

**ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION
DE PROJET D'INTERÊT GENERAL
DE L'EXTENSION DE LA CARRIÈRE
DE SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ
DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

PAR LA PREFECTURE DE LA LOIRE



**RAPPORT DU
COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR**

12 décembre 2017

SOMMAIRE

A – RAPPORT

1 – Généralités	1
2 - Composition du dossier	3
3 – Organisation et déroulement de l’enquête	4
4 – Commentaires sur l’avis de L’Autorité Environnementale	6
5 – Commentaires sur la réunion d’examen conjoint	7
6 - Commentaires sur l’avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers de la Loire	8
7 – Analyse des observations du public	10
7.1 Commentaires sur la déclaration de projet	12
7.1.1 Historique du site	12
7.1.2 Possibilités d’extension	13
7.1.3 Contraintes d’urbanisme : Préambule – Historique	14
7.1.4 Intérêts économiques généraux	15
7.2 Autres sujets abordés dans les observations	21
7.2.1 Articulation avec les documents de planification	22
7.2.2 Le paysage	25
7.2.3 L’environnement naturel	27
7.2.4 Activités économiques et touristiques	28
7.2.5 Impacts locaux sur la démographie et l’immobilier	29
7.2.6 Impacts liés au passage des camions dans le village	29
7.2.6.1 Situation actuelle	30
7.2.6.2 Le projet de déviation	35
7.2.7 Concertation – Acceptation sociale	37
7.2.8 Pollution du Ternay	38
7.2.9 Les pétitions	39
7.2.10 L’échéance de 2020	39
7.3 Observations du commissaire enquêteur	41
7.3.1 Sur le dossier	41
7.3.2 Sur le projet d’extension	42
7.3.3 Sur la mise en compatibilité du PLU	43
7.3.4 Sur la procédure	43
B – CONCLUSIONS	45
Avis du commissaire enquêteur	53
C - ANNEXES	55
▪ Annexe n°1 –Procès-verbal de synthèse et ses annexes	

- Annexe n°2 – Réponse du maître d’ouvrage
- Annexe n°3 – Article dans Le Progrès du 27 septembre 2017
- Annexe n°4 – Pirailon Mag n°9 d’octobre 2017
- Annexe n°5 – Photos de camions dans le village
- Annexe n°6 – Manifestation du 27 octobre 2017
- Annexe n°7 – Dessin humoristique déposé lors d’une permanence
- Annexe n°8 – Analyse de la pétition des soutiens à la carrière
- Annexe n°9 – Analyse de la pétition des opposants à la carrière
- Annexe n°10 – Liste de toutes les observations, avec leur référence
- Annexe n°11 – Courriers échangés avec la DREAL

ENQUETE PUBLIQUE

Prescrite par arrêté n° E-2017 / 00259 du 31 août 2017 de Monsieur le Préfet de la Loire, portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'extension de la carrière de SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE et emportant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune.

Au titre :

- Du code de l'Urbanisme et notamment ses articles L.143-44 à L.143-50, L.153-54 à L.153-59, L.300-6
- Du code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants
- De l'ordonnance n°2016-1060 du 3 août 2016, portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'Environnement
- Du décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes.

Dossier préparé par la Direction Départementale des Territoires de la Loire, responsable du Projet.

A - RAPPORT

1 – GENERALITES

Saint-Julien Molin Molette est une petite commune située sur le versant Est des monts du Pilat, à une vingtaine de kilomètres de la vallée du Rhône. Si sa population a culminé à près de 2 500 habitants au début du 20^{ème} siècle du fait d'une activité importante de tissage sur soie, elle n'est aujourd'hui que d'environ 1 200 habitants, chiffre à peu près équivalent à celui de 1975. Cette quasi stabilité recouvre en fait des évolutions contrastées : solde naturel négatif compensé par des arrivées en lien avec la politique de la commune, notamment vis-à-vis de certaines activités artistiques.

Le territoire de Saint-Julien Molin Molette fait partie du Parc Naturel Régional du Pilat et la collectivité est tout naturellement habilitée à en exploiter le label. L'existence d'un patrimoine immobilier d'origine industrielle a ainsi favorisé un certain nombre d'initiatives dans les domaines artistique ou artisanal, à la recherche d'un environnement favorable et d'une certaine qualité de vie.

Historique de la carrière

Depuis de très nombreuses années - au moins le début du siècle dernier - une carrière existe au lieu-dit « les Gottes ». Exploitée de façon artisanale sur une surface restreinte pendant longtemps, elle a été reprise dans les années 60 et au début des années 70 par la Société RIBES JOURDAN. En 1973, elle a été rachetée par la société DELMONICO DOREL. Le 24 janvier 1983 la Société d'exploitation DELMONICO DOREL SA a obtenu l'autorisation d'étendre l'exploitation initiale sur une superficie de 5ha 95a sur la commune de Saint Julien Molin Molette. En 2000, une autorisation complémentaire de 3ha 93a 15ca lui a été accordée, essentiellement sur la commune de Colombier. En 2005, une nouvelle autorisation de 8ha 41a 35ca a été accordée, toujours majoritairement sur la commune de Colombier. La carrière couvre alors 18ha 29a 50 ca. La dernière autorisation a été accordée pour une durée de 15 ans, soit jusqu'au 5 janvier 2020 et pour un tonnage moyen annuel de 150 000 tonnes.

Le projet et la procédure

La Société DELMONICO DOREL (DD) carrières est aujourd'hui une unité dans un groupe dont l'activité a été diversifiée autour de son métier de base : granulats, béton, négoce, transport dont transport fluvial, etc... Le groupe compte environ 250 salariés, dont 24 sont déclarés rattachés à l'exploitation de la carrière de roche des Gottes (pièce n°1, page 17). L'activité « carrières » du groupe comprend aussi l'exploitation de carrières alluvionnaires à Albon et Beauchastel/Livron.

Compte tenu de l'échéance de 2020, résultant de l'autorisation préfectorale en vigueur, la Société a manifesté son intention de solliciter une nouvelle demande d'autorisation pour prolonger son exploitation en procédant à une extension de la carrière actuelle. Sur la base des documents produits par le maître d'ouvrage, la Société s'est manifestée par une lettre du 10 septembre 2014, adressée au Maire de St Julien Molin Molette, demandant une modification du Plan d'Occupation des Sols (POS), en cours de transformation en Plan Local d'Urbanisme (PLU), pour le rendre compatible avec le projet d'extension. A la suite du refus de la commune de modifier son POS, « *et au regard de l'intérêt général manifeste que présente le maintien et le développement d'une activité d'extraction de matériaux dans ce secteur, l'Etat a pris l'initiative, en juin 2016, de lancer une procédure de déclaration de projet d'intérêt général de l'extension du zonage « carrière » avec mise en compatibilité du POS en conséquence* ». *Le projet a fait l'objet d'une enquête publique qui s'est déroulée du 27 septembre au 28 octobre 2016 à la suite de laquelle le commissaire enquêteur a émis un avis favorable sans réserve. Mais, parallèlement, la commune a poursuivi sa procédure d'élaboration du PLU sans prendre en compte la procédure de déclaration de projet engagée par l'Etat jusqu'à approuver son PLU le 9 février 2017, ce qui rendu sans effet cette première procédure de déclaration de Projet d'intérêt général.*

C'est pourquoi, l'Etat engage à nouveau une procédure de déclaration de projet d'intérêt général de l'extension du zonage « carrière » avec mise en compatibilité, cette fois, du PLU

L'extension, objet du présent projet d'intérêt général, porte sur une superficie de 6ha 48ca (pièce 3, page 4), impliquant un reclassement de 6ha 63ca de la Zone N du PLU en zone Nc. Il semble que le tonnage annuel autorisé doit rester le même (« *Le projet proposé permet, dans un cadre environnemental et paysager maîtrisé, de poursuivre l'exploitation dans les mêmes conditions qu'à l'heure actuelle.* » pièce 3, page 142).

Mais aucune durée d'autorisation n'est mentionnée.

2 - COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à enquête était composé de la façon suivante :

- Arrêté n° 2017 / 00259 du 31 août 2017 de Monsieur le Préfet de la Loire, portant ouverture d'une enquête publique préalable à la déclaration de Projet d'Intérêt Général et définissant les conditions de son déroulement
- Dossier d'enquête préalable à la déclaration de Projet d'Intérêt Général comprenant 8 documents de format A4, et 1 document de format A3 (étude paysagère)
 - Pièce 1 – Déclaration de projet (19 pages) et Arrêtés préfectoraux en cours sur la carrière
 - 1 – Arrêté du 6 janvier 2005 (27 pages)
 - 2 – Arrêté modificatif du 27 novembre 2014 (3 pages)
 - Pièce 2 – Projet de mise en compatibilité du PLU (12 pages)
 - Pièce 3 – Évaluation environnementale (185 pages)
 - Pièce 4 – Annexes
 - 1 – Arrêtés d'autorisation de la carrière (31 pages)
 - 2 – Extrait du règlement du PLU (Zone N) (6 pages)
 - 3 – Etude des milieux naturels – NATURE Consultants 2015 (93 pages et 99 pages d'annexes)
 - 4 – Rapport de mesures de bruit de la carrière actuelle – BEAUDET Acoustique 2014 (17 pages)
 - 5 – Mesures de vibration – CEREMA 2014 (28 pages)
 - 6 – Retombées de poussières dans l'environnement – ITGA PRYSM 2014 (9 pages)
 - 7 – Analyse de la qualité des eaux rejetées – Laboratoire départemental d'analyses de la Drôme 2014 (8 pages)
 - 8 – Mesures de poussières alvéolaires et taux de quartz - ITGA PRYSM 2015 (22 pages)
 - 9 – Mesures de l'activité volumique du radon 222 – ALGADE 2001 (18 pages)
 - Pièce 5 – Etude paysagère (29 pages en format A3)
 - Pièce 6 – Notice relative à la mention des textes qui régissent l'enquête publique (R 123-8-3°)
 - Pièce 7 – Avis de la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers de la Loire.
 - Pièce 8 – Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées concernant le projet de mise en compatibilité du PLU de SAINT JULIEN MOLIN MOLETTE avec une déclaration d'intérêt général du projet du zonage "carrière"
 - Pièce 9 – Avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale

Un registre d'enquête (Registre n°1) a été déposé à la mairie de Saint Julien Molin Molette, siège de l'enquête. J'en ai ouvert un second (Registre n°2) lorsque le premier a été complet.

Toutes les pièces du dossier déposé à la mairie ont été signées ou paraphées par mes soins au début de l'enquête.

Par ailleurs, un registre dématérialisé a été ouvert à l'initiative de l'autorité organisatrice, auprès de [CDV Evénements Publics](#). J'ai validé son contenu le 21 septembre 2017 avant le début de l'enquête, après avoir vérifié que le dossier mis en ligne était complet.

3 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

3.1 - Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E17000148/69 en date du 26 juin 2017, monsieur le Président du Tribunal Administratif de Lyon m'a désigné en qualité de commissaire enquêteur

3.2 - Préparation de l'enquête

Le 1^{er} juillet, j'ai renvoyé au Tribunal l'attestation selon laquelle je n'étais pas intéressé au projet.

Le 5 juillet, Je vais chercher le dossier du Projet à la Préfecture de la Loire. J'en prends connaissance.

Le 7 août, premier contact avec la Direction Départementale des Territoires (M. ROUSSEL). Rendez-vous est pris pour le 31 août avec M. Stéphane ROUX pour un entretien sur le dossier.

Le 10 août, rencontre avec M. REVILLON, à la Préfecture de la Loire, autorité organisatrice de l'enquête publique, qui m'explique la genèse de l'affaire. Il me remet une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale et du compte rendu de l'examen conjoint. Nous regardons ensemble le projet d'arrêté. Nous arrêtons ensemble les dates de permanence. Je signe le registre d'enquête (Registre n°1). La consultation va être lancée pour le choix d'un prestataire en matière d'enquête dématérialisée.

Le 31 août, réunion avec M. ROUX et M. ROUSSEL à la DDT. Présentation du dossier et de sa genèse. M. ROUX insiste sur le fait qu'il ne faut pas mélanger ce qui relève de la DIG et ce qui relèvera de l'ICPE.

Le 8 septembre, réception de l'arrêté préfectoral. M. REVILLON m'indique le nom et les coordonnées du prestataire retenu pour le registre dématérialisé : DVD Evénements publics. Premiers contacts avec le prestataire.

Le 19 septembre, le matin, entretien avec M. le Maire de Saint Julien Molin Molette. L'après-midi, réunion avec les représentants du Parc du Pilat : M. ZILLIOX, vice-président et Madame GARDET, directrice.

Le 21 septembre, rencontre avec M. BOITARD, directeur de la carrière des Gottes et M. HALM, responsable d'exploitation. Le même jour, validation du contenu du registre

dématérialisé. Une incertitude demeure sur les modalités du report dans le registre « papier » des observations du registre dématérialisé.

3.3 Publications légales

L'avis d'enquête est paru dans LE PROGRES le 8 septembre et le 29 septembre 2017. Il a également été publié dans l'ESSOR aux mêmes dates.

3.4 Déroulement de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée du mardi 26 septembre au vendredi 27 octobre 2017 à 15h30.

Les six permanences ont eu lieu à la mairie de Saint Julien Molin Molette :

- Mardi 26 septembre 2017, de 9h à 11h30 (12h30 réel)
- Mercredi 4 octobre 2017, de 13h30 à 15h30 (16h30 réel)
- Mercredi 11 octobre, de 9h à 11h30 (12h30 réel)
- Samedi 21 octobre 2017, de 9h à 11h (12h réel)
- Vendredi 27 octobre 2017 de 9h à 11h30 et de 13h30 à 15h30.

Les conditions d'accueil des visiteurs étaient satisfaisantes, comme en témoignent les nombreuses visites que j'ai reçues.

Un poste informatique avait été mis à la disposition du public à la Préfecture, au service des cartes grises, pour consulter le dossier ou déposer des observations sur le registre dématérialisé. Je l'ai vérifié le vendredi 20 octobre. A ma connaissance, il n'a pas été utilisé.

Le 4 octobre, après ma permanence, j'ai eu un nouvel entretien avec M. le Maire.

Le 25 octobre, j'ai rencontré, hors permanence, M. Dominique DOREL, PDG du groupe DELMONICO DOREL.

3.5 Affichage et communication

Une affiche de format A4 sur fond jaune annonçant l'enquête a été apposée sur le panneau d'affichage de la mairie de Saint Julien Molin Molette. Aucun autre point d'affichage n'était prévu. J'ai reçu copie des certificats d'affichage. (Joints au dossier)

Quelques articles ont aussi été publiés dans la presse locale pendant la durée de l'enquête dans le Progrès (annexe n°3) ; et dans Pirailon Mag n°9 d'octobre 2017 (annexe n°4)

L'avis d'enquête était également consultable sur le site internet de la préfecture de la Loire à l'adresse suivante www/loire.gouv.fr sous la rubrique

« Accueil > publications > Enquêtes publiques > Enquêtes dématérialisées »

3.6 Registre dématérialisé

Comme indiqué dans l'arrêté préfectoral, l'ensemble du dossier était consultable sur le site internet <http://www.registre-numerique.fr/carriere-saint-julien-molin-molette>.

L'ouverture d'un registre dématérialisé a rendu possible le dépôt d'observations par internet, y compris de pièces jointes. A l'issue de l'enquête, la société CDV Evènements Publics, qui avait été choisie comme prestataire par l'autorité organisatrice, m'a transmis quelques données générales qui permettent de mesurer l'intérêt d'un tel procédé. Le dossier dématérialisé a été plus consulté que le dossier « papier » déposé en mairie. En l'occurrence, du Mardi 26 septembre 2017 à 00h00 au vendredi 27 octobre 2017 à 15h30, le site a reçu 1150 visites qui ont été le fait de 491 visiteurs ; il y a eu 176 téléchargements et 97 consultations de pièces du dossier. L'arrêté d'ouverture de l'enquête a été visualisé 12 fois et téléchargé 7 fois. L'avis d'enquête a été visualisé 16 fois et téléchargé 7 fois.

238 contributions ont été déposées et confirmées et 25 courriels ont été envoyés. Comme je l'ai précisé dans le procès-verbal de synthèse (annexe n°1), ces chiffres doivent être corrigés pour tenir compte des contributions multiples des mêmes auteurs. Les pièces jointes à ces contributions n'ayant pas toutes été éditées par le secrétariat de la mairie de Saint Julien Molin Molette, j'ai réuni contributions et pièces jointes dans un document joint aux registres.

3.7 Clôture de l'enquête

A l'issue de ma dernière permanence à la mairie de Saint Julien Molin Molette, le vendredi 27 octobre à 15h30, j'ai gardé le dossier d'enquête ainsi que les registres - que j'ai clos - et les courriers annexés.

Le 8 novembre 2017, j'ai remis le Procès-verbal de synthèse des observations (annexe n°1) à M. Stéphane ROUX, chef du service « Aménagement, Planification », dans les bureaux de la Direction départementale des Territoires de la Loire.

La réponse (annexe n°2) m'a été envoyée par courriel le mercredi 22 novembre et par courrier le vendredi 24 novembre 2017.

4 - COMMENTAIRE SUR L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

« La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie pour avis par le préfet de la Loire, le dossier ayant été reçu complet le 15 mai 2017. »

L'avis de la mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne Rhône Alpes a été rendu le 18 juillet 2017.

Il est rappelé que *« Cet avis ne porte pas sur son opportunité mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. »*

Ainsi le texte de l'avis indique :

*« Le dossier présenté est de bonne qualité. Il est clair, lisible, généralement proportionné aux enjeux. Il souffre cependant de **plusieurs insuffisances**, notamment :*

- le dossier manque de clarté sur l'articulation entre ce qui relève du document d'urbanisme et ce qui relève de la procédure des installations classées par la protection de l'environnement (ICPE) ;*
- l'état initial mériterait d'être complété avec les données les plus récentes, notamment celles*

élaborées par le PNR et celles identifiées lors de l'élaboration du nouveau PLU. Par ailleurs, la qualification de certains enjeux (paysages, nuisances dans la traversée du village) apparaît sous-évaluée

- *la présentation des raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables se limite aux seuls enjeux sur les milieux naturels directement impactés par la modification du périmètre et n'examine pas l'ensemble des impacts, notamment les nuisances dans la traversée du village ;*
- *l'analyse des impacts du projet sur le cadre de vie, en particulier les nuisances liées à la traversée du village par les transports de matériaux et les éventuelles mesures d'évitement, réduction ou compensation nécessaires, apparaît très insuffisante. »*

Le rapport souligne également :

« L'enjeu paysage est qualifié de modéré alors qu'il apparaît fort compte tenu de la localisation de la carrière, des nombreuses co-visibilités et de la qualité des paysages environnants. »

Et

« les impacts relatifs aux nuisances dans le village (bruit, poussière, risques) sont traités de façon très insuffisante. Il est simplement indiqué que « le trafic de camions lié à la commercialisation des matériaux qui seront issus du site restera donc le même qu'actuellement ». Outre que le niveau de nuisance et de risque devrait être mieux précisé, cette formulation laisse entendre que le projet ne génère pas d'impact supplémentaire sur ce thème, alors que l'impact doit être évalué par comparaison avec la situation sans extension, c'est-à-dire une situation où, dans un avenir proche, il n'y a plus dans le village de circulation de camions liée à la carrière. Ces impacts dans le village sont d'ailleurs quasi absents du tableau de synthèse des incidences⁴, qui se focalise essentiellement sur les nuisances liées au site lui-même. »

Ces observations correspondent à celles que je peux faire. Elles confirment aussi l'approche qui a été la mienne dans le procès-verbal de synthèse et qui est contestée par me maître d'ouvrage.

5 - COMMENTAIRE SUR LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT

La réunion d'examen conjoint a eu lieu le 1^{er} juin 2017 à la Préfecture de la Loire. Le procès-verbal de la réunion indique que les personnes publiques appelées à participer sont les suivantes :

- L'Etat (représenté)
- La Région
- Le Département (représenté)
- Les maires des communes concernées, en l'occurrence :
 - Le maire de Saint Julien Molin Molette (présent)
 - Le maire de Colombier (présent)
- Le Président du syndicat mixte du SCoT Sud-Loire
- Le Président de la communauté de communes des Monts du Pilat
- La Présidente du syndicat mixte du Parc Naturel Régional du Pilat (représentée)
- Le Président de la CCI

- Le Président de la Chambre des Métiers
- Le Président de la Chambre d'Agriculture

Sur 11 personnes publiques appelées à participer, seules 5 étaient présentes.

Selon le procès-verbal,

- M. VALLOT, maire de Colombier s'est déclaré favorable à l'extension, « *bien qu'elle ne concerne pas sa commune* »
- M. BONNEL, représentant le Conseil départemental, « *indique que le département n'a pas d'observation particulière sur ce dossier* »
- M. BARIOT, maire de Saint Julien Molin Molette, rappelle que son Conseil Municipal est contre le projet
- Mme GARDET, représentante du Parc Naturel Régional du Pilat, indique que l'avis du Parc reste défavorable.
- M. HEYRAUD, maire de Bourg-Argental et président de la communauté de communes des Monts du Pilat, a envoyé un courrier lu par M. le Secrétaire Général de la Préfecture, d'où il ressort que « son opinion ne peut être considéré comme l'expression des assemblées délibérantes qu'il préside »

Le procès-verbal de la réunion ne comporte aucune conclusion. La seule personne qui a clairement donné un avis favorable, M. VALLOT, a aussi précisé que sa commune n'était pas directement concernée.

Je m'interroge sur la portée d'une telle réunion, voire sur sa validité. Mais en dehors de toute considération réglementaire, je pense est probablement révélatrice soit d'un désintérêt, soit d'une certaine prudence des parties intéressées.

6 – COMMENTAIRES SUR L'AVIS DE LA COMMISSION DEPARTEMENTALE DE LA PRESERVATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS DE LA LOIRE

La commission, dans sa séance du 6 juillet 2017,

CONSIDERANT la justification de l'opportunité du projet au regard de l'objectif de préservation des terres naturelles, agricoles ou forestières ;

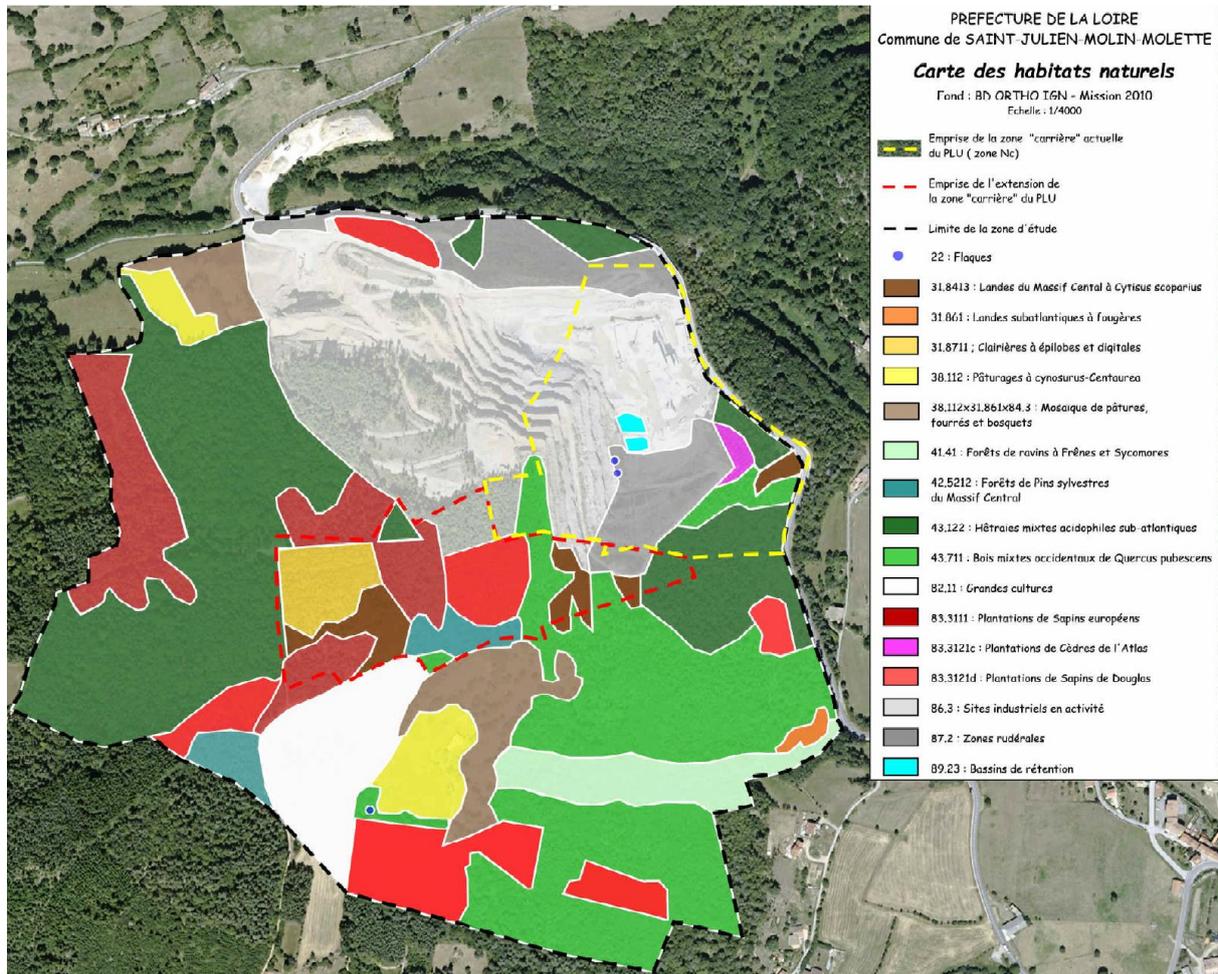
émet un avis favorable sans réserves au projet de mise en compatibilité du PLU sus-visé.

Je m'interroge sur cet avis « sans réserves » au regard de l'importance des acquisitions foncières de la Société, portant précisément sur des espaces agricoles et forestiers. D'ailleurs La carte de la page 53 de l'étude environnementale (ci-après), assez confuse en matière de périmètre de l'exploitation actuelle, semble indiquer des plantations importantes de sapins Douglas, sapins européens et pins sylvestres.

Mais j'ai noté que dans sa réponse au Procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage indiquait :

Concernant la destruction du massif forestier mentionnée au §1.7, celle-ci ne sera possible qu'en conformité avec le code forestier et au travers d'une autorisation de défrichage, le cas échéant, qui fera l'objet d'une instruction spécifique.

A remarquer que, dans le cas d'autorisation de défrichage, l'autorisation ne peut pas être délivrée pour plus de 15 ans.



J'ai tout de même été surpris que les acquisitions foncières du groupe DELMONICO DOREL cadastrées en 2013 (2,5 ha) et 2014 (un peu plus de 6 ha) n'aient pas fait l'objet d'une saisine de la SAFER, comme j'en ai eu confirmation lors d'une conversation téléphonique avec Mme GEORGIU, opérateur foncier à la SAFER sur le secteur de Saint Julien Molin Molette.

A souligner aussi que l'avis de la CDPENAF est conforme à celui qu'elle avait émis en juin 2016 (pièce 1, page 8) :

Dans le cadre de cette procédure, la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) de la Loire, réunie le 22 juin 2016, a émis un avis favorable sans réserves sur ce projet. Cet avis a été mis à disposition du public.

7 – ANALYSE DES OBSERVATIONS

Comme je l'indique dans le §3.7, j'ai remis le procès-verbal de synthèse au maître d'ouvrage le 8 novembre 2017. J'ai reçu la réponse par courriel le 22 novembre, laquelle soulignait une erreur matérielle dans la lettre de dépôt co-signée par M. Stéphane Roux et moi-même. J'ai corrigé cette erreur qui portait sur l'auteur et la date de l'arrêté préfectoral.

La teneur de la réponse m'a surpris, dans la mesure où elle porte essentiellement sur le préambule concernant le champ de l'enquête, et pas du tout sur les observations qui m'ont été faites au cours de l'enquête ou qui m'ont été adressées par le biais du registre numérique.

s'il est compréhensible d'évoquer les données techniques et environnementales probables et liées à l'exploitation de ce type de ressource, toutes les remarques **uniquement** relatives à l'exploitation en cours sur les parcelles déjà classées Nc au PLU en vigueur me semblent être hors sujet.

Le propos dit clairement qu'il « est compréhensible d'évoquer les données techniques et environnementales probables et liées à l'exploitation de ce type de ressources », alors même que, selon le paragraphe suivant, ces données ont vocation à être traitées dans le cadre d'une instruction au titre du code de l'environnement (réglementation ICPE) .

Sur tous les points en lien avec l'exploitation ultérieure de l'extension de la zone Nc, et notamment le deuxième grand thème « inconvénients inhérents à l'exploitation », dans l'esprit de la remarque du paragraphe précédent, ces sujets semblent avoir vocation à être traités dans le cadre d'une instruction au titre du code de l'environnement (réglementation des ICPE) et pas dans celle au titre du code de l'urbanisme sur laquelle est assise la présente procédure.

La lecture du dossier m'a aussi interpellé.

- Au regard de l'invalidité des « remarques uniquement relatives à l'exploitation en cours », je n'ai pas compris, par exemple, l'utilité de placer en annexes du dossier des études (annexes 4 à 9) portant uniquement sur l'exploitation en cours.
- J'ai aussi trouvé surprenante la référence fréquente à l'exploitation en cours, notamment pour décrire la situation future : « *L'extension de la zone Nc (zone « carrière ») du PLU de SAINT-JULIENMOLIN-MOLETTE n'engendrera **pas de circulation supplémentaire** liée à la future activité extractive* ». Le terme « supplémentaire » implique une analyse de la situation actuelle.

Le fait est que la composition même du dossier d'enquête ne me paraît pas correspondre au propos du maître d'ouvrage.

Qui plus est, l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale, porte bel et bien sur l'ensemble des sujets abordés dans le dossier, et notamment sur les problèmes de circulation qui ne peuvent être évalués que sur la base de la situation actuelle.

La lecture des observations des « opposants » a été tout aussi révélatrice, dans la mesure où la plupart portait en titre ou concluait par : « Non à l'extension de la carrière », démontrant ainsi que les auteurs ne s'étaient pas trompés d'objet.

Et puis, il me paraît totalement fallacieux de chercher à circonscrire la problématique d'extension à la simple description de l'extension elle-même, tant elle est intimement liée à l'exploitation actuelle.

Quant à la mise en compatibilité du PLU, elle ne peut être qu'une conséquence de la déclaration de Projet d'Intérêt Général, laquelle a pour seul objet, l'extension de la carrière.

N'ayant pas compétence pour contester l'approche juridique du maître d'ouvrage, j'ai décidé d'analyser toutes les observations, en recherchant la logique de leur rattachement à la problématique d'intérêt général. Dans ce cadre, et après lecture détaillée du dossier d'enquête, il m'a semblé que toutes les observations étaient recevables et méritaient une analyse détaillée.

Comme je l'ai indiqué dans mon procès-verbal de synthèse, L'enquête publique a bénéficié de l'ouverture d'un registre numérique, sur lequel ont été enregistrées 238 contributions. 25 courriels ont aussi été envoyés à l'adresse indiquée dans les publications. Le registre « papier » a, quant à lui, réuni 108 observations ou signatures, et 163 courriers y ont été annexés, ainsi que deux pétitions, l'une de 164 noms, favorable au projet, l'autre de 971 noms, défavorable au projet. Mais ces quantités importantes n'ont qu'une valeur relative. Les redondances sont très nombreuses, qu'il s'agisse des contributions favorables ou défavorables au projet. Qui plus est, certains auteurs d'observations se sont manifestés plusieurs fois tant sur le registre numérique que par courrier. Ainsi 28 des contributions favorables ne sont le fait que de 11 personnes différentes. Après correction pour tenir compte de ces contributions multiples, je comptabilise 255 observations défavorables, 222 favorables, 11 réservées, soit 488 expressions différentes. Mais 85 des observations favorables sont le fait de salariés du Groupe Delmonico Dorel, et 80 proviennent de partenaires industriels, commerciaux, institutionnels ou associatifs du Groupe. La liste toutes les observations figure dans l'annexe n°10.

Mes permanences ont été assiégées, mais, moyennant quelques accommodements avec le secrétariat de mairie et M. le Maire de Saint Julien Molin Molette, j'ai pu écouter tous ceux qui ont souhaité me rencontrer. Je ne considère pas que les nombreux salariés du groupe DELMONICO DOREL qui sont venus me voir aient constitué une entrave au bon déroulement des permanences. Les échanges ont été intéressants et m'ont aidé à connaître la réalité de l'entreprise. J'ai aussi noté que nombre de ces salariés reconnaissent l'importance des nuisances liées au passage des camions. Plusieurs ont naturellement évoqué les risques que ferait courir un arrêt de l'activité de la carrière sur l'emploi dans le groupe. Qu'ils aient été « en service commandé » ou pas, le propos m'a paru tout à fait recevable, même si le rapport à la problématique de l'intérêt général est assez lointain. De même, les « témoignages » de solidarité avec les employés de la carrière sont sympathiques, mais ils ne constituent pas un argument en faveur de l'intérêt général. Tout au plus traduisent-ils un mode de management de l'entreprise que je n'ai pas à commenter. Pris globalement, tous les témoignages de salariés constituent l'expression de l'entreprise, laquelle est aussi légitime que celle des habitants.

Je n'ai reçu que peu de responsables d'entreprises ; ils se sont plutôt manifestés par courrier. Leur propos commun sur les risques encourus du fait de la disparition d'un fournisseur ou d'un client m'apparaît discutable sur le plan de l'intérêt général, le Groupe DELMONICO DOREL n'étant pour eux, en général, qu'un partenaire industriel parmi d'autres.

Les lettres de certaines associations bénéficiant de subventions du Groupe sont compréhensibles, mais je ne considère pas le sponsoring comme une manifestation d'intérêt général.

Les quelques « institutionnels » qui se sont manifestés (MEDEF Drôme-Ardèche, CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, CPME42) ont parfois évoqué, me semble-t-il, des arguments plus convaincants.

Parmi les « individuels, habitants permanents ou non de Saint Julien Molin Molette, j'ai rencontré quelques partisans de la carrière, mais, m'a-t-il semblé, plus soucieux de contester l'opposition organisée, que de dissenter sur l'intérêt général de l'extension.

J'ai aussi rencontré un grand nombre de personnes catégoriquement opposées à l'extension de la carrière, avec une argumentation très diverse allant de la promesse de fermeture en 2020, à l'incompatibilité avec la charte du Parc Naturel du Pilat, en passant par les problèmes de circulation, de bruit, de poussières, de sécurité, de pollution du Ternay, de radiations, d'entrave au développement économique et démographique du village. Plusieurs de ces personnes ont déposé des contributions très argumentées sur le registre numérique.

Une catégorie d'opposants, peu nombreuse, a plus particulièrement manifesté son opposition à l'extension de la carrière pour des motifs liés à la proximité ; il s'agit surtout d'habitants des hameaux de Coron ou de Malencogne, voire de Taillis Vert. Dans ce cas précis, je pense que leurs observations devraient être prises en compte dans le cadre de la Procédure ICPE, et qu'elles ne doivent pas être retenues au titre de l'évaluation de l'Intérêt Général.

Enfin, le maître d'ouvrage a eu tout loisir de consulter ces contributions puisque le registre numérique lui était accessible. Je doute qu'il l'ait fait, étant donné le positionnement qu'il a exposé dans la réponse au procès-verbal de synthèse. J'en ai eu la confirmation lorsqu'il m'a été demandé de rechercher une contribution particulière, ce que j'ai fait.

Prenant en compte la réponse du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse, j'ai abandonné le plan que j'avais initialement proposé pour me caler, en priorité, sur celui de la pièce n°1 du dossier, intitulée « déclaration de projet ».

7.1 Commentaires de la déclaration de projet (pièce n°1)

7.1.1 – Historique du site.

Il est dit dans le dossier que « *La carrière des «Gottes» située à son origine uniquement sur le territoire de la commune de SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE est une très ancienne carrière de roches dures qui est exploitée depuis les années 60.* ». En fait, l'exploitation est plus ancienne, mais de façon artisanale et sur une superficie très limitée. Le rachat de la carrière en 1973 par la société DELMONICO DOREL a marqué le début de l'exploitation industrielle,

tombant rapidement (1976) sous le coup des autorisations au titre des installations classées au titre de l'Environnement (ICPE). La société a bénéficié d'une première autorisation en 1983, d'une deuxième en 2000, et d'une troisième en 2005.

Cette présentation synthétique a pour effet d'ignorer les conditions dans lesquelles ces autorisations ont été obtenues. Mais certaines observations que j'ai reçues ou entendues m'ont décrit un contexte qui n'est pas neutre au regard de la procédure en cours.

1973 Reprise de l'ancienne carrière des Gottes par DELMONICO DOREL (1,5 ha)

1974 Création du Parc Naturel Régional du Pilat PNR)

1983 Arrêté préfectoral qui accorde une extension pour 30 ans et 7ha supplémentaires

1988 L'exploitation passe de 50 000 à 100 000 tonnes/an. Création du dépôt de Colombier

1995 Création de l'association « Bien Vivre » qui s'oppose au carrier

1998 Nouvelle demande d'extension du carrier pour 15 ans. Forte mobilisation de l'association « Bien Vivre ». Consultation d'initiative locale (CIL) pour ou contre la révision du POS destinée à prendre en compte la demande du carrier. Gros clivage dans le village. Le « Pour » l'emporte avec 55% des voix. La municipalité modifie le POS.

1999 Première enquête publique pour l'extension de la carrière. Le commissaire enquêteur fait des préconisations strictes pour limiter l'impact de la carrière.

2000 Arrêté préfectoral autorisant la poursuite de l'exploitation pour 5 ans, sur 3 ha

2001 Renouvellement de la charte du PNR qui prévoit que « aucune création ou extension de carrière n'est envisageable dans cette zone »

2004 Nouvelle demande d'extension de la carrière. Seconde enquête publique à l'issue de laquelle le commissaire enquêteur donne un avis favorable pour 5 ans non renouvelables. Il ajoute :

J'invite donc le carrier à *se dégager du cadre strict de son exploitation actuelle* pour relever le défi qu'il s'est lancé à lui-même: montrer qu'un *développement durable est possible dans un Parc naturel* mais à condition de choisir un site moins conflictuel.

2005 Nouvel arrêté préfectoral autorisant l'extension de l'exploitation sur 8 ha, pour une durée de 15 ans. Forte mobilisation de l'association « Bien Vivre » qui attaque l'arrêté préfectoral au Tribunal Administratif.

2007 Victoire (provisoire) de l'association : le tribunal annule l'arrêté préfectoral pour incompatibilité avec la charte du PNR du Pilat ; jugement annulé en appel pour une question de forme, à savoir l'intérêt à agir de l'association.

2010 Renouvellement pour 15 ans de la charte du PNR du Pilat, mais les dispositions limitant l'exploitation des carrières, disparaissent.

Il apparait donc clairement que l'exploitation de la carrière est un sujet fortement conflictuel depuis une bonne vingtaine d'années. La « non-évocation » de cette situation laisse planer un doute sur l'objectivité de la présentation du maître d'ouvrage.

7.1.2 – Possibilités d'extension

Il est dit dans le dossier que « *Au regard des réserves sur le site actuel et au regard de la possibilité d'étendre la zone carrière, il apparaît être important de pouvoir privilégier une extension de la zone carrière en continuité avec le site existant afin de limiter les impacts environnementaux notamment.* ». A l'appui de cette déclaration, le maître d'ouvrage rappelle les investissements consentis par le carrier notamment pour ;

- Réduire les émissions de poussières
- Laver les roues des camions
- Acquérir des matériels pour « éliminer les granulats accidentellement répandus sur le trajet des camions, notamment dans le village »
- réaliser de bassins de rétention d'eaux permettant de retenir sur le carreau de la carrière les eaux pluviales.

La rentabilisation des investissements du carrier ne me paraît pas constituer une justification du projet d'extension. Ce sont des investissements justifiés par les conditions d'exploitation actuelles.

7.1.3 - Préambule - Historique

Il est dit dans le dossier :

« Dès qu'il a eu connaissance de la décision du conseil municipal de Saint-Julien-Molin-Molette d'engager la procédure de réalisation du PLU, l'exploitant actuel de la carrière des « Gottes » a adressé au Maire, le 10 septembre 2014, un courrier dans lequel il est précisé que l'objectif de l'entreprise est de trouver, avec les collectivités locales et les services de l'état, une solution pour obtenir une autorisation durable de l'exploitation de la carrière en préservant au mieux les aspects sociaux et environnementaux ; que l'entreprise demande de prendre en compte l'activité de la carrière dans la révision du PLU en étendant la zone à carrière sur les terrains dont elle possède la maîtrise foncière ».

Ainsi, le maître d'ouvrage fait remonter la démarche du carrier à la lettre du 10 septembre 2014, date à laquelle ce dernier aurait eu connaissance de la décision du conseil municipal de Saint Julien Molin Molette de transformer son POS en PLU. En fait, la révision du POS avait été lancée par une délibération du 22 juin 2011, ayant fait l'objet d'un porter à la connaissance de février 2012 ne comportant aucune prescription particulière concernant la carrière. Aucune modification n'avait été apportée au zonage, les terrains concernés aujourd'hui par le projet d'extension étant classés en zone agricole depuis toujours. Le carrier ne pouvait l'ignorer. De même, la commune ne pouvait ignorer l'acquisition des parcelles correspondant au projet actuel, le cadastre attestant de leur achat en 2013 et 2014. Tout me porte à croire, qu'à l'exception sans doute des habitants, le maître d'ouvrage et la commune connaissaient les intentions du carrier en matière d'extension depuis longtemps, chacun ayant sa propre stratégie pour obtenir le résultat qu'il souhaitait. D'ailleurs, comment expliquer la proposition de déviation présentée par le carrier dès 2012, si ce n'est par la perspective d'une extension de la carrière ? et il est bien précisé que cette proposition a été présentée à toutes les parties

intéressées : « *Services de l'Etat, du Département, de la communauté de Communes, de la Commune* »

Les interférences entre procédures (PLU et première enquête publique portant sur le même objet que la présente enquête) ne constituent qu'une péripétie supplémentaire, mais qui pourrait avoir des conséquences au regard de l'échéance de 2020.

7.1.4 – Intérêts technico-économiques généraux

7.1.4.1 L'exploitation des granulats

Selon le dossier, Il existe 4 000 sites de roches extractives en France. Les roches massives représentent 57% de la production nationale de granulats, mais seulement 40% au niveau de l'ancienne région Rhône-Alpes. Le document conclue donc à « *un fort déficit en production de granulats provenant de carrières de roches massives.* ».

S'attachant ensuite à la situation du département de la Loire, le dossier cite les chiffres constatés en 2000 (La carrière Delmonico Dorel n'avait pas encore la production actuelle) : Roches dures : 2 296 000 tonnes (59%) ; Alluvions : 1 614 000 tonnes (41%). Bien sûr, ces chiffres ont dû évoluer ; mais je note d'une part que les proportions observées dans le département sont les mêmes qu'au niveau national, d'autre part que l'objectif départemental était en 2014, de 3 900 000 tonnes, soit exactement le même qu'en 2000.

Le dossier présente ensuite un bilan par arrondissement dont la signification ne m'apparaît pas. L'accumulation de ces chiffres laisse de côté la réalité de la production et de la consommation qui ne peuvent être mis en rapport au niveau d'un petit territoire.

7.1.4.2 Le contexte départemental de la Loire

Lu dans le dossier :

« *Le département de la Loire est déficitaire en production de matériaux par rapport à la consommation de ses habitants : pour satisfaire les besoins du département on importe plus de 15 % de granulats en provenance du Rhône.*

L'arrondissement de Saint-Etienne qui est le plus peuplé du département ne possède que 2 carrières dont la carrière de SAINT-JULIEN-MOLINMOLETTE/COLOMBIER qui couvrent seulement 12% de ses besoins.

Ce déficit engendre des trafics routiers importants depuis le département du Rhône notamment. »

J'ai reçu plusieurs observations sur ce sujet, qui critiquent une approche normative dépourvue de sens.

« *Les camions qui traversent notre village se dirigent soit vers la vallée du Rhône, soit en Haute-Loire, rendant ainsi caduque l'argument que cette exploitation permet de réduire les transports pour l'approvisionnement du département.* »

« L'exploitation du contexte départemental généreusement développé ici n'est pas nouvelle de la part des dirigeants du groupe mais n'a aucun sens et est totalement hors sujet pour justifier de l'intérêt pour notre département d'une carrière qui exporte la quasi-totalité de sa production dans les départements voisins et même lointains »

ou

« Nous sommes bien placés pour constater que la quasi-totalité des transports se font en direction de la vallée du Rhône en traversant le village de Saint Julien. »

Je partage cette dernière analyse qui souligne une donnée qui n'est pas contestable : Les produits de la carrière sont pour l'essentiel emmenés sur le site de SABLON (38). Ils sont ensuite dispatchés en fonction des chantiers ou des centrales à approvisionner. La vocation du site de SABLON n'est pas de servir spécifiquement le département de la Loire, et c'est d'ailleurs tout à fait normal. Le schéma régional des carrières, qui semble devoir être substitué aux schémas départementaux, est certainement plus pertinent, même si les prestations du groupe Delmonico Dorel me semblent légitimement aller jusqu'à l'inter-régional.

Ainsi, l'approche normative et statistique ne me paraît pas apporter d'argument particulier à la justification de l'intérêt général de l'extension de la carrière des Gottes. Elle n'a que l'intérêt de quantifier l'importance du besoin en matériau du département (3 900 000 tonnes) et de l'apport que constitue, relativement, la production de la carrière (150 000 tonnes = 3,8%, et probablement autour de 6% si l'on ne prend en compte que la production de roche massive). Elle constitue en revanche un argument valable pour démontrer l'intérêt global de la filière « Production de matériaux », indépendamment de la notion de territoire concerné.

7.1.4.3 Intérêts techniques

Selon le dossier « De nombreux clients ou prescripteurs techniques soulignent la qualité de la roche de la carrière des « Gottes », ainsi que la proximité de la carrière par rapport à la vallée du Rhône.

Les matériaux issus du site sont utilisés pour la confection des routes, autoroutes, ballasts SNCF, pour des applications spécifiques d'enrobés coulés à froid, ainsi que dans les marchés départementaux de la Loire. »

Sur ce sujet aussi, il y a des contestations.

« - La simple observation visuelle du site montre que la roche de qualité ne concerne pas la majorité de la surface déjà exploitée et il n'y a donc aucune garantie qu'elle soit présente dans tout le périmètre de l'extension demandée.

- La qualité de cette pierre n'a rien d'unique. D'autres carrières de la périphérie du PNR près des axes routiers, ferroviaires ou du fleuve Rhône sont plébiscitées par les professionnels sur ce point.

- Ici on peut reprocher à l'inverse de ce qui est dit l'éloignement de la vallée du Rhône par rapport à des sites techniquement comparables et jouxtant cet axe : d'autres possibilités d'extraction existent dans les départements les plus desservis par cette carrière (Ardèche,

Drôme, Isère, Haute-Loire) dans un meilleur respect du principe de proximité et de l'orientation du territoire du Pilat dont la vocation première n'est pas de fournir des régions éloignées en minéraux »

Je considère que la spécificité du matériau est un argument recevable du point de vue de l'intérêt général. Contrairement à ce qui est dit dans l'observation ci-dessus, les carrières de roche proposent des matériaux sensiblement différents, dont l'usage n'est pas le même. Je considère également que la priorité donnée à l'extraction de roche massive plutôt qu'à l'exploitation des carrières alluvionnaires est fondée, la moindre consommation d'espaces agricoles et la préservation des milieux naturels justifiant ce choix.

7.1.4.4 Les besoins locaux en granulat

Lu dans le dossier :

« La carrière de Saint-Julien-Molin-Molette dont la production est limitée à 150 000 tonnes par an ne couvre que 50% de ces besoins »

« La carrière des «Gottes» dessert le marché local du granulat sur les cantons de BOURG-ARGENTAL, PELUSSIN, SAINT GENEST MALIFAU, SAINT-ETIENNE dans la Loire, SERRIERES et ANNONAY, dans l'Ardèche, pour le bâtiment, les travaux publics (TP), BPE et les négoce de matériaux de construction.

« Elle dessert également la vallée du Rhône du fait de son implantation tournée vers le sud.

Le relief du massif du Pilat ne facilite pas les accès »

Plusieurs observations contestent ces propos :

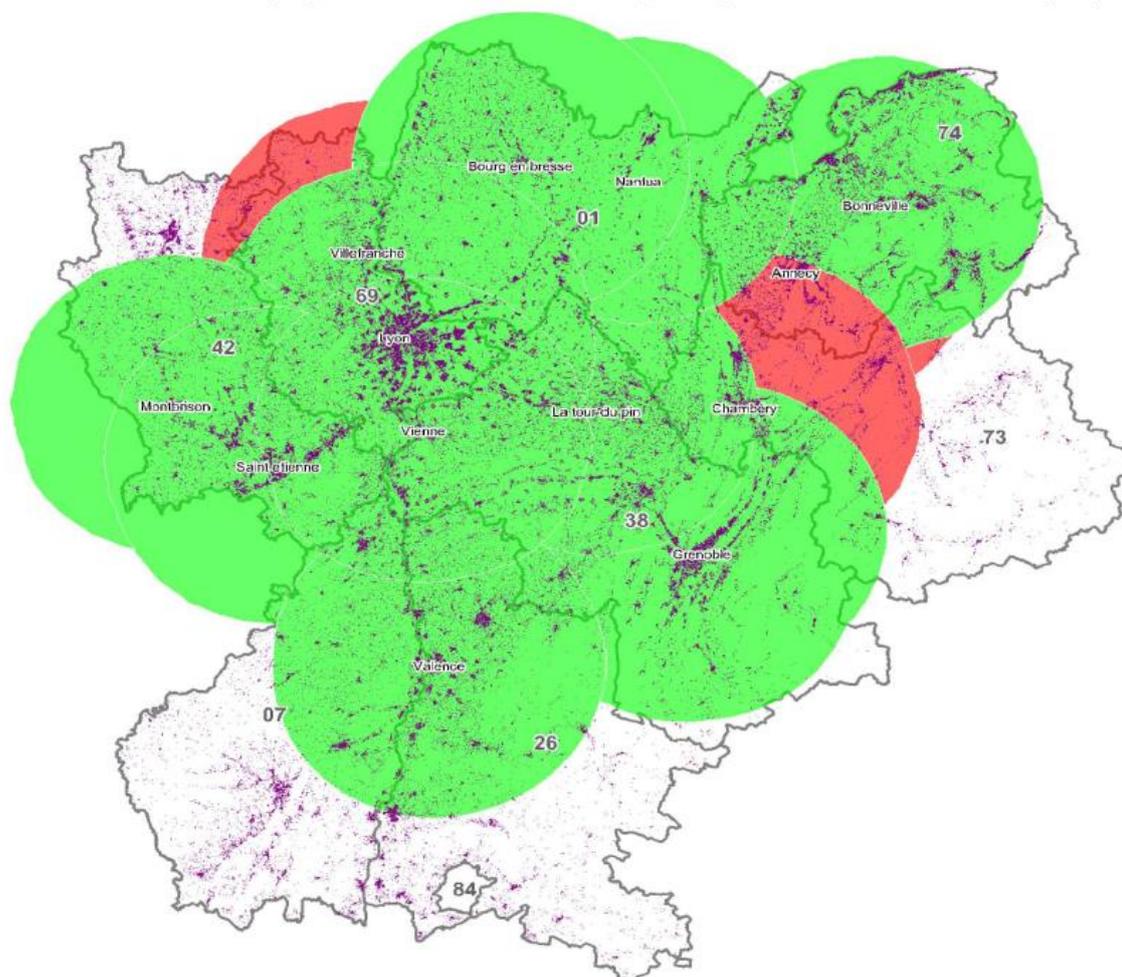
« Affirmer que cette carrière ne couvre que 50% de la demande du Pilat n'est pas sérieux car délibérément la très large majorité de sa production ne dessert pas le besoin local. »
ou

« Si cette carrière est absolument nécessaire à la Loire et au Pilat, alors pourquoi laisse-t-on de si nombreux camions alimenter les chantiers dans l'est Lyonnais, de la Haute Loire par le site de Tence, de la vallée du Rhône par péniches (article du Réveil du Vivarais qui avait informé qu'une péniche entière de granulat extrait à St Julien M.M. avait été refusée vers Montélimar pour les voix du TGV, etc. ...). L'argument est donc fallacieux. »

Je confirme mon appréciation précédente sur le caractère artificiel d'une recherche d'équilibre entre production et consommation à l'échelle d'un petit territoire. Concernant le sud du département, pour la majorité des chantiers, les carrières de Bellegarde en Forez ou de Saint Just Malmont sont beaucoup plus proches.

Qui plus est, la DREAL a publié en mars 2013 un document sur les transports de matériaux qui fait apparaître une situation équilibrée entre production et besoins de consommation : *« La carte de la page suivante montre que pour la quasi-totalité des agglomérations régionales, en dehors la zone Annecy - Chambéry et d'une partie du département du Rhône, les besoins en matériaux sont satisfaits dans un rayon de 40km autour de la tâche urbaine. »*

**Equilibre production autorisée / besoin de consommation de granulats
par zone de chalandise (rayon de 40 km autour des principales villes en Rhône-Alpes)**



7.1.4.5 Une activité génératrice d'emplois directs et indirects

Selon le dossier, « *La carrière exploitée sur la commune de SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE constitue une entité économique source d'emplois directs et indirects. Les emplois directs sont :*

10 personnes présentes en permanence sur le site ;

10 temps plein affectés au transport des granulats ;

4 temps plein pour les services généraux (maintenance, logistique, administratif, gestion technique et qualité) représentent 20% de l'effectif total des services. »

Selon les observations : « *Les chiffres d'emploi directs annoncés sont largement surfaits par rapport à ce que nous constatons : C'est à dire 5 à 7 personnes dont 2 du village sur le site + les transports qui ne sont pas directement liés à la carrière.*

Le secteur concurrent du tourisme vert et des loisirs est également pourvoyeur d'emplois localement. »

« L'effectif actuel de cette carrière sur le site de Saint Julien est de 7 personnes dont 2 personnes du village. Les transports sont réalisés par la société de transport du groupe ; car il s'agit bien d'un groupe aux multiples sociétés et non plus d'une entreprise familiale. Les emplois concernés ne sont donc pas supprimés. La pérennité de l'entreprise n'est pas mise en péril. Des reclassements sont possibles sur un nouveau site mais également localement dans le groupe. »

Ou encore

*« D'un côté, le carrier avance des chiffres (douze emplois ?) du nombre de personnes dont l'emploi serait menacé si la carrière fermait. Ces chiffres ne sont en l'état actuel pas vérifiables car aucun détail du calcul n'est fourni.... au vu de la taille de l'entreprise Delmonico Dorel et de la longue période d'anticipation d'ici 2020, les personnes concernées devraient pouvoir être reclassées dans l'entreprise, de telle sorte **qu'aucune d'entre elle ne perdrait son travail.** »*

Je suis étonné que l'argument de l'emploi soit évoqué comme participant à l'intérêt général de l'extension. C'est l'activité économique qui est la clé de voute de l'emploi et qui peut être reconnu comme d'intérêt général. En l'occurrence, et quel que soit le nombre d'emplois effectivement liés à l'exploitation de la carrière, je considère que dans le cas précis, il s'agit, sinon d'un faux problème, du moins d'un problème circonscrit aux salariés et à l'entreprise. Le fait qu'il n'y ait que peu de salariés résidant à Saint Julien Molin Molette, et par suite peu de retombées en termes de consommation locale, est donc sans importance.

Selon le dossier,

« D'autre part, l'industrie des granulats par ses relations avec les fabricants de matériel, les prestations d'études ou de contrôle, les transports, les industries de transformation..., concourent au maintien de multiples activités. Elle génère en moyenne en Rhône-Alpes quatre emplois induits ou indirects pour un emploi direct. La carrière fait appel à 80 sous-traitants par an. ».

Il n'est pas douteux que l'activité de la carrière induit des prestations extérieures qui mobilisent des salariés d'autres entreprises. Mais, là encore, l'approche normative a ses limites et le rapport à l'intérêt général est lointain.

En conclusion, les salariés du groupe s'inquiètent d'abord pour leur emploi, ou pour l'emploi de leurs collègues de la carrière. Mais ils évoquent aussi la nécessité de défendre l'emploi en général, dans une période difficile où beaucoup n'en ont pas. Dans les « supporteurs » de la carrière, certains dénigrent même les « assistés » qui ne travaillent pas et qui ont l'audace de contester une activité qui donne du travail.

Les « opposants » à la carrière estiment

- Que les salariés ne défendent que leurs propres intérêts,
- Que le nombre d'emplois de la carrière est marginal par rapport au nombre total d'emplois du Groupe,
- Que ce dernier pourrait sans problème les transférer dans d'autres sociétés du Groupe,
- Qu'il a eu tout le temps pour se préparer à faire face à une fermeture en 2020,

- Que les emplois potentiellement supprimés seraient compensés par ceux qui seraient créés dans le cadre des activités liées au tourisme, à l'artisanat, au commerce redynamisé par l'arrivée d'une nouvelle population...

En fait, tous ces arguments n'ont pas de rapport avec l'intérêt général.

Par ailleurs, il me paraît illusoire voire hors sujet, de comparer des nombres d'emplois dans une hypothèse ou dans une autre. L'enjeu réside dans l'activité économique et sa nature, pas dans le nombre d'emplois qu'elle génère.

De ce point de vue, les observations qui m'ont été adressées par des institutionnels (CCI, CPME 42, MEDEF Drôme-Ardèche, Conseil départemental 07) sont effectivement adaptées à l'objet de l'enquête.

Je suis plus réservé sur les observations émanant de partenaires industriels du groupe, dont l'intérêt est manifestement plus tourné vers la sécurisation de leur entreprise, dont le groupe DELMONICO DOREL n'est, en général, que l'un des partenaires.

7.1.4.6 Les finances locales

Selon le dossier,

« La société exploitant la carrière participe financièrement aux ressources fiscales et sociales des citoyens locaux par le versement d'impôts et taxes, de charges sociales patronales représentant environ 10% de son chiffre d'affaires, soit plus de 1 500 000 € par an. La carrière des « Gottes » représentant environ 25% de l'activité de l'exploitant, on peut estimer la contribution fiscale et sociale de l'activité de la carrière à 375 000 €, répartis sur l'ensemble des collectivités territoriales, organismes sociaux et l'Etat. »

Selon les observations,

« Cette entreprise qui a son siège à Andancette Drôme, règle les taxes locales comme toute activité. Des considérations banales et généralisées ne peuvent constituer un argumentaire à un quelconque intérêt général. »

Et

« Le carrier laisse penser qu'il est un grand contributeur mais il se garde bien de donner ses chiffres. La taxe dont il s'acquitte, la CET, est composée de deux taxes dont l'assiette est la valeur locative pour l'une et la valeur ajoutée pour l'autre. Le conseil municipal de St Julien a déclaré tout à fait officiellement que son montant représente une partie presque « négligeable » de son budget. D'après les informations recueillies par le collectif anti extension de la carrière, le montant global de la taxe serait d'environ 30 k€, à répartir entre les 16 communes de la communauté de communes, soit effectivement des montants très faibles ! En clair, on n'a rien à y gagner ! »

Et encore

« Quelles taxes et quels impôts ? Donnez des chiffres et non des allégations !!! La population de St Julien paye des impôts (taxes d'habitation, de foncier bâti et foncier non bâti) pour des propriétés qui n'auront bientôt plus de valeur marchande. Allons-nous être exonérés de ces taxes ? »

Renseignements pris auprès de M. le Maire, les recettes pour la commune sont effectivement très faibles. La communauté de communes principal bénéficiaire de la CET ne perçoit réellement qu'un montant assez minime.

Je ne doute pas que le Groupe DELMONICO DOREL s'acquitte de ses impôts et taxes. C'est aussi le cas des habitants de Saint Julien Molin Molette.

7.1.4.7 L'activité d'extraction de granulats dans le Pilat

Selon le dossier :

« En cas d'arrêt de l'exploitation de cette carrière les matériaux seraient approvisionnés depuis la vallée du Rhône en alluvionnaire ou depuis Bellegarde en Forez. Ceci induirait une forte augmentation du trafic et du coût des matériaux. »

Ce sujet est déjà abordé dans le § 4.4. En ce qui concerne l'augmentation du trafic, je ne saisis pas le sens de cette affirmation. S'il s'agit d'un problème de distances parcourues, je traiterai ce problème dans les paragraphes suivants.

7.1.4.8 L'exploitant : un acteur économique local important

Selon le dossier :

« L'exploitant actuel, la société Delmonico Dorel Carrières, est un acteur économique local et régional important, dont les activités diversifiées contribuent au développement économique local et du territoire de l'arrondissement de Saint- Etienne, en terme notamment d'emplois, de contributions financières et de développement économique. Ces éléments concourent à l'intérêt général de voir l'activité carrière maintenue et développée sur le site actuel »

Selon une observation :

« Le fait d'être un acteur économique important n'autorise pas le non-respect des préconisations du schémas des carrières ; la non concertation avec le Parc du Pilat et le non-respect des engagements pris avec les riverains. Par contre il permet un lobbying important et visiblement efficace auprès des instances locales, départementale et régionale, nous le constatons. »

Je considère, comme je l'ai dit précédemment, que le Groupe DELMONICO DOREL est un acteur économique important, non pas particulièrement au plan départemental, mais en tant que producteur de matériaux indispensables à la satisfaction des besoins de la population, qu'il s'agisse de la production de logements, de la réalisation d'équipements, d'infrastructures, etc...à l'échelle d'un territoire compatible avec les contraintes du transport, mais qui ne peut être circonscrit aux limites administratives.

7.2 Autres sujets abordés dans les observations

Il d'agit des sujets qui sont le plus souvent évoqués dans les observations, et à propos desquels on retrouve des commentaires dans l'étude environnementale, lesquels renvoient paradoxalement presque toujours à la procédures ICPE qui devrait intervenir avant l'arrêté d'Autorisation. Leur étude fait néanmoins ressortir des constats très utiles à une juste évaluation de l'intérêt général de l'extension de la carrière.

7.2.1 Articulation avec les documents de planification

Plusieurs observations contestent la pertinence des statistiques qui se réfèrent à la production locale ou départementale.

J'ai déjà dit ce que je pensais de l'approche départementale en matière de planification de production de matériaux. L'approche régionale est déjà plus pertinente. Mais il ne faut pas perdre de vue que les schémas ne peuvent être que des objectifs globaux souhaitables et qu'il est bien hasardeux d'en déduire un intérêt particulier pour l'un ou l'autre des sites concernés.

Le schéma régional des carrières mérite tout de même une attention particulière puisqu'il présente (EE page 11) les orientations d'un cadrage régional « Matériaux et Carrières » validées par les préfets de départements en février 2013, parmi lesquelles :

- Assurer un approvisionnement sur le long terme des bassins régionaux de consommation par la planification locale et la préservation des capacités d'exploitation des gisements existants ;
- Garantir un principe de proximité dans l'approvisionnement en matériaux ;
- Garantir les capacités d'exploitation des carrières de roches massives et privilégier leur développement en substitution aux carrières alluvionnaires ;
- Privilégier dans la mesure du possible l'extension des carrières sur les sites existants

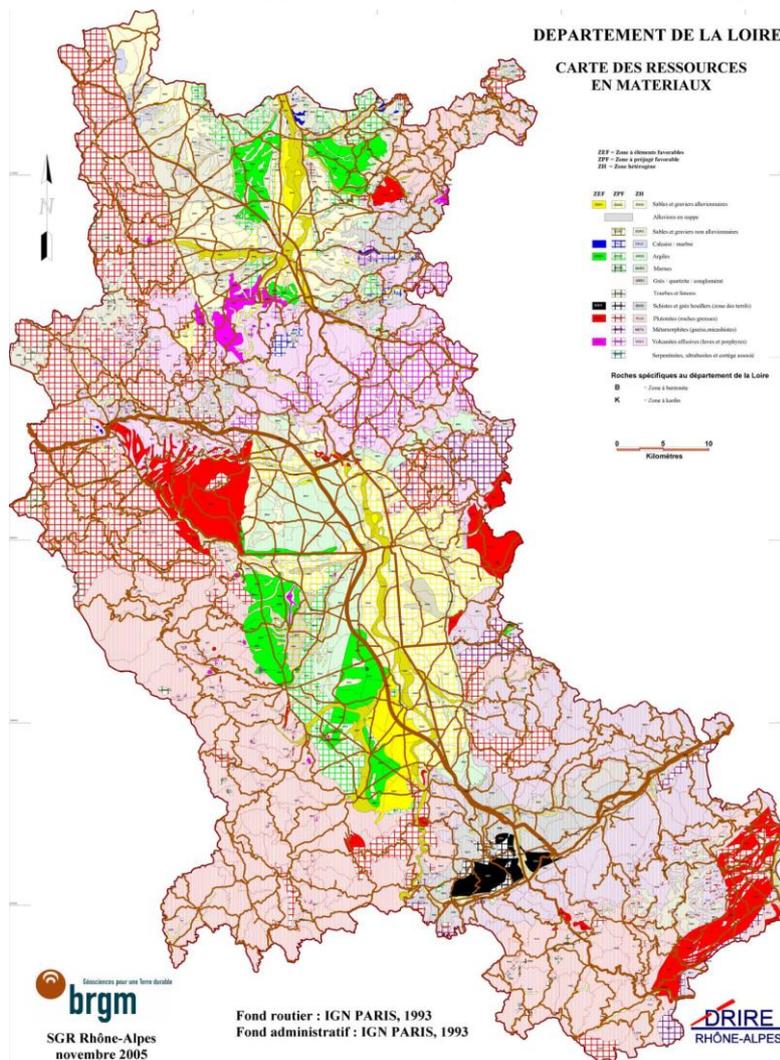
J'en retiens notamment deux principes auxquels je souscris : la priorité donnée aux carrières de roches massives et la priorité à l'extension des carrières existantes compte tenu des difficultés administratives bien réelles pour en ouvrir de nouvelles.

Pour ce qui est de l'articulation avec les documents de planification, Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Sud-Loire, Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée, Schéma Régional de cohérence Ecologique (SRCE), Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) Rhône Alpes, Le dossier ne souligne pas de problèmes particuliers, ce que confirme la lecture de ces documents dont les prescriptions sont très générales. Je n'ai d'ailleurs pas eu d'observations sur ce sujet.

En ce qui concerne la Charte du PNR du Pilat, le dossier renvoie régulièrement à des prescriptions qui devraient figurer dans la future autorisation au titre de la future procédure ICPE : « *Les activités de carrière sont encadrées par la réglementation ICPE (code de l'environnement). Si un dossier de demande d'extension de carrière (législation ICPE) est demandé sur les terrains de l'extension de la zone Nc du PLU, il fera l'objet d'une concertation comme la réglementation des « Installations Classées pour la Protection de l'Environnement – ICPE le prévoit.* ». Cela semble donc confirmer qu'en l'état, il n'y a pas une bonne articulation avec la charte du PNR.

Les observations sur ce thème sont très nombreuses. Il convient toutefois de remarquer que :

- Formellement, la charte du PNR ne prescrit pas l'interdiction des carrières. Cette disposition serait d'ailleurs illégale comme l'a décidé le Conseil d'Etat. Tout au plus la charte peut-elle « *imposer une localisation de cette activité dans des zones qui lui sont affectées* ».
- Le conflit entre les objectifs des parcs naturels et l'activité industrielle d'extraction de matériaux oppose deux expressions de l'intérêt général. Plusieurs carrières en France



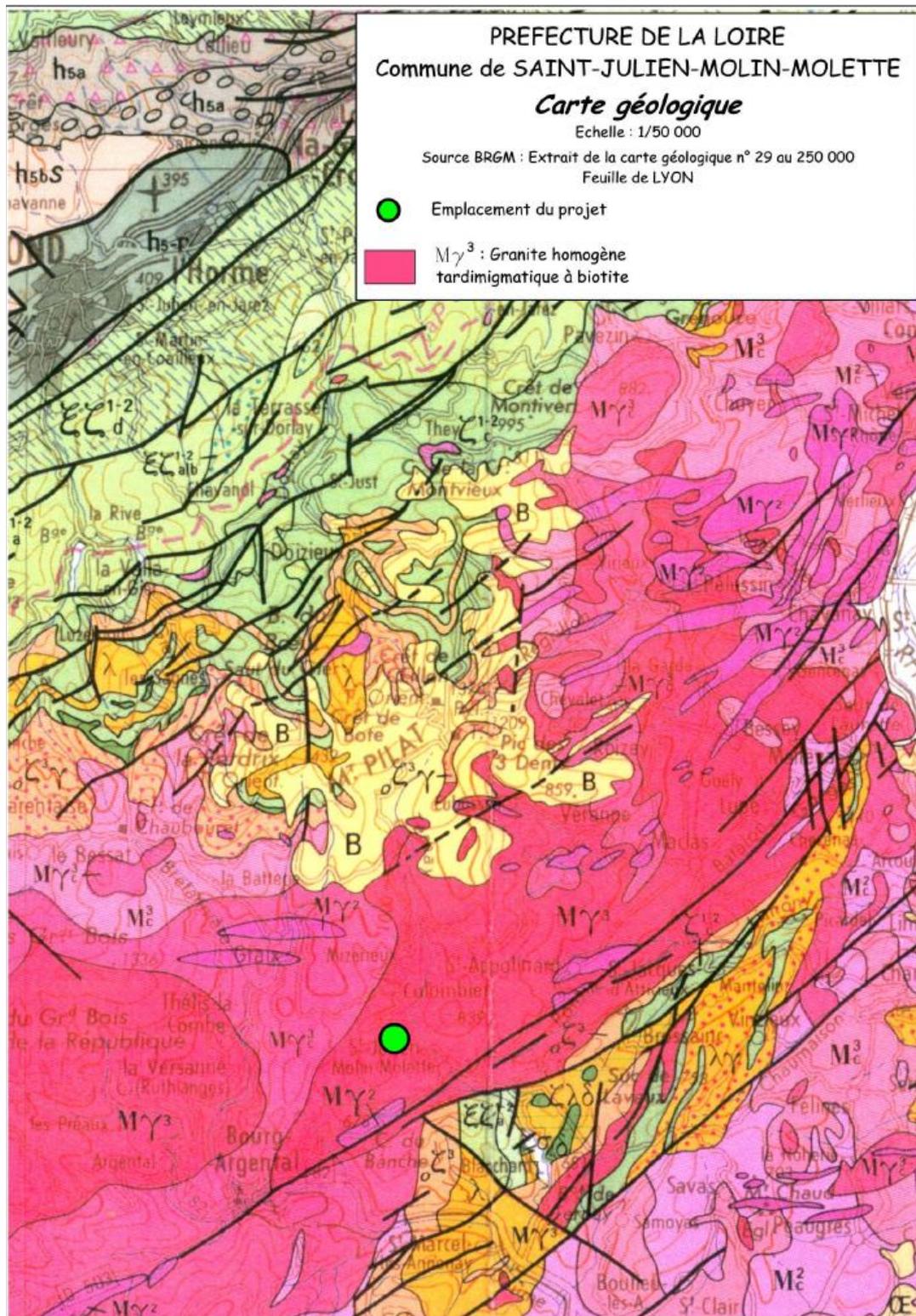
sont situées dans des parcs naturels, où assez logiquement la géologie est le plus souvent favorable. Un juste équilibre doit être trouvé, en prenant toutes les mesures d'accompagnement nécessaires.

Sur ce deuxième point, il me semble que l'étude environnementale (page 36) donne aussi une information importante : « Comme le montre l'extrait de carte géologique au 1/250 000ème de la région (agrandi au 1/50 000ème) : le site du projet d'extension de la zone « carrière » (zone Nc) du PLU recoupe des formations de granite homogène clair. Il s'agit d'un granite équant, de grain moyen, à biotite régulièrement répartie et cordiérite fréquent. Il s'agit du même gisement que celui exploité par l'exploitant actuel dans l'emprise de la zone

Nc actuelle du PLU. »

Je suis étonné que le maître d'ouvrage n'ait pas insisté sur cette donnée qui me paraît fondamentale dans l'optique d'une justification de l'intérêt général. En effet, il faut replacer ce site dans son contexte géographique. La carte suivante montre clairement que d'une part il n'y a qu'un autre site géologique d'importance équivalente dans le département, d'autre part que la carrière actuelle et sa possible extension se trouvent dans une continuité géologique très favorable.

Ce constat donne d'ailleurs du sens à l'une des observations : « *Le projet actuel porte sur une extension de 6,5 hectares. Or, tout St Julien sait bien que l'entreprise D-D a déjà acheté une quinzaine d'hectares autour de Bel-air pour préparer les phases suivantes (4 et 5).* »



7.2.2 – Le Paysage

Le dossier présente une bonne description de la situation, agrémentée de plans et de photos.

« Située entre Colombier et Saint-Julien-Molin-Molette, la carrière n'entraîne pas les mêmes types d'impact sur les deux communes. Occupant le fond de vallée, le bourg de Saint-Julien-Molin-Molette s'organise le long de deux principaux axes d'urbanisation de part et d'autre de la rivière du Ternay. La concentration du bâti dans le centre du village n'offre que des aperçus ponctuels sur la carrière. C'est aux limites du centre bourg que des vues d'ensemble sont possibles mais elles ne concernent qu'une partie de l'exploitation, les fronts de taille sud-est.

Colombier est situé sur un versant ensoleillé au Nord de la carrière et la domine du regard. Structuré à mi pente le long de la D8, le village présente une continuité bâtie de maisons et de fermes construites en pierre de granit. Cette position offre plusieurs ouvertures vers la carrière et la vallée de la Drôme.

Le dossier comprend également une étude paysagère (pièce 5) dont la partie concernant



la situation actuelle me paraît satisfaisante. Je suis plus réservé sur les montages préfigurant la situation future, certaines observations soulignant les facilités pour « arranger » de tels montages.

Il eût été intéressant d'avoir un photomontage avec le même point de vue, dans le cadre de l'extension prévue et de la réhabilitation envisagée pour le site actuel, mais je n'ai rien vu de tel dans le dossier



Vue entrée sud de St Julien-Molin-Molette - Quartier du Plâtre : Situation actuelle et Situation future

Lu dans les observations :

« Fréquentant depuis dix bonnes années les lieux où se sont installés des amis proches, j'ai toujours été frappé par le contraste saisissant entre le cadre bucolique du Parc du Pilat et la violence faite aux paysages et aux habitants par les activités de cette carrière »

ou

« Cette carrière détruit l'environnement et le paysage du Parc Naturel Régional du Pilat »

ou

« On nous montre une série de photos manipulées qui permettraient "d'appréhender les enjeux soulevés par le projet d'extension", selon le document. Ces photos manipulées présentent une sorte de réalité augmentée à laquelle on nous demande de croire. »

« Sur ces photos, il est facile de constater que les parcelles du site sont encore plus nombreuses que dans le projet d'extension actuel (réalité augmentée!). Photoshop a largement arrondi les angles des parcelles du projet actuel et empiété sur nombre de parcelles voisines. Est-ce qu'on anticipe ainsi sur le paysage après la 4e ou la 5e phase d'extension (en 2060 ou 2070 ? Grâce à Photoshop et au Préfet, presque toute la colline a disparu, et dans les dernières photos du doc, le village de St Julien semble aussi avoir disparu. Reste –dominant le paysage–, nettement visible, un bâtiment industriel vert pâle. Le projet actuel porte sur une extension de 6,5 hectares. Or, tout St Julien sait bien que l'entreprise D-D a déjà acheté une quinzaine d'hectares autour de Bel-air pour préparer les phases suivantes (4 et 5). Les Photoshop de la pièce 5 pourront donc resservir... »

J'ai bien noté que M. le Maire de Colombier ne s'arrêtait pas à ce type de considérations et se félicitait de la présence de la carrière dont la production a grandement participé à divers travaux communaux : pistes forestières, adduction d'eau. En l'occurrence, il me semble qu'il s'agit plutôt de l'intérêt général de la commune de Colombier.

Lu dans le dossier : *« L'exploitation de carrières en roche massive peut créer des fronts de taille de grande hauteur, d'aspect artificiel, parfois visibles de très loin. Le réaménagement de ces carrières doit permettre d'assurer à la fois la sécurité et l'intégration paysagère. Il nécessite d'assurer la stabilité des fronts sur le long terme, de limiter la hauteur des fronts en créant éventuellement des gradins intermédiaires, de casser la monotonie des gradins horizontaux qui soulignent le front de la carrière, par une alternance d'éboulis, et, de revégétaliser les banquettes et fronts de taille par la plantation d'espèces locales et adaptées. Ce dernier point constitue l'une des principales difficultés des réaménagements de ce type d'exploitation. Son objectif est double : contribuer à stabiliser les fronts de taille et donc apporter un élément de mise en sécurité, mais surtout atténuer l'impact visuel de la carrière. »*

En conclusion, je pense qu'il faut considérer comme prioritaire le problème de la remise en état du site actuel, en application des arrêtés d'autorisation en vigueur. Subordonner cette remise en état à une future autorisation au motif des interférences entre exploitation actuelle et extension ne me paraît pas acceptable d'autant qu'il est indiqué que *« l'exploitation du site dans ses limites autorisées actuelles ne sera pas, selon toute vraisemblance terminée à la date d'échéance de l'autorisation actuelle soit janvier 2020. » (EE page 138)*

Quant à l'extension elle-même, l'étude paysagère n'a qu'une valeur indicative et relative ; mais je remarque que l'exploitation tend à s'éloigner du village et que l'impact visuel actuel devrait être réduit sous réserve de remise en état satisfaisante. Mais bien sûr, tout cela est de l'ordre de la procédure ICPE.

7.2.3 – L'environnement naturel

Je n'ai eu que peu d'observations évoquant ce sujet. L'une d'entre elles fait cependant référence à un avis de la FRAPNA que je n'ai pas reçu.

J'ai aussi noté que l'Autorité environnementale souligne : « *L'état initial mériterait d'être complété avec les données les plus récentes, notamment celles élaborées par le PNR et celles identifiées lors de l'élaboration du nouveau PLU.* ».

Au titre de la compensation des incidences, lu dans le dossier (EE page 155) :
« *Après mesures d'évitement et de réduction des incidences, le projet générera des impacts relictuels significatifs sur les milieux naturels :*

- *destruction d'environ trois hectares de hêtraies d'intérêt communautaire ;*
- *destruction d'habitats d'espèces pour la faune forestière ;*
- *destruction d'habitats d'espèces pour l'Engoulevent d'Europe et le Lézard vert occidental (coupe forestière et lande à genêts) ;*
- *rupture du continuum boisé immédiatement au sud du projet.*

Ces impacts devront donc être compensés par différentes mesures qui feront l'objet d'un dossier de dérogation à l'interdiction de destruction ou de dérangement pour certaines espèces protégées.

Ces mesures sont détaillées au chapitre 7 de l'étude des milieux naturels spécifiquement réalisée dans le cadre du projet d'extension et de renouvellement de l'autorisation de carrière, que l'on trouvera en annexe 3 du document des annexes. »

Les problèmes sont donc renvoyés à une procédure ICPE à venir...

7.2.4 Activités économiques et touristiques

Lu dans les observations :

« *Les enjeux sont donc à la fois environnementaux – distances parcourues par les camions, déboisements massifs et conversion de terres agricoles défigurant le paysage du Parc naturel, pollution de l'air, nuisances sonores – contredisant à l'évidence les engagements courageux de la COP 21 ; sociaux – le haut niveau de conflictualité autour du site opposant les habitants alliés au Conseil municipal, qui a refusé toute modification du POS, et le carrier – ; et économique – par l'abolition de tout espoir de pouvoir développer un tourisme vert déjà gravement impacté et de maintenir les commerces de proximité qui demeurent encore dans le village. »*

et

« *Notre engagement n'est pas une simple révolte de riverains dont la vie a été rendue très pénible par l'exploitation. L'activité de la carrière a gravement obéré le développement d'un tourisme vert, principal atout de notre village qui attire également les visiteurs par le rayonnement de son activité artistique et qui bénéficie par ailleurs de sa situation sur le chemin du pèlerinage vers St Jacques de Compostelle. Ce tourisme vert est aujourd'hui menacé directement par l'activité du carrier, et nous enregistrons depuis l'intensification de l'exploitation une baisse substantielle de l'activité économique de ce secteur. Un autre secteur essentiel à la vie du village a également été touché, puisque nous déplorons le départ de plusieurs commerçants ces dernières années »*

et

« Je suis opposé à l'extension de la carrière de Saint Julien-Molin-Molette au-delà de 2020, car cette exploitation constitue un frein au développement touristique et économique de la commune. »

Ce sujet est totalement ignoré par le dossier. En fait, considérer que les conditions d'exploitation de la carrière constituent une entrave au développement d'activités artisanales, commerciales et touristiques revient à comparer les emplois maintenus par la carrière dans le cadre de son extension, aux emplois maintenus ou créés localement dans les autres secteurs d'activité au bénéfice de la population locale.

Le risque de voir des commerces fermer ou certaines activités se délocaliser, a été plusieurs fois évoqué devant moi, avec parfois des exemples précis. L'argument est recevable. Mais il est du même ordre que l'engagement du carrier à maintenir les emplois de la carrière. Il n'est donc pas plus déterminant pour l'évaluation de l'intérêt général.

7.2.5 Impacts locaux sur la démographie et l'immobilier

Plusieurs observations mentionnent des évolutions inquiétantes concernant la démographie. Même s'il paraît facile de contester la relation de cause à effet puisqu'aucune enquête ou étude détaillée n'a été conduite sur le sujet, il me paraît parfaitement vraisemblable que les conditions d'exploitation actuelle soient à l'origine de ces évolutions.

La commune de Saint Julien Molin Molette a un solde naturel très négatif. Seule l'arrivée de jeunes ménages pourrait compenser ce déficit. Mais le nombre d'enfants de l'école continue à diminuer, ce qui est le signe que l'apport extérieur est insuffisant. Cette tendance semble confirmée par les difficultés de commercialisation d'un lotissement communal, pourtant annoncé comme très attractif. Nul ne peut affirmer pour autant que l'arrêt de l'exploitation inverserait la tendance. Par ailleurs, la comparaison avec les évolutions constatées dans les villages voisins (Saint Apolinard, Maclas, Véranne, Félines) où la population est en nette croissance, reste tout de même aléatoire. Il est néanmoins réel que le patrimoine bâti communal présente un vrai potentiel.

S'agissant du marché immobilier local, et de la dévalorisation des logements que certains auraient constaté, je n'ai pas d'éléments formels pour en juger. Mais il n'est pas invraisemblable que les conditions d'exploitation actuelle aient un impact sur la vacance de certains logements, et sur leur valeur.

7.2.6 Impacts liés au passage des camions dans le village

Il s'agit là de l'observation la plus fréquente chez les détracteurs de la carrière ; mais le problème a aussi été évoqué très régulièrement lors de mes entretiens avec les salariés de l'entreprise. Il est bien entendu que toutes ces observations sont faites sur la base de la situation actuelle, mais qu'elles concernent bien le projet d'extension puisqu'il est dit dans le dossier que *« Le trafic de camions lié à la commercialisation des matériaux qui seront issus du site restera donc le même qu'actuellement » (EE page 109). Prenant en compte la fréquence de cette*

observation et son évocation dans l'avis de l'Autorité environnementale, j'ai procédé à une analyse de la situation.

7.2.6.1 Analyse de la situation actuelle

Les nuisances citées sont toujours les mêmes :

- la fréquence des passages dans un sens ou dans l'autre
- le bruit
- la poussière
- la sécurité
- plus ponctuellement, la dégradation de la voirie

Extrait d'une observation :

« Un passage de camions incessant sinistre les artères du village absolument inadaptées à un tel trafic : parking en bord de chaussée, trottoirs étroits ou inexistant, croisements impossibles même entre deux voitures.

Les camions chargés au maximum frôlent nécessairement les piétons, des pierres et de la poussière sur nos maisons et dans les rues du village ; des véhicules en stationnement détériorés, des accidents trop fréquents sur les départementales empruntées »

Le dossier aborde ce sujet dans plusieurs paragraphes :

« Les matériaux qui seront extraits sur les terrains de l'extension de la zone carrière seront transportés par camions, après valorisation sur place.

La zone de chalandise s'étendra sur un rayon d'environ 40 km autour du site pour environ 80 à 90 % des matériaux. Étant donnée la faible distance qui sépare le site d'exploitation des zones de commercialisation, le transport par route est le seul adapté » (Etude Environnementale, page 11)

« La configuration du réseau routier rend alors inévitable la traversée de Saint Julien-Molin-Molette par les poids lourds. Cette caractéristique du réseau occasionne un impact non négligeable car l'étroitesse des rues entraîne des difficultés dans les croisements. » (EE page 32)

« L'extension de la zone Nc (zone « carrière ») du PLU de SAINT-JULIENMOLIN-MOLETTE n'engendrera pas de circulation supplémentaire liée à la future activité extractive » (EE, page 21)

« La production moyenne et maximale actuelle de la carrière restera inchangée dans le cadre de l'extension de la zone Nc du PLU de la commune.

« Le trafic global que nous avons déterminé dans la présente évaluation environnementale est inhérent à l'activité de la carrière prévue sur les terrains de l'extension de la zone Nc et il n'est pas possible techniquement de le réduire. Notons que le projet

n'engendrera pas plus de trafic qu'à l'heure actuelle. Les volumes de matériaux produits sur le site resteront identiques.

Ce trafic sera limité aux heures d'ouverture du site, soit de 7h30 à 18h00 du lundi au Vendredi, sauf jours fériés »

« Des consignes particulières de prudence seront établies à l'intention des chauffeurs qui circuleront sur la voie publique.

D'autre part, les tonnages transportés seront rigoureusement contrôlés pour éviter tout dépassement de charge maximale autorisée. »

Le dossier reste donc très général, laissant simplement entendre :

- Que le transport par route est le seul adapté
- Que le trafic restera le même et qu'il ne peut être réduit
- Que ce trafic sera limité entre 7h30 et 18h
- Que les tonnages transportés seront rigoureusement contrôlés

En particulier, il n'y a aucune donnée sur l'importance du trafic alors que la quasi-totalité des observations des « opposants » à l'extension de la carrière invoque le caractère insupportable du trafic des camions dans la traversée du village. Les qualificatifs les plus divers lui sont attribués : incessant (fréquence des passages dans un sens ou dans un autre), dangereux pour les passants (en particulier les enfants), pollueur (poussières dont poussières radioactives), camions bruyants, surchargés, non bâchés, dangereux pour la sécurité, salissant et détériorant la chaussée.

Il m'a semblé nécessaire de tenter d'évaluer le fondement de ces déclarations.

A - J'ai ainsi pu analyser les rapports préparés par la Sté DELMONICO DOREL à l'intention de la commission de suivi du site de 2008 à 2016 inclus. Ces rapports présentent des statistiques d'exploitation que j'ai rassemblées dans un tableau synthétique, agrémenté d'un graphique (annexe n° 1). Il en ressort les éléments suivants :

1°) Le tonnage transporté est variable au cours de l'année, avec, en général, une période de pointe aux mois de septembre, octobre et novembre, et, à un degré moindre aux mois de juin et juillet.

2°) Sur les 9 dernières années, le tonnage moyen déclaré s'élève à 157 025 tonnes, soit assez nettement au-dessus de la moyenne prévue par l'arrêté préfectoral (150 000 tonnes), même s'il reste en dessous du maximum autorisé (165 000 tonnes), mais par définition, la moyenne devrait être la règle, et le maximum, l'exception.

3°) Le nombre moyen de camions va très légèrement en diminuant. Pour un tonnage équivalent, 36 camions en 2008 et seulement 32 en 2016 (un seul sens). Corrélativement, la charge unitaire moyenne des camions passe progressivement de 17,7 tonnes à 20,3 tonnes.

4°) Les mois de Juillet et août 2011, ainsi que de mai et juin 2012, sortent de l'ordinaire. Si les premiers résultent peut-être d'une erreur matérielle sur le chiffre du trafic, il paraît peu probable que la même erreur ait été répétée en 2012. En juin 2012, il apparaît ainsi que la charge unitaire des camions aurait été de 25,1 tonnes pour un trafic (40 camions) supérieur à la moyenne des mois de juin (34).

Ce constat est assez surprenant. Je n'ai pas trouvé d'explication logique à la lente progression du tonnage moyen transporté par les camions, l'évolution du matériel roulant ne me paraissant pas une explication suffisante. Par ailleurs, les anomalies citées au 4°) semblent prouver que la charge utile des camions peut être nettement supérieure au tonnage constaté. Ceci est d'ailleurs confirmé par le schéma régional des transports dans lequel il est dit : « Pour donner un ordre de grandeur : une semi-remorque transporte environ 27 tonnes par chargement ».

Ces informations ayant été validées par la DREAL et la Commission de Suivi du Site (CSS), les documents produits par la Sté DELMONICO DOREL ne sont probablement pas réglementairement contestables, mais elles me paraissent expliquer certaines observations qui m'ont été faites quant à la fiabilité des informations communiquées aux représentants de la population dans la CSS. Elles expliquent aussi leur défiance vis à vis à la fois de la Société et des services de l'Etat.

B – J'ai voulu me rendre compte par moi-même de la nature et de l'intensité du trafic lié à l'exploitation de la carrière. Je me suis donc rendu incognito à Saint Julien Molin Molette, sur la place de la mairie, où je suis resté en observation continue de 6h30 à 12h, un matin d'octobre 2017. Mes observations ont porté à la fois sur le dénombrement des véhicules dont le passage était manifestement lié à l'exploitation de la carrière, par sens de circulation, sur la nature de ces véhicules et leur horaire de passage. (tableau en annexe n° 1)

J'ai choisi l'horaire du début de ma période d'observation à la suite des remarques qui m'avaient été faites à ce sujet. J'ai d'ailleurs pu en vérifier le bien-fondé, et cela m'a aussi permis de constater que des semi-remorques arrivaient aussi depuis La Croix de Chaubouret, sans doute peu nombreux, mais non signalés en tant que tels dans les statistiques de trafic.

Les enseignements que j'en ai tirés sont les suivants :

1°) Lorsque je suis passé devant l'entrée de la carrière, à 6h25, deux camions étaient en attente.

2°) Le premier camion en direction de la carrière est passé à 6h58. Il en passé 6 entre 6h58 et 7h32. La carrière ouvre à 7h30.

3°) Les deux derniers camions venant de la carrière sont passés à 12h07, heure à laquelle je suis reparti à Saint-Etienne. En passant devant la carrière, j'ai vu 3 camions chargés dont 1 à la pesée. La carrière ferme à 12h.

4°) Globalement, j'ai comptabilisé 40 camions (de type semi-remorque) montant à vide vers la carrière, et 46 repartant chargés.

5°) En plus de ce trafic, j'ai comptabilisé une vingtaine de véhicules dans chaque sens, dont 5 camions ordinaires, qui sont montés à vide vers la carrière et repartis chargés.

6°) Pour l'ensemble des deux sens, il est passé en moyenne un véhicule lié à la carrière toutes les 2 minutes quarante secondes

7°) Les semi-remorques tiraient tous des bennes à 3 essieux. J'en ai photographié certains en stationnement temporaire en face du bureau de tabac. (annexe n°5)

En conclusion, le jour de mon observation, le trafic journalier a dû probablement avoisiner les 70 semi-remorques dans chaque sens. Cela correspond en gros au trafic moyen

déclaré en octobre 2008 et 2009. Mais c'est assez nettement supérieur à la moyenne des mois d'octobre de 2010 à 2016 (50). Mais peut-être s'agissait-il d'un jour particulier : les valeurs de référence sont des moyennes mensuelles. De plus il ne s'agit que du trafic traversant le village.

Une personne a déposé un courrier (L163) consistant en un relevé de trafic le jeudi 26 octobre de 14h45 à 15h46 (13 camions - de type semi-remorque - montant à vide vers la carrière, et 14 repartant chargés. La même personne déclare avoir fait le même comptage le mercredi 4 octobre de 13h30 à 14h30 et avoir comptabilisé 13 montées et 16 descentes. Ces chiffres sont cohérents avec les miens et semblent montrer que mon évaluation de 70 semi-remorques quotidiens dans chaque sens, dans la traversée du village, est vraisemblable.

Cette observation confirme aussi l'existence d'un trafic « complémentaire » du même ordre d'importance que celui que j'ai constaté, trafic que je pense non comptabilisé dans les statistiques, car il contribuerait à augmenter le nombre de passages de plus de 30%, ce qui ne serait plus du tout cohérent avec les chiffres présentés.

Le passage des camions commence au moins une demi-heure avant l'ouverture de la carrière.

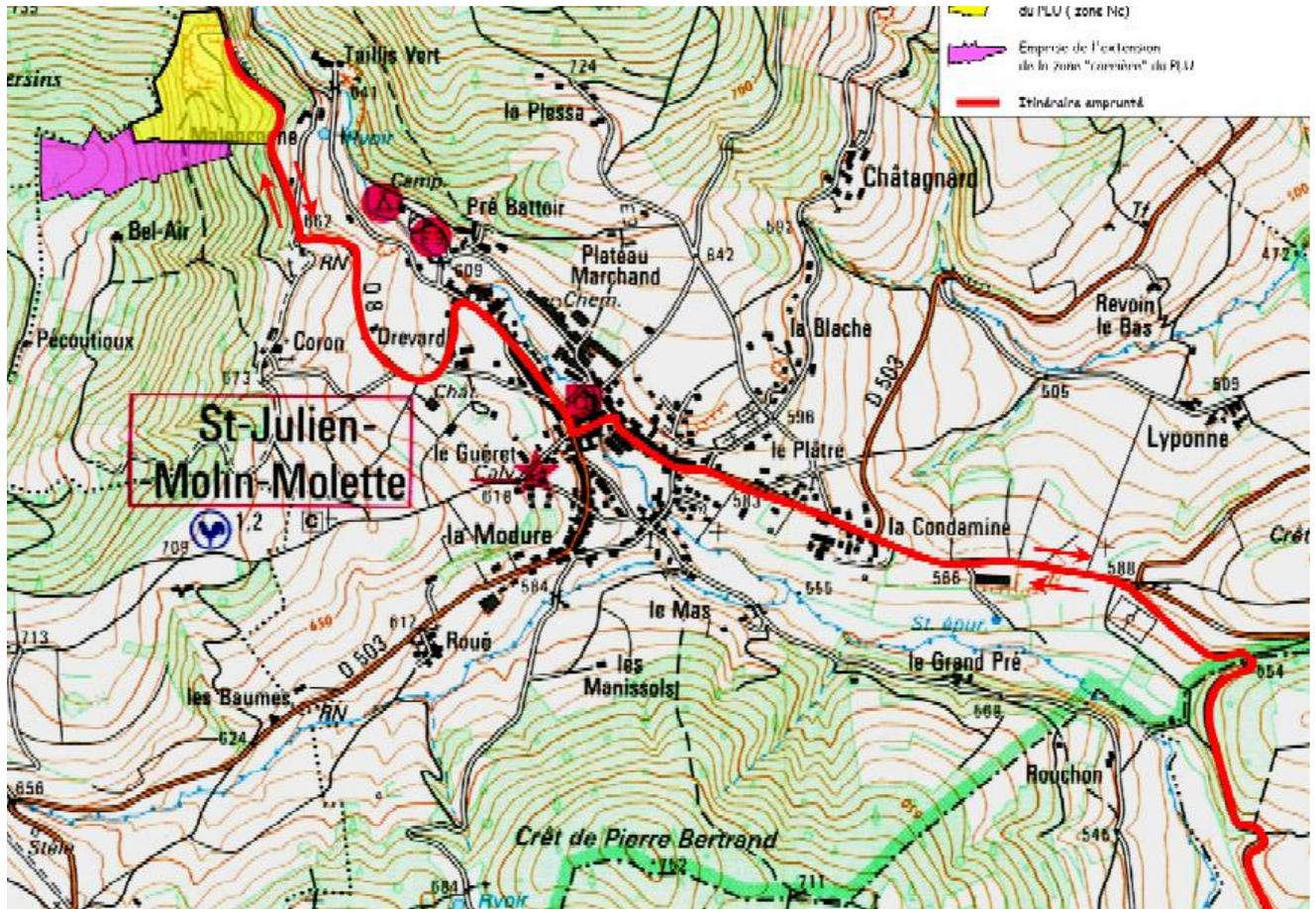
Outre leur nombre, j'ai aussi observé le bâchage des camions qui fait l'objet de contestations dans plusieurs contributions. J'ai constaté que la plupart des camions étaient effectivement bâchés, et ce constat est aussi celui de la personne qui a déposé le courrier L163. Les semi-remorques « non bâchés » sont probablement peu nombreux, mais les camions qui constituent le trafic que j'ai qualifié de « complémentaire », eux, ne sont jamais bâchés.

La contestation de la régularité du bâchage, est souvent assortie de déclarations sur le mauvais état de la route, sur laquelle tomberaient le sable ou les matériaux qui débordent des camions. La Société DELMONICO DOREL a d'ailleurs une obligation de nettoyage, au titre de laquelle elle a investi dans du matériel adapté. Ce constat m'a conduit à penser que l'expression de « camions surchargés » utilisée par certains détracteurs de la carrière était peut-être plus réelle qu'apparente. D'ailleurs M. le Maire de Saint Julien Molin Molette m'a clairement laissé entendre que lors de la réfection du réseau d'assainissement, élus et techniciens avaient constaté un état d'écrasement de l'ancien réseau qui ne pouvait résulter que du passage et du stationnement des camions.

J'ai donc recherché de la documentation sur le Poids Total en Charge et la Charge Utile des semi-remorques que j'ai dénombrés. Selon les informations que j'ai pu recueillir, la charge utile moyenne de ces semi-remorques irait de 25 à 28 tonnes, la DREAL avance le chiffre de 27 tonnes dans son document sur les transports de matériaux de mars 2013. N'ayant aucune information sur ce sujet dans le dossier, j'ai donc sollicité téléphoniquement la DREAL pour savoir comment était contrôlée la production et la charge des camions. Madame ROME, inspectrice ICPE à la DREAL Loire, m'a indiqué qu'elle était en train de procéder à un contrôle des bordereaux de pesée, communiqués par la société et qu'elle m'en communiquerai les résultats. J'ai effectivement reçu un courriel de sa part, le 26 octobre (annexe n°11), confirmant les statistiques 2016 destinées à la commission de suivi du site. J'ai répondu à ce courriel par un autre courriel confirmant mes interrogations (annexe n°11), qui n'a pas eu de suite.

C – Si le trafic de camions est le sujet le plus souvent cité par les habitants de Saint Julien Molin Molette, opposés au projet d'extension, Il est aussi cité par des habitants d'autres

communes : Saint Apolinard, Maclas, Lupé, Pélussin. Plus étonnant, j'ai eu aussi des observations de personnes de Burdigues et de Saint Sauveur en Rue, mais aussi de Boulieu les Annonay et même d'Annonay. Me reportant au dossier, j'ai pu constater qu'un seul itinéraire



était présenté – et encore très partiellement - : celui qui va de la Carrière à la zone de Stockage de Sablons. Je regrette que ces communes n'aient pas été amenées à se prononcer sur le projet.

Il est dit (Etude environnementale page 109) « *Le trafic se répartira comme le précise le plan de trajet des camions ci-après.* »

Je trouve contestable cette présentation très incomplète. Elle pose à nouveau la question de la production réelle de la carrière, et de l'interprétation des statistiques présentées en CSS : s'agit-il des camions qui traversent le village ou de la totalité des camions qui viennent ou partent de la carrière ?

La réponse de Madame ROME en termes de kilomètres parcourus est d'ailleurs intéressante, « 85 % de la production couvre une zone de chalandise d'un rayon moyen de 26 km, confirmant bien l'approvisionnement d'un marché local. », puisqu'elle indique une distance moyenne de 26km, ce qui est précisément la distance qui sépare la Carrière de la zone de stockage de Sablons.

Il est cependant surprenant que l'on ait pas ajouté à ces 26 km, la distance qui sépare Sablons des principaux chantiers qui ont été approvisionnés, mais dont il n'y a aucune indication dans le dossier !

Toutefois pour ce qui est de l'extension, il est dit dans le dossier : « *La zone de chalandise s'étendra sur un rayon d'environ 40 km autour du site pour environ 80 à 90 % des matériaux.* ». La distance moyenne ne serait donc plus la même...



D – Les problèmes de bruit, de poussière et de sécurité dans la traversée du village ne sont pas abordés dans le dossier. Ces sujets ne sont abordés que pour le site de l'exploitation, laissant à penser que le transport est une activité indépendante de l'exploitation de la carrière. Tel n'est pas le cas et le silence du dossier sur ces points est difficilement compréhensible dans la perspective d'une évaluation de l'intérêt général de l'extension de la carrière.

En matière de bruit, il n'y a jamais eu de mesures dans le village permettant de comparer la situation avec ou sans la carrière. En matière de sécurité, j'ai contacté la gendarmerie locale qui m'a déclaré ne rien avoir de particulier à signaler. J'ai tout de même reçu une photo montrant un panneau de signalisation partiellement tordu. En ce qui concerne les poussières, j'ai constaté le dépôt uniforme sur le sol de la voirie, mais aussi sur les rebords de fenêtres des bâtiments. J'ai aussi reçu une photo assez « parlante » (ci-contre).

Quant à la dégradation de la voirie, Il n'est pas possible d'établir formellement une relation de cause à effet entre le passage des camions et l'écrasement des réseaux. Mais la coïncidence est troublante et me paraît justifier certaines observations dans lesquels il est reproché au carrier de faire payer par les contribuables locaux les dégâts occasionnés par le trafic routier engendré par la carrière.

En conclusion, je tiens à préciser que sur le plan réglementaire, tout est en ordre puisque les services de l'Etat ont avalisé les données communiquées par la Société DELMONICO DOREL. Néanmoins, au regard d'une déclaration de Projet d'Intérêt Général, je trouve contestable que le dossier n'aborde pas ces problèmes pour lever toutes les ambiguïtés sur la réalité des transports et de la production de la Société. L'insincérité supposée des déclarations ne peut qu'accentuer le sentiment, chez les opposants à la carrière, que tout est « ficelé à l'avance », sans préoccupation de leurs légitimes intérêts. Au-delà de la réalité des chiffres, c'est le doute qui en résulte sur la juste évaluation des nuisances imposées aux riverains, qui constitue un argument recevable au titre de l'intérêt général.

7.2.6.2 Le projet de déviation

J'ai entendu parler de ce projet dès mes entretiens préalables avec M. le Maire et M. BOITARD, directeur de la carrière. Il a été souvent évoqué lors des échanges que j'ai eus avec les salariés de l'entreprise, ainsi qu'avec M. Dominique DOREL, PDG du Groupe. A ce propos, il est dit dans le dossier :

« L'exploitant actuel a donc mandaté un bureau d'études spécialisé pour étudier des itinéraires alternatifs au trajet actuel des camions. A la suite de cette étude, l'exploitant a soumis les différents scénarios à toutes les instances compétentes (Services de l'Etat, du Département, de la communauté de Communes, de la Commune).

*A l'issue de cette étude et de **cette concertation qui a durée de nombreuses années**, deux constats :*

- *pour financer un tel projet, le volume actuel de granulats commercialisés (165 000 tonnes maximum) ne suffit pas ;*
- *les collectivités locales sont-elles prêtes à financer en partie cette opération et accompagner l'Entreprise ?*

Le premier constat conduisait en première approche à envisager un volume d'extraction annuel de 500 000 tonnes. La deuxième question n'a pas trouvé de réponse.

Ce projet a donc été abandonné par l'exploitant, mais la question du transport reste toujours posée.

De plus, les nombreux contacts que l'Entreprise a pu avoir avec tous les élus, notamment lors des Commissions de suivi, l'ont convaincu que le projet de déviation était la bonne idée mais qu'elle ne trouvait pas à ce jour un écho favorable.

L'environnement géopolitique de l'exploitation de la carrière de SAINT-JULIENMOLIN-MOLETTE / COLOMBIER ne permet pas à l'heure actuelle de présenter un projet ambitieux permettant de résoudre le difficile problème du passage des camions dans le bourg de SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE.

Le projet proposé permet, dans un cadre environnemental et paysager maîtrisé, de poursuivre l'exploitation dans les mêmes conditions qu'à l'heure actuelle. »

M. le Maire de Saint Julien Molin Molette m'ayant communiqué une copie de cette étude, j'ai pu en faire l'analyse. Il en ressort que la proposition du carrier ne semble pas réaliste, car :

- Elle est techniquement extrêmement problématique du fait du relief qui impose des pentes sévères
- Elle n'enlève que 80 % du trafic dans la traversée du village, les transports vers St Apolinard, Maclas, Pélussin n'étant pas concernés
- Les exigences en matière de tonnage autorisé (500 000 tonnes), sur la base du tonnage moyen par camion (un peu plus de 20 tonnes) induirait un passage de camion toutes les 50 secondes au carrefour avec la RD 1082, ainsi que sur la RD 1082 elle-même, notamment dans la traversée de St Marcel les Annonay.
- En matière de surface d'exploitation, la production possible sur la surface demandée conduirait à un épuisement probable avant 5 ans, ou à une extension beaucoup plus importante de la carrière
- Il n'y a aucune étude économique à l'appui de la proposition du carrier

En l'absence de proposition alternative, il me paraît donc normal que la réunion avec les collectivités et l'Etat n'ait pu déboucher sur une solution. La proposition du carrier n'est probablement qu'une sorte de provocation pour amener les différentes parties prenantes à s'entendre sur une solution et les moyens à mettre en œuvre.

Je note cependant que :

- L'étude réalisée par le carrier date de 2012
- La concertation a commencé au moins en 2012, mais probablement plus tôt, puisqu'elle a *duré de nombreuses années*.
- La concertation a eu lieu entre l'entreprise et les *Services de l'Etat, du Département, de la communauté de Communes, de la Commune*.
- De l'avis de tous, la création d'une déviation est la bonne solution

Je ne peux imaginer que, pendant ces **nombreuses années**, le département n'ait pas étudié le problème. Même si le contexte est différent, il y a un précédent dans le département, à Bellegarde en Forez, avec la remise en service d'une voie ferrée dans laquelle la Communauté de Communes du Pays de Saint-Galmier, le Département et la Région ont été parties prenantes. Par ailleurs, un tel investissement ne peut se justifier que dans la perspective d'une exploitation de longue durée, cohérente avec la géologie du site, lequel poursuivrait son extension en direction du Sud. C'est dans cette perspective que l'extension actuelle se situe, même s'il n'en ait pas fait état dans le dossier, et que l'intérêt général doit être évalué.

7.2.7 Concertation - Acceptation sociale

C'est un sujet sensible qui revient dans plusieurs observations, sous des formulations différentes : absence de démocratie, concertation inexistante, Commission de Suivi du Site (CLIS => CSS) dévoyée par l'Etat et le carrier,

Le maître d'ouvrage revendique « *Un bon niveau d'acceptation sociale du projet a été recherché en préalable et fera l'objet d'une préoccupation constante pendant toute la durée de l'exploitation* »

« *Depuis de très nombreuses années (1996), une commission Locale d'Information et de Suivi (CLIS) a été mise en place au sein de la carrière de SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE.*

L'existence de cette CLIS, présidée par le Préfet de la Loire, a été confirmée dans l'article 7.9 de l'arrêté préfectoral d'autorisation de la carrière du 6 janvier 2005, qui fixe une période annuelle pour réunir cette CLIS. »

Alors que l'on peut lire dans une observation :

« *C'est probablement en pensant au vote du conseil municipal de St Julien que la préfecture écrit p. 21: "un bon niveau d'acceptation sociale du projet a été recherché en préalable, et fera l'objet d'une préoccupation constante pendant toute la durée de l'exploitation". Il n'y a pas eu de concertation avec la population, et la CLIS dont il est question ensuite est une commission d'information, où la préfecture informe, mais ne demande pas leur avis aux habitants, et limite soigneusement leur temps de parole quand ils la demandent. Elle sert donc à museler les riverains de la carrière, ce qui semble être la "préoccupation constante" réelle de la préfecture.*»

Si l'on se réfère à l'histoire de la carrière (§ 7.1.1), l'existence de la carrière est contestée depuis de très nombreuses années. Plusieurs rapports d'enquête publique (ICPE, POS, PLU) en font d'ailleurs état. La faible majorité obtenue lors de la Consultation d'Initiative Locale en

1998 est d'ailleurs révélatrice. Peut-être est-ce pour cette raison qu'il n'en est pas fait mention dans le dossier. Le nombre d'observations dans lesquelles la fermeture de la carrière est demandée est très élevé, trop pour que le maître d'ouvrage puisse espérer une bonne acceptation sociale de son projet d'extension. Les arguments techniques ont été largement développés ; mais surtout les soupçons de dissimulation, fausses déclarations, connivences entre les services de l'Etat et le carrier sont évoqués plusieurs fois, notamment en ce qui concerne le déroulement des CSS qui ne seraient que des chambres d'enregistrement.

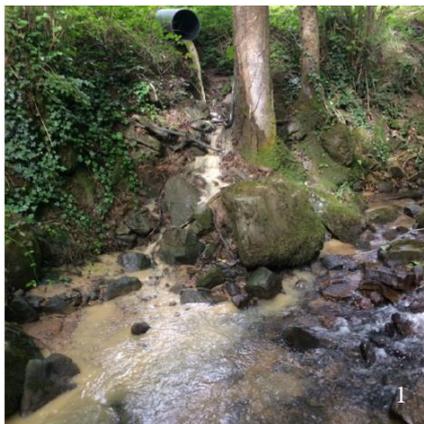
Je ne dispose pas d'éléments probants concernant le déroulement des CSS, hormis les doutes que j'ai exprimés sur la validité des statistiques présentées dans le projet de rapport du carrier à la CSS de 2017. Néanmoins, je considère que le projet ne bénéficie pas d'une bonne acceptation sociale. (Annexe n°7)

7.2.8 Pollution du Ternay

Le sujet revient dans plusieurs observations, probablement parce qu'un évènement récent a permis de l'illustrer abondamment. Cependant, il est révélateur de l'état des relations entre le carrier, les services de l'Etat et la population locale.

Lu dans les observations :

« Le chapitre (EE page 40) est rempli de statistiques sur le Ternay (fiches débits). Il est simplement signalé qu'il passe à 60m en aval de la carrière, mais qu'il ne concerne pas la zone du projet. Il n'est pas mentionné que la carrière actuelle et ses installations polluent régulièrement le Ternay, que ce sont ces mêmes installations qui traiteront les roches extraites de la zone du projet, et que l'exploitant compte donc continuer à polluer régulièrement le Ternay pendant de nombreuses années... Curieux oubli ! »

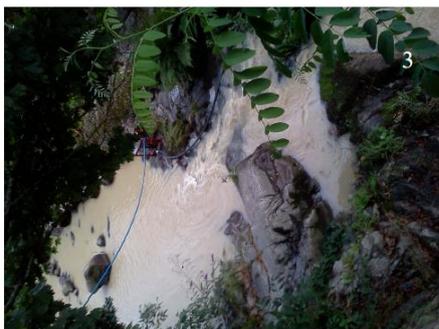


1 - Point d'origine de l'écoulement au droit du site de la carrière des Gottes. On peut voir nettement la rivière le Ternay coulant claire à droite de la photo et la boue s'y répandant à gauche.

2 - la rivière polluée en aval, vue du point de rejet.

3 - la rivière polluée à l'entrée du bourg de Saint-Julien-Molin-Molette, vendredi 18 août à 19h24

4 - La rivière dans la traversée du bourg dimanche 13 août 2017 à 16h20, à 1300 mètres du déversement.



Le Ternay a donc été pollué au mois d'août 2017, alors que la carrière était fermée au titre des congés. Le carrier a déclaré que sa responsabilité ne pouvait être engagée, puisque la carrière était fermée. Mais que l'écoulement soit accidentel ou provoqué, il ne peut matériellement provenir que de la carrière. Je ne crois pas à la génération spontanée.

Cet incident paraît éloigné de la problématique de l'intérêt général, mais il est révélateur, là encore, de l'état des relations entre la population et le carrier, les services de l'Etat, voire la commune.

7.2.9 Les pétitions

J'ai reçu deux pétitions, l'une des partisans de la carrière, l'autre des opposants. Comme je l'ai dit précédemment, le nombre total de signatures recueillies par l'une et l'autre n'a qu'une importance relative. Je me suis tout de même livré à une analyse de ces pétitions pour connaître quelle était la domiciliation des signataires.

Pour les opposants (annexe n°9), sur les 971 noms indiqués, seuls 408 sont des habitants de Saint Julien Molin Molette. Il est intéressant de noter que le reste du département de la Loire représente 217 signatures, dont 44 pour Bourg-Argental, 18 pour Burdigues et 15 pour Pélussin ; les habitants de la proche Ardèche arrivent ensuite avec 181 signatures dont 72 pour Annonay. Il semble que la carrière ait des détracteurs dans d'autres communes, et ce n'est certainement pas pour des raisons de proximité.

Pour les partisans de la carrière (annexe n°8), sur 165 signatures recensées, 71 sont le fait d'habitants de Saint Julien Molin Molette, 60 ont été données par des habitants de la Loire dont 15 à Colombier et 9 à Bourg-Argental ; et 7, par des Ardèchois.

Les poids respectifs de ces deux pétitions ne sont pas déterminants. Assez normalement, l'opposition est plus mobilisatrice que le soutien. Néanmoins sur une population totale de 1200 habitants, je note que 479 habitants se sont manifestés, ce qui, compte tenu du nombre de personnes en âge de s'exprimer, est tout de même significatif.

7.2.10 L'échéance de 2020

De multiples observations demandent le respect de l'engagement du carrier à cesser son activité en 2020 :

« L'intérêt de la population pirailonne, représentée et soutenue par son conseil municipal, commande la fermeture de la carrière en 2020 conformément aux engagements pris. »

Notre association (Amis du Parc) a eu plusieurs réunions avec ses membres qui sont unanimes « respect des engagements et fermeture en 2020 ».

« L'entreprise Delmonico Dorel doit terminer l'exploitation de la carrière de Colombier-Saint Julien MM en 2020, comme promis ».

« La date butoir de 2020, avec remise en état du site avait déjà été admise malgré les avis négatifs du commissaire enquêteur et de plusieurs acteurs ici présents. Elle constituait également la condition à l'ultime accord du Parc. Enfin elle était l'objet de la promesse publique et écrite faite par le carrier dans sa lettre ouverte en 2007 aux riverains et au élu de s'en tenir à l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2005. Ce n'est rien d'autre que le respect de ces engagements que nous réclamons aujourd'hui. »

Formellement, je n'ai pas trouvé dans le dossier de trace de l'engagement dont il est question, et les documents qui m'ont été transmis ne peuvent être interprétés comme le souhaitent les opposants à la carrière.

Extrait de la lettre ouverte de la Société DELMONICO DOREL, en 2005 :

En revanche, au regard de ce que cette carrière provoque depuis 10 ans, nous renouvelons publiquement notre engagement de reconstruire le paysage de la carrière conformément à l'Arrêté Préfectoral du 06/01/2005.

Nous nous engageons également à poursuivre notre politique de transparence et de concertation, et nous restons à la disposition de tous, y compris de nos détracteurs.

Le seul engagement porte sur la réhabilitation du site, et sur la « transparence » et la « concertation ». La date butoir de 2020 est la date limite de l'autorisation qui figure dans l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2005. La durée de 15 ans est assez habituelle en matière d'autorisation d'exploitation de carrière. Mais elle peut aller jusqu'à 30 ans.

Dans le cas présent, il n'est pas possible de contester la légitimité de la demande d'extension de la carrière.

7.3 – Observations du commissaire enquêteur

7.3.1 Sur le dossier

J'ai trouvé le dossier très succinct. En dehors de toute considération pour le contenu réglementaire qui est probablement respecté, s'agissant d'approuver ou de désapprouver une déclaration de Projet d'Intérêt Général, j'estime qu'un trop grand nombre d'informations m'a été communiqué en cours d'enquête, soit au gré de la bonne volonté de M. le Maire, soit à l'initiative des personnes que j'ai rencontrées lors de mes permanences. Je pense en particulier aux comptes-rendus des réunions de CLIS puis de CSS de 2013 à 2016, au projet de rapport à la CSS 2017, à l'étude sur le projet de déviation, mais aussi aux lettres du carrier à la commune.

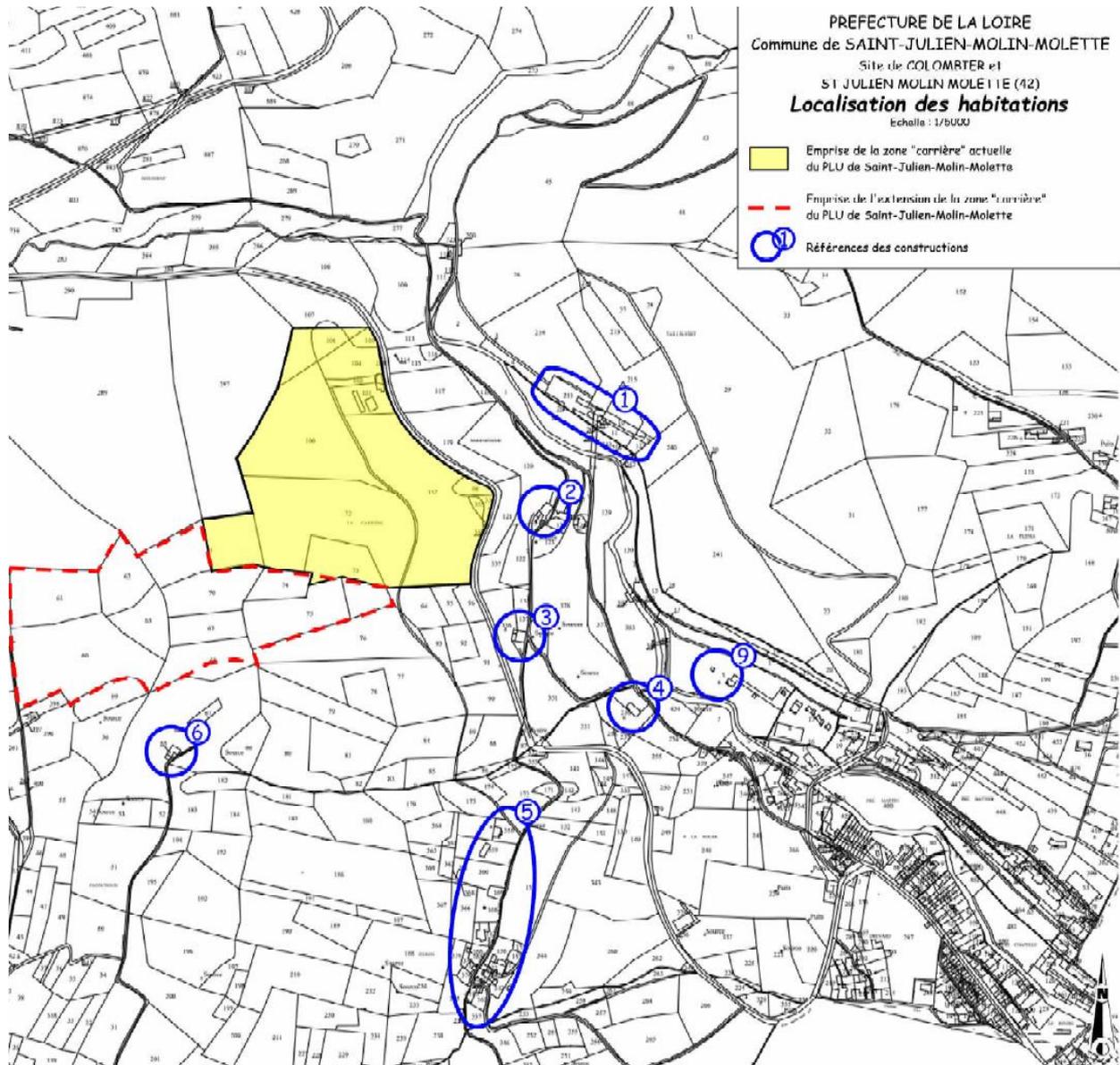
J'ai dû également solliciter M. le Maire pour avoir des informations sur les dates d'acquisition par le carrier des parcelles concernées par l'extension ; mais aussi pour pouvoir disposer des rapports d'enquêtes publiques antérieures : ICPE, révision du POS ou du PLU.

Dans le dossier lui-même, j'ai trouvé que le plaidoyer en faveur de l'intérêt général du projet d'extension était faiblement argumenté. Plutôt que des statistiques départementales ou locales, il m'aurait paru normal d'avoir une présentation du Groupe DELMONICO DOREL, avec l'indication des principaux chantiers récents qu'elle a approvisionnés, justifiant ainsi son aire d'influence. Une évocation de la concurrence pour situer le Groupe sur son marché, aurait peut-être aussi donné une meilleure idée de son utilité.

J'ai aussi regretté de devoir faire des rapprochements entre paragraphes pour avoir une idée de la production envisagée et de la durée probable de l'autorisation qui serait sollicitée par le carrier. Je comprends que presque tous mes interlocuteurs m'aient posé la question après lecture des pièces du dossier.

De même, La pièce sur la mise en compatibilité du PLU ne présente pas le plan correspondant au PLU actuel et présente un plan de la situation future sans y faire figurer ni les terrains appartenant à la carrière, ni les terrains prévus pour l'extension de l'exploitation. Il faut se reporter à la carte de localisation des habitations dans l'étude environnementale (page 62) pour avoir une réponse d'ailleurs difficilement lisible sur le dossier « Papier » et pouvoir établir une comparaison avec la liste des parcelles concernant l'extension, qui est donnée dans la pièce 2 (mise en compatibilité du PLU). Cette présentation est donc insatisfaisante pour une juste information du public dans le cadre de l'enquête.

J'ai eu la désagréable impression que le dossier était soit délibérément simplifié à l'extrême, soit préparé dans la précipitation. A ce propos, par exemple, il faut noter que le sommaire du chapitre 4 de cette étude environnementale ne correspond pas à la réalité du contenu. Le rajout d'une tête de chapitre « Effets sur la faune, la flore, les milieux naturels et les équilibres biologiques » qui intègre le sous-chapitre « Effets sur le climat » est probablement à l'origine du décalage de la numérotation qui apparaît en tête de page, d'où le paragraphe 4.2 a disparu. Cette erreur matérielle n'a pas, selon moi, d'incidence sur le fond du dossier. Mais elle a dû poser quelques problèmes de repérage aux lecteurs attentifs.



7.3.2 Sur le projet d'extension

Comme je l'ai dit au § 7.1.3, le maître d'ouvrage fait remonter la démarche du carrier à la lettre du 10 septembre 2014, date à laquelle ce dernier aurait eu connaissance de la décision du conseil municipal de Saint Julien Molin Molette de transformer son POS en PLU. En fait, il est dit par ailleurs que le dossier de la déviation était discuté depuis de nombreuses années. Comment imaginer que de telles discussions n'aient pas alerté les différents protagonistes sur les projets du Groupe ? Comment imaginer que le Groupe ait pu acheter les terrains destinés à l'extension dès 2013, sans que Les services de l'Etat et les collectivités ne l'interprètent, ou comme certains le disent, ne l'avalisent ?

Si le Groupe a pris le risque financier de faire procéder à une étude de déviation (sans doute avant 2012), et d'acquérir les parcelles correspondant à l'extension, ce n'était sûrement pas dans la perspective d'une fermeture en 2020. Personne ne pouvait l'ignorer.

J'ai aussi cru comprendre qu'un compromis aurait pu être trouvé avec le carrier sous la forme d'une convention annuelle prévoyant une redevance à la commune proportionnelle au tonnage transporté. C'était une suggestion du commissaire enquêteur dans son rapport sur la révision du PLU. Je ne pense pas que ce soit une solution souhaitable, en dehors de tout aspect réglementaire, car aucun aménagement n'est susceptible d'atténuer ou de supprimer les nuisances citées dans les observations.

Je considère donc que l'Etat et les collectivités locales (commune, communauté de communes, département) n'ont pas pris la mesure du projet, laissant le « temps faire son œuvre », ce qui ne pouvait conduire qu'à un ultimatum débouchant inexorablement sur la reconduction de la situation actuelle.

Le « grain de sable » est intervenu sous la forme de la révision du PLU et du refus de la commune de le modifier pour autoriser l'extension de la carrière. Pressé par les délais, l'Etat a donc décidé de tenter de passer en force en utilisant la présente procédure de « Déclaration d'Intérêt Général ».

7.3.3 Sur la mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du PLU est automatique (après consultation de la commune, pour la forme), à partir de la Déclaration d'Intérêt Général. Elle ne constitue pas l'objet de l'enquête ; elle n'en est que la conséquence.

« Cette mise en compatibilité du PLU se limitera à une extension de la zone Nc, vers le sud, en continuité avec la zone Nc existante (site de l'actuelle carrière) en lieu et place du zonage N inscrit au PLU. La modification du PLU sera donc exclusivement graphique. Il n'y aura pas de modification de la partie écrite du règlement du PLU, y compris pour les dispositions réglementant les installations et constructions autorisées dans la zone Nc. »

Il eut été néanmoins plus clair de joindre un extrait du PLU sur lequel on visualise sans ambiguïté les contours de la carrière actuelle et de son extension

7.3.4 Sur la procédure

La révision du POS de Saint Julien Molin Molette a été lancée par délibération du 22 juin 2011. Le Porter à la connaissance de l'Etat a été reçu par la commune en février 2012. Il ne contenait aucune prescription particulière concernant l'extension de la carrière. Il me semble que sur un sujet aussi important et sensible, il eut été opportun d'alerter la commune dont la position sur la carrière devait être connue.

Le document en cours de révision ne prévoyant pas la modification de zonage nécessaire à l'extension, l'Etat procède à une première enquête publique pour déclarer l'extension Projet d'Intérêt Général. Ce faisant, il manifeste clairement sa volonté de passer outre le choix de la commune. Le PLU est néanmoins approuvé entre temps sans modification et pour éviter toute fragilité juridique, l'Etat procède à une deuxième enquête publique, sur le même objet que la précédente. Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'Etat veut arriver à ses fins. Mais quelles sont ces fins ? La déclaration de Programme d'Intérêt Général entraîne automatiquement la

modification du PLU. La commune et la population n'ont donc plus de moyen légal de s'opposer à une activité prévue réglementairement dans le PLU. Leurs possibilités d'intervention sont désormais encadrées par la procédure ICPE qui est sanctionnée par l'arrêté d'autorisation. Au nom de la doctrine « Eviter, Réduire, Compenser », cette procédure pourrait prévoir des dispositions contraignantes pour la poursuite de l'exploitation. Mais compte tenu de l'échéance de 2020, et de la procédure actuelle, je suis conduit à penser que la situation actuelle serait reconduite dans le cadre d'une extension autorisée.

**ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION
DE PROJET D'INTERÊT GENERAL
DE L'EXTENSION DE LA CARRIÈRE
DE SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ
DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

PAR LA PREFECTURE DE LA LOIRE



**CONCLUSIONS
DU
COMMISSAIRE
ENQUÊTEUR**

12 décembre 2017

CONCLUSIONS

Depuis de nombreuses années, une carrière de granit est exploitée à Saint-Julien Molin Molette, petite commune d'environ 1 200 habitants située sur le versant est des monts du Pilat, et comprise dans le périmètre du Parc Naturel Régional du Pilat. Cette carrière est progressivement passée du stade artisanal à une exploitation industrielle – Société DELMONICO DOREL - annuelle de 50 000 tonnes, puis 100 000 tonnes, pour arriver à 150 000 tonnes dans la période 2005 – 2020, aux termes d'autorisations d'extensions qui ont fait passer la surface de la carrière de 1,5 ha à un peu plus de 18 ha.

Le dernier arrêté préfectoral, daté du 6 janvier 2005, autorise l'exploitation pour une durée de quinze ans.

Depuis plus de vingt ans, une opposition locale à cette exploitation s'est manifestée. Elle a donné lieu à la création d'une association (« Bien Vivre à Saint Julien Molin Molette ») dès 1995. Elle est aussi à l'origine d'une Consultation d'Initiative Locale (CIL), en 1998, dont les résultats (55% pour la poursuite de l'activité, 45% contre) ont conforté la municipalité dans sa décision de modifier son Plan d'Occupation des Sols (POS) pour autoriser l'extension alors demandée.

En juillet 2000, un arrêté préfectoral autorise l'extension et la poursuite de l'exploitation pour une durée de cinq ans.

En 2004, lors d'une nouvelle enquête publique faisant suite à une nouvelle demande d'extension, le commissaire enquêteur donne un « avis favorable, **pour cinq ans non renouvelables** ». Mais l'arrêté préfectoral autorise l'extension demandée et l'exploitation pour une durée de 15 ans. L'association « Bien Vivre » dépose alors un recours devant le Tribunal Administratif, lequel annule la décision préfectorale en première instance, puis déboute l'association en appel, la compétence de l'association pour contester la décision n'étant pas reconnue.

En 2014, La société, qui est désormais l'une des composantes d'une Holding - le groupe DELMONICO DOREL -, saisit la municipalité de Saint Julien Molin Molette pour que celle-ci prévoit une modification du zonage de son PLU, permettant une extension de la carrière. Après avoir invoquer la nécessité d'une évaluation environnementale pour son PLU, qui retarde d'autant l'officialisation de sa décision, la commune décide de ne pas modifier son PLU, lequel est approuvé début 2017. Entre temps, en 2016, le Préfet de la Loire, informé du refus de la municipalité de modifier le zonage du PLU, lance une procédure de déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'extension de la carrière, emportant mise en compatibilité du Plan d'Occupation des Sols (POS), lequel est à ce moment, le seul document opposable. Une première enquête publique se traduit par un avis favorable du commissaire enquêteur. L'approbation du PLU étant intervenue après cette première enquête dédiée à la mise en compatibilité du POS, le Préfet de la Loire lance alors une deuxième procédure de déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'extension de la carrière, emportant mise en compatibilité du PLU.

Cette reconstitution est révélatrice à la fois de l'opposition de la municipalité à l'extension et de la volonté de l'Etat de passer outre. La présente enquête publique a permis à tous les protagonistes de faire valoir leurs arguments. J'ai considéré que l'intérêt général intrinsèque n'existait pas et qu'il ne pouvait être évalué que par comparaison avec la somme des intérêts collectifs ou particuliers auxquels il était confronté.

Sur cette base, j'ai écouté mes visiteurs, lu les différentes contributions, sollicité toutes les informations possibles auprès des services et organismes compétents (Mairie, DREAL, SAFER, Gendarmerie, Parc du Pilat) ou intéressés (Entreprise), procédé moi-même directement à certaines observations quant aux conditions dans lesquelles se déroule actuellement l'exploitation de la carrière, le projet d'extension étant censé ne rien changer à la situation actuelle.

J'en ai retiré les considérations suivantes :

➤ **Généralités**

L'enquête s'est déroulée dans d'excellentes conditions. Rien n'est venu troubler son déroulement. J'ai simplement dû faire face à une affluence inhabituelle qui m'a conduit à allonger mes temps de permanence. J'ai reçu près de cinq cents courriers, courriels, contributions écrites sur les registres « papier » ou numérique. A la fin de ma dernière permanence, j'ai été convié à une petite manifestation des opposants à la carrière, sur le mode humoristique, sans conséquence.

➤ **Une information initiale insuffisante**

Donner un avis sur un projet de cette importance exige d'en connaître précisément la contenance et le contexte. Tel n'a pas été le cas. Le dossier était très simplifié. J'ai dû aller rechercher des informations auprès de tous ceux qui ont bien voulu m'en fournir : Mairie, Entreprise, DREAL, SAFER. Les rapprochements entre ces différentes informations m'a permis d'avoir une meilleure idée de la situation et de comprendre les doutes émis par certains auteurs d'observations sur la sincérité des données officielles.

Par ailleurs, la volonté affichée du maître d'ouvrage de recentrer l'enquête sur la seule extension, s'est rapidement heurtée d'une part, à l'affirmation selon laquelle les conditions d'exploitation de l'extension seraient les mêmes que pour l'exploitation actuelle, d'autre part, précisément, aux nombreuses références à l'exploitation actuelle : Annexe 4 – Mesures de bruit de la carrière actuelle datée de 2014, étude sur les vibrations de la Société CEREMA datée de 2014 également, analyse de la qualité des eaux, de 2014, étude sur les poussières de 2015 ...

De plus, hormis l'étude paysagère, le dossier aborde essentiellement les problèmes liés au site de l'extension, en ne faisant que quelques références aux problèmes liés au transport et à la traversée du village.

➤ **La carrière des « Gottes » est utile.**

Elle occupe une place significative sur le marché régional, voire inter-régional, du fait d'une part des caractéristiques particulières du granit exploité, d'autre part des moyens mis en œuvre pour l'acheminement des matériaux au départ de la zone de stockage de SABLON. L'utilité de la carrière doit aussi son utilité à la production de matériaux de roche, de préférence à la production des « carrières d'eau ». Elle doit enfin son utilité au secteur économique auquel elle appartient, secteur incontournable dans toutes les activités du BTP : production de logements, réalisation d'équipements et d'infrastructures. Son extension présente le même intérêt.

Je ne retiens pas comme déterminant, l'équilibre recherché au niveau départemental au nom des distances parcourues, qui n'a qu'une valeur d'objectif statistique, les réalités du marché étant beaucoup plus prégnantes.

➤ **La carrière des « Gottes » est utile sur le site où elle est implantée.**

L'examen des cartes présentant la géologie départementale et celle du secteur de Saint Julien Molin Molette montrent sans équivoque que la carrière est située dans une zone géologiquement adaptée à l'exploitation de carrière de roche. Le conflit avec la charte du Parc Naturel du Pilat est un conflit qui ne peut être arbitré au niveau local. Plusieurs carrières se trouvent dans la même situation, les parcs naturels couvrant très souvent des territoires intéressants sur le plan géologique.

Il me paraît aussi évident qu'il est plus logique de procéder à l'extension d'une carrière existante que d'en ouvrir une nouvelle ; et cela, sans même aborder l'aspect réglementaire. D'ailleurs il serait étonnant qu'un carrier fasse délibérément le choix d'un emplacement tel que celui de Saint Julien Molin Molette, s'il avait la possibilité d'exploiter un site plus proche d'infrastructures de meilleur niveau (autoroute, voie d'eau), le transport représentant une part non négligeable du coût de production.

➤ **Les arguments sur l'emploi ne sont pas recevables au titre de l'intérêt général**

Une activité économique peut être considérée comme d'intérêt général. Sa déclinaison locale ou le nombre d'emplois maintenus sont d'un autre ordre. Si le maintien de l'emploi était d'intérêt général, le département de la Loire n'en serait pas où il est !

Quant à l'emploi induit chez les partenaires industriels du Groupe, c'est une notion très subjective, car il est bien difficile de mesurer les interactions dans un réseau d'entreprises.

➤ **L'argument de l'impact sur les finances locales est largement surestimé**

Le maître d'ouvrage présente un calcul fumeux basé sur un pourcentage approximatif du chiffre d'affaires du Groupe. Ce n'est pas sérieux. Les administrations fiscales refusant de communiquer ce type de données, les déclarations de M. le Maire me paraissent les plus

vraisemblables : Les recettes fiscales sont quasi nulles pour la commune et assez faibles pour la communauté de communes.

➤ **Les incidences de l'extension en termes d'environnement doivent faire l'objet d'une attention particulière**

Le très faible nombre d'observations sur ce thème tend à démontrer d'une part qu'il n'est pas considéré comme central dans les préoccupations des opposants, d'autre part qu'il a été abordé de façon suffisamment exhaustive pour les satisfaire.

Cependant, l'Autorité Environnementales est plus réservée et souligne quelques problèmes : *La zone du projet concerne essentiellement une partie d'un vaste espace boisé (sapins, bois mixtes de chênes et pins sylvestre et hêtraies), classé en zone naturelle (N) au PLU, à 300 mètres d'un Espace Naturel Sensible (ENS) « les hêtraies du Pilat » ; ou encore : l'étude des milieux naturels montre des sensibilités fortes sur la zone d'extension envisagée.*

Une préconisation particulière s'impose également en matière de protection du Ternay. Ces réserves peuvent être levées dans le cadre d'une éventuelle procédure ICPE : elles ne sont pas réhabilitaires dans le cadre la présente enquête.

➤ **Les impacts de l'extension sur le paysage sont évidents**

Il est dit dans l'avis de l'Autorité Environnementale : *« L'enjeu paysage est qualifié de modéré alors qu'il apparaît fort compte tenu de la localisation de la carrière, des nombreuses co-visibilités et de la qualité des paysages environnants. ».* et *« En effet, le projet d'extension, en augmentant la surface d'excavation, rendra la carrière plus prégnante depuis les points de vue du site « Crêts du Pilat et Cirque de La Valla en Gier »*

Compte tenu de l'aspect de la carrière actuelle, et de l'absence de traitement paysager (les talus végétalisés ne constituent qu'une protection acoustique), il est permis d'être réservé sur les perspectives proposées par l'étude paysagère.

Cette situation ne plaide pas en faveur du projet d'extension

➤ **Le projet ne peut se prévaloir d'une acceptation sociale**

Au nom de l'acceptation sociale du projet, le maître d'ouvrage peut difficilement se prévaloir des investissements qu'il a réalisés dans le cadre de l'exploitation actuelle ou du fonctionnement de la Commission de Suivi du Site (CSS) d'ailleurs vivement critiqué par les représentants de la population dans cette commission.

Au vu de l'historique des procédures et des relations entre la population, le carrier, les services de l'administration et les collectivités, il est clair qu'il n'y a pas d'acceptation locale de la situation actuelle et à fortiori, du projet d'extension. D'ailleurs, je considère que la proposition d'une déviation par le carrier est significative de la prise de conscience de cette situation.

De plus, les impacts en matière de bruit et de poussières ne sont préfigurés qu'au niveau du site de l'extension de la carrière et jamais il n'est fait état de ces impacts dans la traversée du village. L'Autorité Environnementale le souligne également : « *Par contre, les nuisances générées dans la traversée du bourg de Saint Julien Molin Molette par les poids lourds desservant le site de la carrière sont peu abordées et leur niveau d'enjeu, qualifié de faible (p. 78), n'apparaît pas adapté.* »

Enfin, l'analyse des données qui m'ont été remises (Comptes rendus de CLIS ou de CSS – documents publics, Rapport du carrier à la CSS de 2017 – joint au dossier), ainsi que mes propres observations, expliquent les doutes d'une partie de la population sur la sincérité des informations communiquées. Ces doutes nourrissent une défiance qui me paraît justifiée et qui est très loin de l'acceptation sociale revendiquée par le maître d'ouvrage.

➤ **Les conditions d'exploitation de la carrière des « Gottes » ne sont pas satisfaisantes.**

L'exploitation de la carrière implique aujourd'hui la traversée du village de Saint Julien Molin Molette dans des conditions contestables. La voirie a des caractéristiques inadaptées (rue étroite, trottoirs très réduits, succession de deux virages à angle droit, dont l'un au carrefour avec la route de Bourg-Argental). La fréquence des passages, dans un sens ou dans un autre, contraint fortement la circulation locale et pose des problèmes de sécurité, de bruit, de poussières, d'entretien de la voirie. Les consignes données aux chauffeurs, concernant le bâchage ou la vitesse, ne sont pas toujours respectées. J'ai pu observer et constater ces nuisances. Je n'ai pas qualité pour m'exprimer sur le problème des radiations. Toutes ces nuisances devraient être mesurées dans la traversée du village et pas seulement sur le site de la carrière ou à proximité.

Dans la mesure où l'extension projetée reconduit les mêmes modalités d'exploitation, ces dernières doivent aussi être considérées comme insatisfaisantes.

➤ **La société DELMONICO DOREL a pleinement conscience de cette situation**

L'inconfort qui résulte de la traversée du village par les camions n'a pas échappé au carrier, qui a proposé dès 2012, une solution au problème, sous la forme d'une proposition de déviation, potentiellement autofinancée sous condition d'une autorisation de 30 ans, assortie d'un tonnage annuel représentant 3,3 fois le tonnage actuel. Pour extravagante que soit la proposition (tracé de près de 6 km avec des pentes très fortes, débouché sur la RD 1082 pour le moins problématique, volume exploité et durée d'exploitation conduisant à une énorme extension de la carrière), elle est révélatrice au moins de deux choses : 1°) dès 2012, le carrier envisageait une poursuite de l'exploitation et une extension de la carrière, car on ne fait pas un investissement de cette importance pour le court terme ; 2°) Dès 2012, la nécessité d'une déviation était reconnue, ce qui est d'ailleurs confirmé dans le dossier.

➤ **L'Etat, la commune, la communauté de communes et le département n'ont pu trouver de terrain d'entente sur un projet de déviation**

Le peu d'informations – dans le dossier - concernant le projet de déviation du Bourg doit être interprété comme un renoncement à traiter le problème de la traversée du village par les camions. Aucune étude économique n'est présentée à l'appui de cette prise de position. Quels que soient les motifs, je considère que cette situation n'est pas acceptable, puisqu'elle consiste à faire supporter par la population locale des nuisances excessives qui les pénalisent et des charges qui ne leur incombent pas.

Cette situation est d'autant plus inacceptable que le dossier énonce bien : « *De plus, les nombreux contacts que l'Entreprise a pu avoir avec tous les élus, notamment lors des Commissions de suivi, l'ont convaincu que « le projet de déviation était la bonne idée mais qu'elle ne trouvait pas à ce jour un écho favorable.»*

C'est à la fois l'aveu d'un problème et le constat d'une indécision qui ne peut perdurer.

Commentaire final :

Au regard des analyses qui précèdent, je considère qu'une voie d'évitement du Bourg de Saint Julien Molin Molette doit être impérativement réalisée afin de supprimer la quasi-totalité du trafic lié à l'exploitation de la carrière.

1°) Il ne m'appartient pas d'en préciser le tracé. Mais il me semble que la solution proposée en son temps par le carrier, assortie du tonnage exigé, d'une part laisserait un trafic résiduel dans la traversée, d'autre part conduirait, sur la base de ses estimations, à un trafic peu compatible avec une insertion acceptable sur la RD 1082, et la traversée des villages entre St Marcel les Annonay et Sablons. D'autres solutions doivent être étudiées, au plus près du village, même si ces solutions sont imparfaites. Sur le plan environnemental et agricole, la mobilisation du foncier nécessaire ne devrait pas poser plus de problèmes que n'en pose l'extension de la carrière.

2°) Le délai de réalisation d'une nouvelle voirie n'est pas compatible avec l'échéance de 2020.

3°) Dans l'hypothèse d'une réalisation, il me semble que c'est le maître d'ouvrage de la présente enquête qui devrait organiser la concertation entre ses services, les collectivités concernées (Région, Département, communauté de communes des Monts du Pilat, commune de Saint Julien Molin Molette) et de la Société DELMONICO DOREL pour définir la maîtrise d'ouvrage, le tracé, le statut de la voie, les participations financières, et la date limite à laquelle la déviation devra être opérationnelle.

B - CONCLUSIONS

En conclusion

J'estime que l'utilité de la carrière est avérée, et que la poursuite de son activité peut être considérée comme souhaitable. Mais, à ce jour, les conditions de son exploitation ne sont pas acceptables. Il est impératif de trouver une solution pour éviter la traversée du village de Saint Julien Molin Molette.

Il ne me paraît pas possible de proposer une réserve (la réalisation d'une déviation) dont la nature semble la rattacher à une éventuelle procédure ICPE ultérieure.

C'est la raison pour laquelle, je donne un avis défavorable à la déclaration de Projet d'Intérêt Général de l'extension de la carrière de Saint-Julien Molin Molette, ainsi qu'à la modification du PLU qui en découlerait.

A Saint Etienne, Le 12 décembre 2017

Le Commissaire Enquêteur

François DIMIER+

**ENQUÊTE PREALABLE A LA DECLARATION
DE PROJET D'INTERÊT GENERAL
DE L'EXTENSION DE LA CARRIÈRE
DE SAINT-JULIEN-MOLIN-MOLETTE
EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ
DU PLAN LOCAL D'URBANISME**

PAR LA PREFECTURE DE LA LOIRE



ANNEXES

12 décembre 2017