



PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Etudes, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 16 septembre 2011

Avis proposé par : Nicole CARRIÉ
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 37 48 36 41
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : nicole.carrie
@developpement-durable.gouv.fr

Avis de l'autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exploiter une carrière et ses installations associées
Communes de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure
Département du Rhône
Présentée par la société Carrières de Saint-Laurent

REFER : *ICPE_UT_AvisAES:\CEPE\EEPPP\06_EIE\Avis_AE_Projets\AE_ICPE\6
9_ICPE_UT\2011\la petite Cras St Laurent St Bonnet de M\avis definitif*

Préambule :

Compte tenu de l'importance et des incidences du projet sur l'environnement, le projet de renouvellement et d'extension de la carrière de la Petite-Craz, sur les communes de Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Bonnet-de-Mure, présenté par la société Carrières de Saint-Laurent (CSL), est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de danger et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il devra être mis à la connaissance du public.

Comme prescrit à l'article L. 122-1 et R. 512-3 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact et une étude de danger. Ce dernier a été déclaré recevable et transmis, le 4 août 2011, à l'autorité environnementale qui en a accusé réception le 5 août 2011.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1 IV, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés le 8 août 2011.

1- PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1.1. Le pétitionnaire

La société anonyme Carrières de Saint-Laurent (CSL), est filiale à 51% de la société Granulats Rhône-Loire et à 49% de sociétés spécialisées dans les travaux publics routiers : Colas Rhône-Alpes, Screg Sud-Est, Sacer Sud-Est, Eurovia et Appia. La société Granulats Rhône-Loire est filiale à 100% du groupe Lafarge.

Elle exploite deux autres carrières, dans l'Ain et le Nord Isère. Dans le Rhône, elle exploite l'installation de traitement des matériaux issues des affouillements de l'aménagement du Parc de Miribel-Jonage (500 000 tonnes par an).

Dans le secteur du présent projet, elle a exploité deux autres carrières arrivées à échéance d'autorisation respectivement, en 2009 et 2010, au lieu-dit « Les Broses » (200 000 t/an) sur la commune de Saint-Bonnet de Mure, et aux lieux-dits « Forêt de l'Aigue » et « La Petite Craz » (250 000 t/an) sur les communes de Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Laurent-de-Mure.

Sur la commune de Saint-Laurent-de-Mure, elle exploite actuellement la carrière, située au lieu-dit « La Petite Craz », et ses installations de traitement associées, qui, par le passé, outre les granulats de cette carrière, traitaient également ceux des deux carrières précédemment mentionnées. Le tonnage de matériaux qui résultait de ces trois carrières était d'environ 1 300 000 t/an, au cours de l'année 2007, de plus forte production.

1.2. Sa motivation et son contexte

Sur le secteur de l'Est Lyonnais, et plus précisément, de la plaine d'Heyrieux, la carrière, dite de « La Petite Craz », est la seule qu'exploite CSL. Son autorisation sera échue en 2016. Néanmoins, à cause d'une cession de terrain de 10 ha, à la société Lyon Agglos, qui y produit des parpaings avec les granulats en provenance de la carrière, pour 300 000 t/an, le gisement sera finalement épuisé au printemps 2012.

Afin d'éviter l'interruption de son activité sur ce secteur, CSL a déposé un dossier de renouvellement-extension de sa carrière et des installations de traitement associées.

Une première demande a été déposée en 2009, mais compte-tenu du dépôt de 8 demandes d'autorisation de carrières dans le même secteur, entre 2007 et 2009, de la volonté des élus de gérer durablement la ressource minérale sur le secteur, de l'opposition des maires de certaines communes à l'augmentation du trafic routier sur la seule route de desserte de cette zone, déjà saturée, compte-tenu également des impacts cumulés de tous ces projets, notamment sur les eaux souterraines, d'intérêt patrimonial dans le secteur, sur les enjeux agricoles, sur la faune d'une part et de la nécessité d'avoir une exploitation rationnelle de la ressource et une vision d'ensemble des conditions de remise en état sur le secteur d'autre part, les demandes déposées ont été ajournées

Il faut préciser que la plaine d'Heyrieux, est une zone où sont implantés historiquement des sites d'extraction de granulats de l'horizon des alluvions fluvio-glaciaires qui permettent l'alimentation en matériaux de l'agglomération lyonnaise. Elle touche cependant bientôt à sa fin soit parce que les autorisations arrivent à échéance soit parce que le gisement est en fin d'exploitabilité.

Ainsi, afin de continuer leur activité dans ce secteur, plusieurs exploitants ont déposés des demandes de renouvellement d'exploitation.

La multiplicité des demandes et l'exploitation simultanée des carrières sont de nature à générer des impacts cumulés importants sur l'environnement, l'occupation des sols, la destination future des terrains après exploitation et le flux de transports sur des voies déjà encombrées. Aussi, afin de disposer d'une vision globale des effets de ces demandes et de juger chacune sur des critères couvrant l'ensemble du secteur, la DREAL a souhaité disposer d'une analyse de l'ensemble du secteur permettant :

- de définir une estimation des ressources en matériaux sur la zone,
- de proposer une extraction coordonnée du gisement comprenant :

- des objectifs de gestion durable du gisement afin de répondre dans la durée aux besoins en matériaux de l'agglomération lyonnaise,
 - l'impact de l'exploitation globale sur les réseaux de transport,
 - les modalités d'une exploitation progressive et coordonnée des sites,
 - les prescriptions à imposer pour la remise en état des sites exploités de façon à préserver l'utilisation ultérieure de la ressource foncière constituée par la plaine d'Heyrieux.
- d'avoir un avis hydrogéologique global sur ces projets et les dossiers déposés.

Elle a été menée par la société BURGEAP, mandatée par les carriers pétitionnaires du secteur adhérents à l'UNICEM,

La réalisation de cette étude s'est accompagnée d'une consultation des différentes parties prenantes sur le secteur : élus, carriers, agriculteurs, associations de protection de l'environnement, services de l'Etat. La profession des carriers, au travers de l'UNICEM, a effectué des propositions de remise en état après exploitation, avec une vision globale de la zone, et selon les orientations définies par le SCOT de l'agglomération lyonnaise sur la vocation future de la zone.

1.3 Les principales caractéristiques du projet

Le projet concerne le renouvellement anticipé de l'autorisation actuelle, pour une durée de 15 ans, en raison de l'épuisement avant échéance des réserves de matériaux disponibles et de la cession d'une partie de terrains non exploités à la société Lyon agglos.

La présente demande comprend donc :

- une renonciation à exploiter une surface de 10 ha, correspondant à l'implantation de Lyon Agglos,
- l'autorisation de poursuivre l'exploitation sur le périmètre actuel, moins celui de la renonciation, qui est de 54 ha environ,
- l'extension du périmètre de la carrière sur une surface de 56 ha environ, sur 4 zones géographiques,
- l'autorisation de poursuivre l'exploitation de l'installation de traitement des matériaux de la carrière.

La durée des autorisations sollicitées est de 15 ans, dont 13 ans pour l'extraction, avec remise en état à l'avancement et 2 ans pour le démantèlement des installations et la remise en état finale.

La capacité de production maximale sollicitée est de 1,25 millions de tonnes par an pour la première phase quinquennale, puis 1,35 millions de tonnes par an pour les deux périodes quinquennales suivantes.

Une demande de remise en état par remblaiement jusqu'au niveau du terrain naturel est sollicitée, sur une surface totale de 43 ha. Le site, après remise en état, aura une vocation agricole (cultures et prairies), pour 95% de sa surface, et une vocation naturelle (zones humides et boisées), pour 5% de sa surface. La partie remblayée se situe sur la moitié Ouest du périmètre autorisée. Elle devra permettre, dans quelques années, conformément au SCOT de l'agglomération lyonnaise, l'accueil d'activités économiques, par extension de la zone industrielle et artisanale présente au Sud-Ouest du secteur.

1.4 La localisation

La partie Ouest du projet, située sur la commune de Saint-Bonnet de Mure, comprend deux des quatre zones d'extension, respectivement aux lieux-dits « La Picardière », et « La Cudurière ». La troisième zone d'extension est située au Nord-Ouest du périmètre actuellement autorisé, au lieu-dit

« La Petite Craz », et la quatrième, au Sud-Est de ce dernier, toujours au lieu-dit « La Petite Craz ». Ces deux dernières zones d'extension sont sur la commune de Saint-Laurent-de-Mure.

Le règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Bonnet-de-Mure classe les zones d'extension de la carrière en zone Nc, zone naturelle destinée à l'exploitation des carrières, à l'exception d'une bande de 100 mètres longeant l'autoroute A 43, au Nord du périmètre sollicité, qui reste une coupure verte.

Le Plan d'Occupation des Sols de la commune de Saint-Laurent-de-Mure classe la partie Ouest du périmètre sollicité de la carrière en zone Ncp, destinée à l'exploitation des matériaux de carrières dans un premier temps, puis, dans un deuxième temps, à l'exploitation de la zone économique des 4 Chênes. Il classe la partie Est du périmètre sollicité en zone Ncc, secteur principalement destiné à l'exploitation des matériaux de carrières.

Sur Saint-Laurent-de-Mure, une démarche de création de PLU est en cours. Les projets de zonage et de règlement concernant le secteur des carrières sont compatibles avec le projet.

1.5 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux

Le périmètre d'extension de la carrière est situé en zone agricole. Le projet va donc consommer, de façon temporaire, de la surface agricole. **L'enjeu est de minimiser l'indisponibilité de cette surface**, tant par le choix d'un phasage adéquat, la célérité et la qualité de la remise en état.

L'ensemble du secteur fait partie du périmètre du SAGE Est Lyonnais. **La nappe d'eau souterraine fluvioglacière est d'intérêt patrimonial**. Sous la nappe fluvioglacière, la nappe de la Molasse doit être préservée. Le projet doit être conforme au règlement du SAGE et compatible avec les recommandations du Projet d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE. **L'enjeu est la préservation en qualité et en quantité des eaux souterraines**.

De plus le secteur est à l'amont hydraulique du captage d'alimentation en eau potable des Quatre Chênes, sur Saint-Priest.

Bien que le secteur soit éloigné des ZNIEFF, de zones Natura 2000 et qu'il ne comporte pas d'habitats remarquables, il présente néanmoins **des enjeux de biodiversité**, d'une part pour les amphibiens présents dans les points d'eau consécutifs à l'exploitation des carrières, et d'autre part pour l'avifaune, dont un certain nombre d'espèces protégées nichent sur le secteur. La présence de haies constitue aussi un refuge pour certains de ces oiseaux et pour certains insectes protégés.

Enfin, l'accès à la zone d'exploitation des carrières du secteur se fait uniquement par voie routière, par l'intermédiaire de la RD 318, actuellement saturée. La circulation des poids-lourds représente 15 % de la circulation totale, et parmi ces poids-lourds, la part liée au secteur des carrières est de 30%. **Lors des réunions de concertation sur l'étude CETE, les élus ont indiqué leur volonté de ne pas voir augmenter le trafic poids-lourds liés au secteur des carrières. La maîtrise du trafic du transport des matériaux constitue l'enjeu majeur et le point dur de l'acceptabilité du projet.**

1-6 Les principaux risques d'impacts potentiels

Compte-tenu du contexte environnemental et de la nature des activités, les projets de carrières alluvionnaires à sec de la plaine d'Heyrieux, peuvent présenter les impacts potentiels suivants :

- **atteinte aux équilibres biologiques** : destruction d'habitats d'espèces protégées, consommation d'espaces agricoles, interruptions de corridors biologiques ;
- **impacts visuels** ;
- **pollutions du sol et des eaux souterraines** : durant l'exploitation de la carrière, risque de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines suite à épandage d'hydrocarbures liés à l'utilisation d'engins pour l'exploitation de la carrière ; risque d'aggravation de pollution de la nappe après remise en état sans remblaiement pour une utilisation agricole de culture en

fond de fouille (diminution du temps de transfert de la pollution agricole vers la nappe) ; risque de pollution chronique de la nappe dans les secteurs remblayés avec les déchets inertes, par percolation des eaux pluviales au travers des remblais s'il s'avérait que certains remblais ne possédaient pas un caractère inerte ; risque de pollution bactérienne liée à une gestion inadéquate des dispositifs d'assainissement non collectif des eaux usées ;

- **prélèvement d'eau de la nappe trop important par rapport au renouvellement naturel** induisant un risque de pollution de la nappe au travers des ouvrages de prélèvement ;
- **pollution de l'air**, d'une part au travers des envols de poussières, avec des conséquences à la fois sur l'agriculture, sur la commodité et la santé des riverains, d'autre part, au travers des gaz d'échappement des camions effectuant le transport des granulats et remblais et des engins sur la carrière ;
- **risques directs et indirects pour la santé** liés à l'inhalation des poussières fines siliceuses, des gaz d'échappement, au bruit, à la consommation des eaux souterraines, à la prolifération de plantes allergisantes ;
- **nuisances du voisinage**, notamment sonores liées aux engins effectuant la découverte et l'extraction, **aux camions de transport de granulats et de remblais inertes**, et aux installations de traitement des granulats ;

2 - ANALYSE DU CARACTERE COMPLET DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE, DE SA QUALITE ET DU CARACTERE APPROPRIE DES ANALYSES ET INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT.

2.1- Qualité et caractère approprié de l'étude d'impact

Sur la forme l'étude d'impact est conforme aux dispositions des articles du code de l'environnement (L.122-6) et à l'article R. 512-8 du code de l'environnement qui en définit le contenu ; l'ensemble des chapitres exigés et des thèmes requis par cet article sont traités. L'étude d'impact s'appuie et reprend de façon correcte les différentes études thématiques réalisées (hydrogéologique, faune-flore, paysage, santé, acoustique, transport), notamment les éléments de l'étude globale hydrogéologique du secteur préconisé par le CETE

Le traitement des différentes études thématiques est proportionné aux enjeux. Les aires d'étude sont adaptées à la nature du projet et aux enjeux, en grande partie grâce à l'étude CETE, reprise dans le dossier. Les différents inventaires ont été réalisés sur des périodes suffisamment représentatives.

Les protections et inventaires sur l'emprise du projet ont bien été identifiés, à l'exception de la zone AOC.

La compatibilité du projet avec le schéma départemental des carrières, les documents d'urbanisme des deux communes d'implantation, le SCOT de l'agglomération lyonnaise, le SDAGE Rhône Méditerranée Corse et le SAGE Est lyonnais est bien traitée dans le dossier. L'analyse de la compatibilité avec le SDAGE aurait pu être réalisée plus finement si elle avait porté sur le contenu des dispositions, et pas seulement sur leur titre. Toutefois, aucune incompatibilité n'a été relevée.

Concernant le SAGE Est Lyonnais, l'analyse porte sur la compatibilité du projet avec les objectifs présentés dans le Projet d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE, mais elle n'examine pas de façon exhaustive la conformité aux prescriptions du SAGE contenues dans son règlement. Néanmoins, le projet ne présente pas d'incompatibilité avec le règlement du SAGE dans la mesure où l'exploitant s'engage à mener des travaux de modification de l'un de ses forages qui prélève partiellement dans la nappe de la Molasse.

• L'état initial.

Toutes les thématiques à examiner dans l'état initial sont traitées de façon satisfaisante. Au regard des enjeux environnementaux précités et de la nature du projet, le dossier est estimé complet.

L'étude faune-flore repose sur des prospections réalisées en nombre suffisant et à des périodes favorables.

Concernant les enjeux « milieux naturels », le projet n'est situé dans aucun périmètre de protection réglementaire et/ou inventaire. L'expertise écologique s'est intéressée aux habitats, à la flore et à la faune. Les inventaires ont été réalisés en 2007 et complétés en 2010.

Les principaux enjeux identifiés par cette expertise sont liés à la présence d'espèces protégées sur le site justifiant un dépôt d'un dossier de demande de dérogation de destruction et/ou transport d'espèces protégées au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement. Les principales espèces et habitats protégés identifiés sont :

- *Avifaune* : Oedicnème criard, Petit Gravelot, Hirondelle des rivages, Guêpier d'Europe et Bruant proyer
- *Amphibiens* : Crapaud calamite et Pélodyte ponctué
- *Reptiles* : Lézard des murailles

Un autre enjeu important lié au renouvellement et à l'extension de cette carrière est l'enjeu « **eaux souterraines** ». L'étude BURGEAP a permis de définir le niveau des hautes eaux décennales et par conséquent les différentes cotes d'exploitation au droit du site, de manière cohérente et homogène sur le secteur. Le contexte hydrogéologique est bien décrit. Les résultats des dernières études disponibles ont été intégrés. Les ouvrages de prélèvement d'eau exploités par le pétitionnaire sont également précisément décrits. La qualité de l'eau souterraine est évaluée au regard des sources potentielles de pollution de l'activité, sans mettre en évidence un impact de la carrière exploitée jusqu'alors.

Concernant le paysage, une analyse est présentée mettant en relief :

- le caractère de la plaine d'Heyrieux, ouverte aux terres agricoles riches, remembrées et dotées d'un réseau d'irrigation important.
- un paysage agricole déjà fort entamé par l'expansion urbaine de la couronne de l'Est lyonnais, à proximité de l'aéroport et de la gare TGV Lyon/Saint Exupéry.- Ponctuellement, un paysage déjà bien marqué par les exploitations de carrières ainsi que par les infrastructures (A43, RD 318, lignes électriques THT et voie ferrée).
- des vues lointaines sur la Plaine, depuis les reliefs des Hauts de Saint-Laurent-de-Mure et de Saint-Pierre-de-Chandieu, où les bâtiments industriels de la ZAC de Saint-Pierre-de-Chandieu aux volumes importants et aux coloris clairs sont prégnants dans ce paysage ouvert. A côté de la ZAC, les sites de carrières actuellement en exploitation sont peu visibles de loin (pas d'éléments verticaux marquants).
- des vues rapprochées à partir du réseau routier et des chemins dans une plaine céréalière ouverte et où l'on retrouve cependant un reliquat de végétation : linéaire de haies - strate arbustive et arborée – bosquets, arbres isolés, particulièrement précieux dans ce secteur de plaine en mutation, notamment au droit des sites de carrières où le paysage est profondément bouleversé par l'activité d'extraction.

• **Principaux effets du projet sur l'environnement**

Le projet est susceptible d'impacter le milieu naturel et plus particulièrement les espèces protégées présentes sur le site lors du décapage et travaux préparatoires à l'exploitation.

L'étude révèle des risques d'impacts sur ces espèces protégées et prévoit des mesures de suppression, réduction et de compensation. Une demande de dérogation pour la destruction et/ou le déplacement d'espèces protégées devra être déposée conjointement à la présente autorisation dans la mesure où l'état de conservation des populations des espèces et des habitats protégés n'est, a priori, pas assuré pendant toute la durée de l'exploitation.

En effet, l'existence de façon continue de milieux favorables aux amphibiens et à l'avifaune n'apparaît pas clairement dans le dossier.

Concernant l'évaluation d'incidences Natura 2000, le dossier présente bien une étude spécifique qui conclue à l'absence d'incidences sur le site Natura 2000 le plus proche et a fortiori les autres.

L'étude a pris en compte les différentes phases du projet :

- les travaux préalables à l'exploitation
- la période d'exploitation,
- la remise en état qui prévoit différents types de réaménagement compatibles avec le SCOT de l'agglomération lyonnaise.

Concernant le paysage, il convient de considérer les impacts cumulés des différents projets de carrières sur ce secteur. En effet, les projets d'extension et d'ouverture de carrières vont doubler l'emprise des sites de carrières, ce qui augmentera naturellement les impacts sur le paysage de la Plaine.

Durant toutes les phases d'exploitation, les carrières amplifieront l'altération du caractère rural du secteur.

Afin de limiter ces impacts? il est prévu de procéder à une remise en état coordonnée à l'exploitation qui tiendra compte de l'identité particulière de cette plaine et de son usage futur tel que défini dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise :

- les zones concernées devront être réhabilitées pour partie, pour un usage agricole et pour autre partie, pour un usage d'accueil économique, avec quelques coupures vertes,
- reconstitution d'une maille bocagère pour assurer une continuité entre les espaces naturels qui bordent le site, les haies et les bandes enherbées créées dans le cadre de la remise en état des terres agricoles,
- remise en état agricole temporaire de la zone à vocation d'accueil économique, dans l'attente de son aménagement définitif.

L'étude a pris en compte les différentes phases du projet : la plantation de haies masquant la carrière depuis les abords immédiats aura lieu dès le début de l'autorisation.

Concernant les enjeux « eaux », les impacts portent sur les eaux souterraines.

Les cotes d'exploitation ont été définies au regard des prescriptions du SAGE de l'Est Lyonnais, des préconisations du SDAGE Rhône-Méditerranée et de l'étude BURGEAP. Une distance de 3 mètres sera maintenue entre le niveau des hautes eaux décennales et la cote d'exploitation.

L'analyse des effets qualitatifs semble pertinente et en relation avec l'importance de l'installation et les risques de pollution sont identifiés.

L'analyse des effets quantitatifs sur la recharge de la nappe est constituée d'un raisonnement qualitatif que l'on peut considérer comme acceptable au vu des ordres de grandeurs des surfaces considérées.

L'analyse de l'impact local des prélèvements est pertinent, et l'incidence semble acceptable.

Par contre, l'analyse de l'impact sur la recharge de la nappe, des prélèvements en eau et du réaménagement de la carrière, est moins satisfaisante. Le remblaiement par des matériaux inertes moins perméables peut en effet augmenter le phénomène d'évapotranspiration, contrairement à ce qu'indique le dossier. Par ailleurs, même si la capacité de recharge est supérieure aux pompages des carriers d'un facteur 5, l'étude d'impact n'indique pas que leurs prélèvements contribuent néanmoins à diminuer cette capacité de recharge, qui serait plus importante en leur absence. Par ailleurs, l'état initial rappelle que la zone d'implantation des carriers, dite « zone amont du couloir d'Heyrieux » est déficitaire en eau, du fait d'une surexploitation des eaux souterraines dans le couloir d'Heyrieux.

Le SAGE incite les carriers à mettre en œuvre des bonnes pratiques de réaménagement, préservatrices de la nappe et qui permettent l'obtention d'un terrain agricole favorable aux cultures.

L'impact sur l'agriculture aurait mérité d'être davantage développé : ainsi l'analyse de l'état initial comporte des données générales sur les 3 communes du secteur, mais pas de données spécifiques

sur l'emprise du site, et la démarche de conventionnement avec la chambre d'agriculture en vue de diminuer l'impact sur les agriculteurs concernés n'a pas encore abouti, alors que la nécessité d'une telle démarche avait été indiquée en dernier lieu lors de la remise du rapport du CETE en juillet 2010.

Concernant les **nuisances sonores**, le site est marqué par le bruit de fond de l'autoroute A43. Il y a 2 groupes d'habitations dans le secteur, dont le plus proche sera à 10 mètres de l'une des zones d'extension, et l'autre à 600 m des zones d'exploitation de carrière et des installations de traitement. Les émissions sonores proviendront des installations de traitement, et des engins. Le bruit des installations est constant dans le temps, en revanche, la phase de décapage sera plus bruyante pour le voisinage que la phase d'exploitation en profondeur, dont le bruit sera masqué par l'effet d'écran constitué par le front de taille. Des calculs d'atténuation de bruit en fonction de la distance ont été réalisés et montrent une valeur d'émergence de 2,9 dB(A) en période diurne, et nulle en période nocturne dans la zone d'habitation la plus proche durant les travaux de décapage, valeur inférieure au maximum réglementaire de 3 dB(A). L'autre habitation ne percevra pas le bruit de la carrière. Les valeurs limites de bruit en limite de propriété seront respectées grâce à la mise en place de merlons périphériques.

L'étude d'impact évalue correctement les nuisances sonores.

Concernant les **envols de poussières**, l'exploitant a exploité une mesure de retombées de poussières réalisée aux environs de son site actuel, qui classe la zone en zone « faiblement polluée » avec des valeurs comprises entre 1,5 et 20 g/m²/mois. Toutefois, l'étude d'impact ne contient pas de tableaux récapitulatifs sur plusieurs périodes de mesure, permettant d'avoir une illustration de cette affirmation. L'exploitation des carrières est à l'origine d'envols de poussières liés à la circulation des engins sur les pistes, aux installations de traitement, à l'envol depuis les stocks de granulats fins, aux opérations de décapage et de remblaiement.

Le dossier traite bien de toutes les sources d'émission de poussières, aux différentes phases d'exploitation.

L'impact **du flux de poids lourds** générés par les exploitations de carrières et ceux liés aux remblaiements des carrières est identifié.

2-2 Maîtrise des risques accidentels- étude de danger

Les potentiels de danger sont identifiés et caractérisés de façon exhaustive. Les risques les plus importants sont l'incendie et/ou l'explosion (du stockage de fuel, transformateur électrique), et la pollution accidentelle des eaux souterraines et du sol par épandage de fuel ou d'huile hydraulique liés à l'utilisation d'engins et à l'exploitation d'un dépôt et d'une station de distribution de carburant pour engins de la carrière.

Les différents scénarios en terme de gravité, de probabilité sont quantifiés et hiérarchisés.

L'analyse préliminaire des risques est fournie.

Les mesures de prévention sont décrites : surveillance site, accueil des entreprises extérieures, formation du personnel, consignes d'exploitation et de sécurité, interdiction de fumer sur les lieux à risque d'incendie, permis feu, contrôles électriques périodiques...

Les zones d'effets liées aux scénarios d'incendie et d'explosion sont quantifiées. Aucun élément extérieur au site n'est touché par ces zones

2-3 Analyse des méthodes

L'étude d'impact présente bien une partie relative à l'analyse des méthodes. Le paragraphe relatif aux limites et difficultés rencontrées apparaît succinct et généraliste.

2-4 Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de danger

Un résumé non technique est produit, il contient toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet, à l'analyse de l'état initial et à la prise en compte de l'environnement pour sa conception.

3 – AVIS SUR LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE PROJET

• 3-1 Raisons pour lesquelles parmi les partis envisagés le projet a été retenu, notamment par rapport aux préoccupations d'environnement

L'une des principales justifications du projet est liée à la fin de l'extraction en 2010 sur le site voisin précédemment exploité par CSL, au lieu-dit « Forêt de l'Aigues », et à la fermeture en 2017 des extractions sur le site de Miribel Jonage.

L'augmentation de production sollicitée sur le présent site permet de compenser partiellement ces fermetures.

En ce qui concerne la prise en compte de l'environnement, le projet a évolué sur plusieurs plans, suite à l'étude CETE et aux concertations ayant accompagné cette étude :

- **sur le plan des tonnages moyens et maximaux annuels sollicités**, qui ont baissé par rapport à la demande initiale, pour tenir compte de l'objectif affiché dans le SCOT d'un rythme modéré de consommation du gisement, et de l'objectif de réduction de la consommation en matériaux alluvionnaires, défini dans le schéma départemental des carrières. Initialement, la production sollicitée était de 1,3 millions de tonnes par an en moyenne et 2 millions de tonnes par an au maximum.
Par ailleurs, l'analyse de l'ensemble des dossiers de demande d'autorisation de carrière redéposés sur le secteur de la plaine d'Heyrieux montre que tous les pétitionnaires ont diminué les tonnages maximaux sollicités, ce qui permet de respecter à l'échelle du département l'objectif de production annuelle maximale de 6 millions de tonnes de matériaux alluvionnaires à l'horizon 2011, fixé par le schéma départemental des carrières du Rhône, tout en laissant de la place pour des projets de carrières alluvionnaires hors de la plaine d'Heyrieux.
- **sur le volet hydrogéologique** : réduction des débits de pompage en eau sollicités, modifications des cotes de fond de fouille, ajustement du réseau et des modalités de suivi des eaux souterraines, proposition d'actions visant à économiser l'eau en cas de sécheresse,
- **sur le plan de la remise en état** : remblaiement d'une partie des zones d'extraction à l'Ouest pour tenir compte de la future zone d'accueil économique, (initialement, aucun remblaiement n'était prévu),
- **sur le plan paysager** : traitement paysager des lisières,
- **sur la prise en compte de la faune et de la flore** : complément d'études, prise de conscience des enjeux faunistiques et propositions d'évitement et de mesures compensatoires,
- **sur la surveillance de la qualité de l'air** : proposition d'un réseau de mesure des poussières fines sur l'ensemble du secteur.

3-2 Mesures prises pour supprimer, réduire, à défaut compenser les impacts

D'une façon générale, les enjeux décrits ci-dessus ont bien été pris en compte. Au vu des impacts réels ou potentiels présentés dans l'analyse des impacts, l'étude présente les mesures visant à supprimer, réduire et/ou compenser les impacts du projet sur l'environnement (eaux souterraines, biodiversité, paysage et transport). Certaines auraient cependant mérité d'être affinées :

- **Hydrogéologie** : le dispositif de suivi proposé semble pertinent, adapté au contexte et au projet d'exploitation. Les piézomètres sont prévus pour être réalisés conformément aux règles de l'art.

- **Usage de l'eau** : le dossier propose des mesures de restrictions journalières en cas de mesures de limitation des usages de l'eau imposées par le Préfet sur le fondement de l'article L. 211-3, ce qui constitue une réelle avancée. On peut toutefois regretter que les restrictions proposées ne soit pas du même ordre de grandeur que celles imposées aux agriculteurs (-25% en alerte et -50% en crise). A tout le moins, une justification technique et/ou économique de l'impossibilité de mettre en œuvre des réductions de cet ordre de grandeur aurait été souhaitable.
- **Biodiversité** : la remise en état et les conditions de réalisation proposées apparaissent adaptées à la préservation des espèces et habitats protégés. Le principe de remise en état est satisfaisant et en adéquation avec les enjeux naturels, paysagers et économiques du secteur. La mise en œuvre des mesures de réduction et de compensation liées à la disparition de milieux favorables aux amphibiens et à l'avifaune (réseau de haies et zones humides) nécessite le dépôt d'un dossier de demande de dérogation espèces protégées. Les mesures qui seront prescrites après avis du CNPN seront reprises dans l'arrêté préfectoral d'autorisation ICPE.
- Les points forts suivants méritent d'être soulignés : ainsi, la création d'une zone humide centrale au site, après remise en état, sera un élément très favorable pour la biodiversité ; de même la création d'un linéaire de haies important, inexistant actuellement ou éparpillé sur le secteur, permettra de constituer un corridor biologique.
- **Maîtrise du trafic des camions** : il est prévu d'équilibrer les flux : une partie des camions venant chercher des matériaux nobles seraient chargés de matériaux destinés au remblaiement, limitant le flux de camions vides sur les routes. Toutefois, au vu des échanges lors de la concertation tenue avec les différentes parties prenantes de ce territoire, dont les conclusions ont été validées par le compte-rendu de la réunion du 10 avril 2010, la question des transports par camion constitue l'impact principal du projet, tel qu'il est perçu par le voisinage. L'objectif limité des mesures de réductions prévues (absence de définition de quotas de camions pour chaque carrière, pour l'apport de remblais et le transport des granulats) n'est pas conforme à ces conclusions et constitue une faiblesse importante du dossier, au sujet de laquelle le pétitionnaire doit s'engager. Par ailleurs, les autres pistes évoquées (utilisation de camions de 44 tonnes de capacité plus importante, et emprunt de l'autoroute A 43 au lieu de la RD 318 à la mise en service de l'échangeur autoroutier A43/A432) restent à ce jour hypothétiques et ne relèvent pas des prérogatives du pétitionnaire. L'afficher comme une mesure de réduction de l'impact du projet n'est donc pas recevable. Dans ces conditions, à ce stade, ce volet du projet reste très sérieusement insuffisant.
- **Réaménagement** : une attention particulière aurait dû être portée dans l'étude d'impact sur le remblaiement de certains secteurs, destinés à la future zone d'activités économiques définie dans le SCOT de l'agglomération lyonnaise. En effet, la remise en état ne prévoit pas le remblaiement d'une des 2 zones d'extension de la carrière, celle située la plus à l'Ouest, au lieu-dit « La Picardière », alors que ce secteur est identifié, dans l'étude CETE, comme faisant partie de la zone d'accueil économique, et qu'il avait été acté au cours de la concertation entourant cette étude, que les zones dévolues à l'accueil économique devaient être rendues au niveau du terrain naturel. Par ailleurs, lors de la concertation, l'UNICEM avait présenté un remblaiement de cette zone dans ses propositions de remise en état globale du secteur. Le dossier ne justifie pas ce choix. Les conventions avec la chambre d'agriculture sont en cours, mais n'ont pas encore abouti. Par ailleurs, le dossier n'a pas étudié la consommation du merlon commun avec l'une des carrières mitoyennes (Carrières Jean Romero).

Que ce soit en termes de ressources en eaux et en matériaux, de biodiversité, de paysage, de transport, d'envols de poussières, de bruit, les mesures proposées suivent bien la progression suivante : recherche de suppression des impacts, puis à défaut recherche de réduction des impacts, puis à défaut recherche de compensations.

Les mesures envisagées sont concrètes et bien exposées. Le coût des mesures en lien avec la protection de l'environnement figure bien au dossier et apparaît réaliste.

Certaines démarches restent toutefois à finaliser (convention avec chambre d'agriculture pour limiter les impacts du projet sur les enjeux agricoles, dépôt de dossiers espèces protégées),

Les propositions en matière de réduction du trafic routier restent le gros point faible de ce dossier

CONCLUSION

Sur la forme, l'étude d'impact apparaît complète et présente toutes les rubriques exigées par le code de l'environnement dans le cadre d'une procédure administrative avec enquête publique.

Grâce aux études menées par le CETE de Lyon et le BURGEAP, le projet a bien identifié et pris en compte les principaux enjeux environnementaux, notamment ceux liés à la biodiversité (espèces protégées), au paysage, aux eaux souterraines et au transport.

Certaines démarches restent toutefois à finaliser (convention avec chambre d'agriculture pour limiter les impacts du projet sur les enjeux agricoles, dépôt de dossiers espèces protégées, définition des quotas de camions pour chaque carrière, pour l'apport de remblais et le transport des granulats). Enfin, le volet traitant des mesures de réduction d'impact sur les transports n'est pas satisfaisant,

De façon globale, le niveau de détail des études exigées et fournies est proportionné aux enjeux environnementaux, à l'exception du volet relatif aux transports de matériaux.

Le présent avis ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation des travaux (notamment procédures relatives à l'application de l'article L. 411-2 du code de l'environnement relatives aux espèces protégées).

Pour le préfet de région, par délégation,
le directeur régional
Le directeur régional de l'environnement et de
l'aménagement et du logement
Rhône-Alpes

Philippe LEDENVIC

