traversée du bourg de SJMM : d'une part les règles de stationnement ne sont pas toujours respectées ; d'autre part ils soulignent que le stationnement le long de la RD8 n'est pas cohérent avec son statut de voie départementale.*

#### **- CONCERNANT L'ETUDE DES DANGERS**

*Cette étude met en évidence que, moyennant une mise en œuvre rigoureuse des mesures de prévention et de protection prévues dans le projet, les conséquences sur le voisinage du site (personnes et habitations) de la survenance d'un phénomène dangereux majeur tel qu'un incendie ou une explosion, seront très limitées (fumées, odeurs).*



**- CONCERNANT L'EXPLOITATION DU SITE DES « GOTTES »**

*Mes visites du site -j'ai notamment assisté à un tir de mines- m'ont permis de visualiser la carrière dans son environnement (relief, cours d'eau, voies de circulation, habitations proches) et de constater les dispositions mises en oeuvre par le maître d'ouvrage en vue de limiter l'impact de l'exploitation sur l'environnement, en particulier les équipements et dispositions suivants : bardage et dépoussiérage du bâtiment concassage/criblage, arrosages divers pour le rabattement des poussières, recyclage des eaux de ruissellement, construction de merlons, réensemencement, gestion rigoureuse des expéditions des matériaux, etc. J'en ai conclu que l'exploitation de cette carrière est maîtrisée.*

**- CONCERNANT LE VOLET SOCIAL ET ECONOMIQUE**

*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 « Gottés » 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 ». A noter que ce nombre d'emplois est jugé surévalué par certains contributeurs.*

**- CONCERNANT LES AVANTAGES / INCONVENIENTS DU PROJET.**

*Rappelons que le projet de la société DELMONICO DOREL CARRIERES vise à renouveler son autorisation environnementale et à étendre la carrière actuelle sur une emprise foncière de 3,6 ha dont 3,2 ha seront défrichés. Un tel projet comporte naturellement des aspects positifs et des aspects négatifs.*

**Aspects positifs**

- Cette carrière permet aux entreprises de BTP du département de la Loire, et de façon marginale à celles des départements limitrophes, de disposer de matériaux locaux et d'éviter ainsi des coûts de transport excessifs.*
- Cette proximité contribue également à limiter les émissions de GES liées au transport.*
- Cette carrière permet aussi de limiter le recours aux matériaux d'origine alluviale, pratique davantage préjudiciable à l'Environnement.*
- Le projet permet de pérenniser un nombre d'emplois significatif directs et indirects chez les fournisseurs et les sous-traitants.*
- Le projet prévoit le réaménagement du site (reboisement, remblaiement, etc.) tout au long des 25 années d'exploitation en vue d'obtenir, in fine, un paysage qui s'intègre au mieux dans le relief alentour. Par ailleurs, le projet prévoit des aménagements complémentaires -création de mares, de nichoirs, etc.- favorables à la faune et à la flore.*
- Le projet prévoit un niveau d'extraction annuel maximal de 150 000 tonnes par an. Il est un peu inférieur à celui d'avant 2020 (165 000 t/an) mais le flux de camions sera réparti dans les deux directions : 30 à 40% via Colombier et 60 à 70% via Saint-Julien-Molin-Molette. Surtout, le nombre de passages de camions sera limité à 120 par jour contre 240 par jour avant 2020.*
- Le projet prévoit également le maintien de la commission de suivi de site (CSS) à laquelle participent les services de l'Etat, des représentants des municipalités et des associations. Elle permet, environ tous les deux ans, de faire le point sur l'évolution du chantier d'extraction, les travaux de réaménagement effectués, les incidents éventuels, etc. Cette commission doit permettre d'éviter les malentendus et de contribuer à une cohabitation moins houleuse entre l'exploitant et son voisinage.*

### **Aspects négatifs**

- Les activités liées à l'exploitation d'une carrière sont clairement sources de nuisances (bruit, poussières, vibrations, ...) et de risques d'accidents (tirs de mines mal mis en œuvre, circulation des camions, etc.). Malgré les mesures préventives prévues (ERC), ces nuisances et ces risques existeront.
- Durant la période d'exploitation de la carrière, le relief local sera modifié du fait du défrichage et de l'extraction des matériaux et par conséquent la faune et la flore seront quelque peu perturbées.
- Malgré la forte baisse du trafic camions (par rapport à la période avant 2022), le trafic sera toujours significatif dans le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette.
- Plusieurs contributions font état de désordres sur des bâtiments (fissures) proches de la carrière et évoquent la perte de valeur des biens alentour.

### **- CONCERNANT LES AVIS DES SERVICES DE L'ETAT ET DES ORGANISMES DIVERS**

\* **La MRAe.** Elle a été saisie le 13 avril 2023. Elle a délibéré le 13 juin 2023 et rendu l'avis n° 2022-ARA-AP-1520. Dans ce document de 20 pages elle émet 12 recommandations à l'attention du maître d'ouvrage qui sont portées en annexe 1 de mon rapport d'enquête.

Dans son document, la MRAe souligne les principaux enjeux, à savoir : 1) Les milieux naturels, la biodiversité. 2) Les paysages. 3) Le cadre de vie des riverains. 4) Le changement climatique et les émissions de GES.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse très étoffé de 66 pages dans lequel il a répondu à toutes les recommandations. Ce document reprend fort logiquement des éléments produits dans le dossier et ses annexes en les complétant si nécessaire.

Rappelons que l'avis de la MRAe 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. Cet avis n'est donc ni favorable ni défavorable au projet et ne porte pas sur son opportunité. 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.

\* **L'inspection de l'environnement.** Elle a consulté les services de l'Etat et les organismes suivants : DDT, ARS, INAO, DRAC, UDAP, PNR Pilat. Dans son rapport, daté du 13 avril 2023, l'Inspecteur de l'Environnement, mentionne : « 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..... ».

### **\* Le syndicat mixte du PNR du Pilat**

Dans sa séance du 27 septembre 2023, le syndicat a émis une contribution équilibrée : d'une part, il met en évidence certains points faibles du projet (de son point de vue) en matière de biodiversité et de paysage ; d'autre part il fait des préconisations pour améliorer le projet. Dans ce cadre, j'é mets ma recommandation n° 4 à l'attention du pétitionnaire.

### **- CONCERNANT LE DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

Il a été conforme aux termes de l'arrêté préfectoral du 11 août 2023 pour ce qui concerne l'information du public - parution de l'avis d'enquête dans deux journaux locaux ou régionaux et affichage de l'avis d'EP dans les 10 mairies concernées, à l'entrée et en périphérie du site, dans les délais impartis- et la mise à disposition du public du dossier sous forme papier en mairies de Saint-

*Julien-Molin-Molette et de Colombier et sous forme dématérialisée ; sur le site internet sécurisé ouvert spécifiquement pour l'enquête et sur le site internet de la préfecture de la Loire.*

*Le public a pu déposer ses contributions sur trois supports différents : registres en mairies de SJMM et Colombier, site dématérialisé spécifique ou adresse électronique associée, courrier adressé au CE en mairies. L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions ; aucun incident n'est à signaler.*

**- CONCERNANT LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC**

*\* Le public a manifesté un intérêt certain pour le projet (voir chiffres caractéristiques des tableaux portés au § 1.4.4 du présent document). Rappelons simplement les 1875 visites du site dématérialisé, les 326 téléchargements et les 1115 contributions.*

*\* 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'une centaine de contributions ont été déposées à la fois sur le registre numérique et sur les registre papier (ou par voie de courrier) je pense que les contributions favorables et défavorables au projet sont quantitativement assez proches.*

*\* Les contributions opposées au projet sont 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.*

**- CONCERNANT LE MEMOIRE EN REPONSE DU MO AU PV DE SYNTHESE**

*C'est un document étoffé de 45 pages (hors PV de synthèse) dans lequel tous les thèmes évoqués dans les contributions et résumées dans le PV de synthèse ont fait l'objet d'une réponse. Ce mémoire, qui reprend fort logiquement certaines informations déjà présentes dans le dossier, apporte des précisions complémentaires intéressantes qui permettent de mieux appréhender certaines parties du dossier et donc les contours du projet d'extension de la carrière.*

*A noter que dans ses réponses, le maître d'ouvrage confirme qu'un passage de camion correspond à un aller OU à un retour ; en conséquence 50 passages correspondent à 25 chargements de granulats.*

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

**- CONCERNANT LES DELIBERATIONS DES CONSEILS MUNICIPAUX SUR LE PROJET**

*Le tableau ci-après synthétise les résultat des délibération auxquelles j'ai eu accès avant la finalisation des présentes conclusions.*

<b>COMMUNE</b>	<b>AVIS EMIS</b>
<i>Saint-Julien-Molin-Molette</i>	<i>Défavorable</i>
<i>Colombier</i>	<i>Favorable</i>
<i>Savas</i>	<i>Prise d'acte</i>
<i>Graix</i>	<i>Défavorable</i>
<i>Véranne</i>	<i>Favorable avec réserves</i>
<i>Bourg-Argental</i>	<i>Favorable</i>
<i>Saint-Appolinard</i>	<i>Défavorable</i>
<i>Saint-Marcel-les-Annonay</i>	<i>Favorable</i>
<i>Thélis-la-Combe</i>	<i>*****</i>
<i>Saint-Jacques d'Atticieux</i>	<i>Favorable</i>
<i>Communauté de communes Monts du Pilat</i>	<i>Favorable</i>

**\*\*\*\*\* Il n'y a pas eu de délibération du conseil municipal de Thélis-la-Combe. Monsieur le maire m'a indiqué qu'il est favorable au projet.**

**De ces délibérations et de cette information, il se dégage une tendance globale assez nettement favorable au projet**

### **2.3. AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**Les points marquants du projet et de l'enquête étant exposés, il est nécessaire d'insister sur les FAITS suivants :**

**1. Bon nombre de participants à l'enquête ont déposé des contributions pour exprimer leurs inquiétudes par rapport aux impacts du projet sur l'environnement et en particulier sur ceux dus au trafic des camions lors de la traversée du bourg de SJMM. Ces inquiétudes sont légitimes et compréhensibles car l'exploitation d'une carrière est, par principe, source de nuisances pour l'environnement.**

**2. Si un arrêté d'autorisation environnementale est délivré, il inclura des prescriptions qui prendront en compte ces inquiétudes afin de limiter au maximum les nuisances induites par la carrière, notamment en matière de circulation des camions. Les associations de défense de l'Environnement et de qualité de vie des habitants peuvent avoir un rôle positif pour le bon respect de ces prescriptions.**

**3. L'extraction de granulats est encore indispensables aux activités du BTP malgré :**

**a) Le recyclage des matériaux qui connaît un développement certain (gravats de démolition, enrobés des voies de circulation, etc.) et constitue un procédé très favorable pour la préservation de l'Environnement. Mais les quantités produites sont encore très insuffisantes et surtout les matériaux issus de cette filière n'ont pas les qualités requises pour certaines applications telles que la fabrication de bétons spéciaux, le ballast pour voies ferrées, etc.**

**b) La loi "Climat et résilience" votée le 22 août 2021 qui fixe un double objectif : diviser par deux le rythme de bétonisation entre 2021 et 2031 par rapport à la décennie précédente (passer de 250 000 à 125 000 hectares) et atteindre d'ici à 2050 le zéro artificialisation nette, c'est-à-dire au moins autant de surfaces renaturées que de surfaces artificialisées. Cette re-végétalisation des sols est très favorable à la réduction de la température en période chaude dans les centres-villes.**

**c) Le développement des constructions bois qui possèdent de très bonnes caractéristiques d'isolation favorables aux économies d'énergie.**

**Ces actions sont encore relativement marginales et leur impact sur les besoins en granulats limité. En conséquence, le maintien en activités des carrières, notamment de roches dures, est nécessaire. Sans doute pour encore plusieurs décennies.**

**4. L'acceptabilité sociale des carrières n'est pas bonne en raison des nuisances qu'elles génèrent dans leur environnement (bruit, poussières, trafic routier). Il est très difficile d'ouvrir une nouvelle carrière et en particulier d'ouvrir une carrière de roches dures. Cet état de fait conduit à maintenir et étendre les carrières existantes. De plus, l'extension d'un site existant a moins d'impact sur le paysage et l'environnement que l'ouverture d'un nouveau site. Ce sont probablement deux raisons qui expliquent que le Schéma Régional des Carrières (SRC) privilégie l'extension des carrières existantes.**

### **5. La carrière des « Gottes » possède des atouts certains.**

- Le sud du département de la Loire (arrondissement de ST-Etienne) ne comprend que 2 carrières de roches dures et il est déficitaire pour ce type de matériau. La carrière des « Gottes » est donc bien située.

- L'extension du zonage « carrière » du PLU de SJMM a été déclaré d'intérêt général le 11 juin 2018 par le préfet de la Loire.

- Le projet est cohérent avec le Schéma Régional des Carrières d'AURA.

- Elle produit des granulats de haute qualité pour des applications spécifiques : bétons spéciaux, ballast pour voies ferrées, etc.

- Elle contribue à préserver l'emploi local dans un secteur, les Monts du Pilat, relativement pauvre en emplois.

- Son exploitation est correctement maîtrisée. Plusieurs dispositions ont été et seront prises pour limiter les nuisances : bardage et dépoussiérage de l'unité de concassage, bâchage des camions, arrosages destinés à abattre les poussières, réaménagement coordonné du site, etc.

**6. Dans la présente demande d'autorisation, sont intégrées des modifications substantielles par rapport à la demande initiale (2018) destinées à limiter au mieux les nuisances émanant de la carrière : 1) Défrichage limité à 3,2 ha au lieu de 6,1 ha. 2) Nombre maximal de passages journaliers de camions réduit à 120 au lieu de 240 avant 2020. 3) Flux des camions répartis sur deux itinéraires : en moyenne 50 par jour via SJMM et en moyenne 30 par jour via Colombier ; ce qui doit réduire nettement les nuisances dans le bourg de SJMM.**

**7. Un projet d'itinéraire d'évitement du bourg de SJMM a été étudié. Il est complexe, long et onéreux à mettre en oeuvre ; il ne le sera probablement pas dans les toutes prochaines années en raison des positions très divergentes des parties prenantes, mais il existe.**

**8. Dans sa délibération du 17 octobre 2023 la Communauté de communes des Monts du Pilat a émis un avis favorable au projet par 26 voix POUR sur 35 votants. Cette collectivité est donc très favorable à l'exploitation et à l'extension de la carrière des « Gottes » sur son territoire.**

**Ces FAITS étant exposés, préalablement à mon avis, j'é mets les recommandations suivantes à l'attention du pétitionnaire :**

**Recommandation n°1. Mettre en oeuvre rigoureusement les prescriptions de l'arrêté d'autorisation environnementale (s'il est délivré). Participer activement aux réunions de la Commission de Suivi de Site. Maintenir des contacts réguliers avec les municipalités concernées par le trafic des camions : SJMM, Colombier, Graix, ..... Prendre en considération toute proposition d'amélioration susceptible de contribuer à une bonne qualité de vie des populations environnantes.**

**Recommandation n°2. Envisager avec les municipalités de Colombier, de SJMM et des autres communes concernées (Graix, ...) la possibilité de faire passer plus de poids-lourds via Colombier que n'en prévoit le projet afin de se rapprocher autant que possible du niveau de circulation qui traverse actuellement SJMM dans le cadre de l'autorisation temporaire (50 passages par jour au maximum). Le projet prévoit 84 passages/jour ; un trafic de 60 à 70 passages par jour est peut-être envisageable ?**

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 (42 220)\_CONCLUSIONS ET AVIS.

Septembre-octobre 2023

**Recommandation n°3.** Faire participer la municipalité et les associations à certaines campagnes de mesures (bruit, vibrations, ...); cela permettrait peut-être de dissiper certains malentendus.

**Recommandation n°4.** Prendre en considération les préconisations du syndicat mixte du PNR du PILAT, destinées à améliorer le projet, contenues dans sa contribution émise lors de sa séance du 27 septembre 2023. Contribution @289 du 6/10/2023.

**Recommandation n°5.** Bassin de collecte des eaux situé au point bas du site : étudier la pertinence d'un traitement physico-chimique afin de réduire au maximum la turbidité des effluents avant déversement dans le milieu naturel (Ternay).

**Recommandation n°6.** Organiser une journée portes-ouvertes. Cette démarche peut permettre au public d'acquérir une meilleure connaissance de cette activité et des moyens mis en œuvre pour la protection de l'Environnement.

**REMARQUE.** La solution permettant de concilier au mieux exploitation de la carrière et qualité de vie des habitants des deux communes consiste à réaliser un itinéraire d'évitement du bourg de SJMM. Cette réalisation est très complexe (voir ci-dessus); elle exige avant tout le consensus de toutes les parties prenantes et, en particulier, des communes directement concernées. Au terme de l'enquête, je pense qu'actuellement ce consensus n'existe pas. C'est la raison pour laquelle je n'ai formulé ni réserve ni recommandation sur ce sujet. Cependant les positions peuvent évoluer et, à terme, ce dossier pourra éventuellement être à nouveau d'actualité.

**Ces recommandations et cette remarque étant faites :**

**J'émet un AVIS FAVORABLE à la demande d'autorisation environnementale unique, sollicitée par la société DELMONICO DOREL CARRIERES, telle que présentée dans le présent projet.**

#### **DIFFUSION DU PRESENT DOCUMENT**

- DDPP : 1 exemplaire sous forme papier et sous forme dématérialisée.
- TA de Lyon : 1 exemplaire sous forme papier et sous forme dématérialisée.

Gilbert BADOIL – Commissaire enquêteur  
Le 14 novembre 2023



**FIN DU DOCUMENT**