

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

à

DELMONICO DOREL CARRIERES
La Ravicole
26 140 Andancette

Monsieur Joachim BOITARD
Monsieur Hadrien DESCORMES

DELMONICO DOREL CARRIERES

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

PROCES-VERBAL DE SYNTHESE

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

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

1. RAPPEL DES DECISIONS CONCERNANT L'ENQUETE

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

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

2. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

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

Répartition des contributions mairies/registre dématérialisé

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

Modes de participation

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

Position des contributeurs par rapport au projet

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

Répartition géographique des contributeurs

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

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

SYNTHESE DES CONTRIBUTIONS

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

THEME 1 - DEVELOPPEMENT DURABLE :

PROTECTION FAUNE ET FLORE / DEBOISEMENT / PAYSAGES / CLIMAT

Observations du public résumées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

Observations du public résumées

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

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

Observations du public résumées

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

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

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

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

Observations du public

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

routiers de la région. L'augmentation de ce trafic va donc soit augmenter ces nuisances soit les étendre à d'autres communes pour créer d'autres itinéraires. La dégradation des voiries liée à l'augmentation de ce trafic de poids lourds va non seulement engendrer des coûts d'entretien importants pour les communes mais aussi augmenter l'insécurité routière sur des axes et des traversées de villages non adaptés à cette circulation. La vitalité des centres bourgs est aujourd'hui une condition sine qua non de la survie des zones rurales et de telles évolutions contribueraient inévitablement à leur ôter tout caractère attractif pour de nouvelles populations.

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 5 : ITINERAIRE DE CONTOURNEMENT DES BOURGS

Observations résumées du public

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

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 6 : EAUX DE SURFACE ET EAUX SOUTERRAINES

Observations du public

- Nous nous déclarons opposés à la carrière et à son extension. Vibrations importantes du sol, nuisances sonores. **Risque important de coupure de la source qui nous alimente en eau** (placée sur le terrain DOLMENICO).
- **Protection de l'eau**, une denrée rare qu'il faut protéger, sans compter, la pollution, le tassement des sols, l'utilisation d'énergie fossile, le bruit, destruction de la faune. Et malheureusement je pense que j'en oublie....
-**Des pollutions du Ternay ont lieu à chaque pluie importante.** Quand on signale ce fait à la gendarmerie, il nous est répondu systématiquement que la gendarmerie est trop occupée et ne pourra pas. 9 / 35 Export généré le 02/10/2023 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 01/10/2023 00:00:00 et le 01/10/2023 23:59:59 venir faire de constat. Ils nous conseillent de demander à un huissier de venir faire ce constat ! Donc, pas de main courante pour les multiples infractions du carrier.....
-J'aimerais également interpeller le commissaire enquêteur sur le bassin de rétention utilisé par le carrier. S'agissant d'une ICPE, les contraintes relatives à l'utilisation de l'eau en particulier en période de sécheresse sont extrêmement régulées. Comment le carrier s'assure-t-il que le bassin est étanche évitant les pertes d'eau par imprégnation dans le sol pouvant entraîner des éléments polluants? Ce point est-il précisé dans le dossier? Comment le niveau du bassin est-il maintenu constant en particulier vis à vis de l'évaporation intense en été et de l'exploitation. Il est dans le même temps interdit d'arroser pour les particuliers qui utilisent des volumes d'eau beaucoup plus petits. Pour terminer sur le thème de l'eau, je me promène fréquemment le long du chemin qui longe le ruisseau du Ternay depuis le haut du village jusqu'à l'école, et il n'est pas rare d'observer un voile blanc homogène dans la rivière, comment imaginer que les rejets de la carrière ne soient pas la cause de ces eaux troubles.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 7 : SANTE

Observations du public

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

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

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

-en sacrifiant sa sécurité, avec un passage de camions violent et incessant ; sa tranquillité, avec des explosions, des tirs de mines, le bruit insupportable du concasseur ; sa santé, avec un impact sur la ressource en eau, la présence de poussières contenant du radon (son taux d'uranium 238 est élevé, [cf expertise CRIIRAD n17-61 et norme Euratom 2013/59]), les fissures dans les maisons ; son paysage avec une montagne défigurée par l'appétit toujours plus grandissant de cet industriel.....

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

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 8 : RESPECT DE LA REGLEMENTATION

Observations du public

- En dehors de toute considération environnementale, je suis choquée que le préfet ait pu contourner en toute impunité la décision du tribunal administratif de Lyon
- Je suis opposée à ce projet d'extension de la carrière, le tribunal administratif de Lyon ayant déjà arbitré pourquoi est-ce encore en question ?
- Les différentes décisions de la préfecture pour permettre sa continuation (*exploitation de la carrière*) me paraissent relever du « fait du prince ».
- L'attitude pro-active et illégitime de la préfecture est attestée par son déni de la justice administrative..... la France est un des derniers d'Europe en matière d'environnement, nos préfets sont au-dessus de la loi et malgré les catastrophes qui s'accumulent rien n'est fait.....
- le 28/02/22 le tribunal administratif de Lyon avait jugé illégal l'arrêté d'exploitation de janvier 2020 autorisant l'extension de l'exploitation de la carrière par la société Delmonico-Dorel. Mais cette décision a été contournée par les services de l'État. Je me permets d'ores et déjà de rappeler la nécessaire indépendance des pouvoirs dans une démocratie, et de me questionner avec souci quand les décisions de justice ne sont pas respectées par l'État.
-Malgré le jugement du tribunal administratif de Lyon et le rejet par la cour d'appel du sursis à exécution demandé par le carrier qui déclarent illégal l'autorisation d'extension de la carrière, Delmonico-Dorel continue son activité, grâce au soutien de la préfecture, et fait une « nouvelle » demande d'autorisation. Le projet conserve les mêmes tonnages et nuisances que le précédent avec une touche de vert sale. L'écologie n'est pas un accessoire de mode.....

Réponses du maître d'ouvrage

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

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

- Concernant le contenu de la présente demande :

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

Concernant l'étendue géographique de l'autorisation

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

- Concernant la circulation des camions

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

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

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

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

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

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

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

Tout d'abord 25 ou 30 ans d'autorisation c'est pareil puisque à Saint Julien on n'en doute plus, une autorisation est faite pour être suivie d'une autre.

Concernant la répartition journalière des camions et les maxima, un postulat est possible : cette répartition dépendra comme dans le passé davantage des conditions liées aux aléas météo et de production et aux marchés, plus qu'à un choix délibéré lié à la gêne induite.

Donc sorties de carrière divisées par deux ? On a du mal à comprendre.

Passages dans Saint Julien divisés par trois ? Il faudrait pour cela que les deux tiers restants passent par Colombier, puis par la RD 34. On va le voir page suivante cette route n'accepte que les 6 à 8 camions par jour actuels. On comprend de moins en moins...

Ou plutôt si, on comprend qu'on nous prend pour des imbéciles.

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

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

Les constats issus de cette visite sont les suivants :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponses du maître d'ouvrage

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

Observations du public

- Je ne suis pas venue vivre à la campagne pour subir autant de désagréments. Maintenant je suis propriétaire et coincée car le coût de l'immobilier est plus bas que dans les villages voisins n'ayant pas ces nuisances.

- Gaspiller l'argent public de la commune dans des frais d'avocats qui dépassent largement le budget prévisionnel fixé ? Ce n'est pas l'ensemble des habitants de St Julien qui sont contre et je trouve regrettable qu'une partie de nos impôts desservent le combat d'un collectif d'habitants. Notre village ne compte quasiment plus d'entreprise et il serait vraiment regrettable de voir ce nombre encore diminuer... !

- St Julien paye le prix fort ! L'immobilier n'a plus aucune valeur, un nombre important de maisons à prix dérisoire ne trouvent même pas acquéreur. Qui voudrait avoir un tel panorama de sa fenêtre. Il est clair que dans cette situation chacun défend ses intérêts, mais pour la mairie, les habitants, je ne vois pas d'intérêts.....

Réponses du maître d'ouvrage

THEME 11 : CONTRIBUTION MAJORITE MUNICIPALE DE SJMM

- Après l'annulation de l'arrêté préfectoral d'exploitation de 2020 par le Tribunal Administratif, la Préfecture décide de maintenir l'activité de la carrière au moyen d'un arrêté provisoire dit de « mise en demeure ». Ceci contraint l'industriel à réduire son activité (diminution du tonnage annuel) et à l'organiser autrement (répartition des camions sur différents itinéraires). Le groupe Delmonico-Dorel, non satisfait par cette baisse de production, demande alors en octobre 2022 une nouvelle autorisation pour fonctionner comme par le passé à « plein régime ». C'est pour cela qu'une nouvelle enquête publique se tient du 18 septembre au 18 octobre. En amont du dépôt du nouveau dossier à la préfecture, les élu-es de Saint-Julien ont accepté de participer à des réunions de « concertation » rassemblant tous les acteurs du territoire. Cela a donné lieu à environ 15h de travail, animées par Nicaya Conseil (entreprise privée choisie et payée par le carrier). Ce soit-disant espace d'échanges n'a pas permis d'aboutir à un consensus entre toutes les parties. Seul point convergent, la création d'une déviation autour du village ne paraît pas pertinente pour toutes les parties. Le contournement du centre bourg n'existera pas. Pour le carrier, la course aux profits est non discutable. Pour nous, rien n'a pu être négocié (tonnage, durée, emprise...). Finalement avec quelques modifications à la marge et de maigres mesures de compensations écologiques, c'est globalement le même projet que celui de 2020 de type « plein régime » (autorisation jusqu'à l'horizon 2050 dans les 2 cas et tonnage annuel moyen identique). Aujourd'hui, ce nouveau dossier est repeint en vert sans réelle conviction, ça tombe bien, c'est dans l'air du temps. Mais quel sens donner à ces compensations, ces mesures d'évitements ou même ces nichoirs artificiels ? Toutes ces actions seront présentes dans un environnement fortement impacté par l'exploitation de la ressource qui est par définition destructrice d'espaces naturels. L'effondrement de la biodiversité ne se rattrape pas avec un coup de pinceau, ce sont aux causes de cet effondrement qu'il faut s'attaquer (notamment les destructions d'espaces et habitats naturels). En effet, ce ne sont pas les quelques compensations et les pseudo mesures d'évitement qui en font un projet ambitieux en terme de développement durable et de protection de l'environnement. La période que nous vivons depuis un an et demi avec moins 40 % d'activité aura permis au village de vivre dans un calme relatif. Au même titre que la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) qui souligne beaucoup de lacunes dans le nouveau dossier, nous aurions aimé des comparaisons précises en terme d'incidences entre différents régimes possibles (mode dégradé, plein régime...). En tout état de cause, la municipalité rendra une fois de plus un avis défavorable au futur projet. Nous avons bien conscience que le commissaire enquêteur n'émettra qu'un avis consultatif et que la décision finale reviendra à la Préfecture. Espérons que l'on sorte de la logique actuelle qui consiste à privilégier coûte que coûte la croissance économique au détriment de la protection de l'environnement. Nous croyons à une vie économique dynamique, sociale et solidaire compatible avec les enjeux environnementaux (dérèglement climatique, protection de la biodiversité...). Avec un gisement potentiel estimé à 100 ans d'exploitation, il est encore temps de se poser les bonnes questions et de choisir ensemble nos priorités pour les futures générations qui habiteront ce territoire. Pièce jointes : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Réponses du maître d'ouvrage

CONTRIBUTIONS MULTI THEMES OU SPECIFIQUES

Prendre connaissance et répondre aux 3 contributions ci-après :

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

Réponses du maître d'ouvrage

4. QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

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

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

Le 24 octobre 2023

Le commissaire enquêteur :

G.BADOIL

Pour le maître d'ouvrage

J.BOITARD