

Département de l'Isère

Demande d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement déposée par la société SMAG en vue de la poursuite d'exploitation d'une carrière de graves sableuses, d'une installation de traitement de matériaux et d'une station de transit de produits minéraux sur les communes de LAVARS et de CORNILLON EN TRIEVES

Enquête publique du 23 octobre au 23 novembre 2017

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Ce document est indissociable de ses 11 annexes

Commissaire enquêteur : Claude CARTIER

SOMMAIRE

Paragraphe	Libellé	Page
1 -	OBJET DE L'ENQUETE PUBLIQUE ET DU PRÉSENT DOCUMENT	4
1-1 -	SITUATION ACTUELLE	4
1-2 -	LE PROJET	7
1-3 -	LA DEMANDE D'AUTORISATION	8
2 -	DÉROULEMENT DE L'ENQUETE	8
2-1 -	TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE	8
2-2 -	GENERALITES SUR L'ENQUETE PUBLIQUE	9
2-3 -	ROLE DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	10
2-4 -	VALEUR DES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	11
2-5 -	ACCESSIBILITE DES RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	11
2-6 -	DESIGNATION DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	11
2-7 -	DATE ET PERIMETRE DE L'ENQUÊTE	12
2-8 -	MESURES DE PUBLICITE	12
2-9 -	SIEGE ET MODALITES DE L'ENQUETE	14
2-10 -	INITIATIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR	15
3 -	DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE	17
3-1 -	CONTENU ET ÉTUDE DU DOSSIER	17
3-2 -	AVIS SUR LE CONTENU DU DOSSIER	21
4 -	AVIS DES MAIRES DES COMMUNES SUPPORTANT LA CARRIERE	22
5 -	AVIS DES PROPRIÉTAIRES DES PARCELLES CONCERNÉES	22
6 -	AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	22

Enquête publique n° E17000335/38 - Rapport du Commissaire Enquêteur
Demande d'autorisation au titre des installations classées déposée par la société SMAG en vue de la poursuite d'exploitation d'une carrière de graves
sableuses, d'une installation de traitement de matériaux et d'une station de transit de produits minéraux
sur les communes de LAVARS et de CORNILLON EN TRIEVES

7 -	AVIS DES MAIRES DES COMMUNES SITUÉES DANS LE RAYON D’AFFICHAGE	24
7-1 -	TRANSMISSION DU DOSSIER ET PIÈCES ANNEXES	24
7-2 -	RÉPONSES DES MAIRES DES SIX COMMUNES CONCERNÉES	24
8 -	OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSE	25
8-1 -	OBSERVATIONS RECUEILLIES	25
8-2 -	SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	35
8-3 -	QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR	45
9 -	OBSERVATIONS ET AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)	47
9-1 -	COURRIER DE CONSULTATION DES PPA	47
9-2 -	RÉPONSES DES PPA AU SERVICE INSTRUCTEUR DE LA PRÉFECTURE	47
10 -	LISTE DES ANNEXES	48

1 – OBJET DE L'ENQUETE ET DU PRÉSENT DOCUMENT

1-1- SITUATION ACTUELLE

1-1-1- La Société de Matériaux Agglomérés de Grenoble (SMAG) S.A.S. et son activité

- Historique

Filiale carrière de l'entreprise Pascal, importante entreprise de BTP iséroise fondée en 1905, la SMAG (Société de matériaux agglomérés de Grenoble) était, depuis 1958, spécialisée dans la vente de produits de préfabrication en béton et matériaux de carrières. Rachetée en 1998 par Entreprise Jean Lefebvre (EJL), la SMAG ne conserve alors que son activité carrière. Depuis 2000, date de la fusion entre EJL et Eurovia, la SMAG est une filiale matériaux d'un des leaders européens des travaux publics et de la production de matériaux. Elle exploite actuellement une dizaine de carrières et de plateformes en Sud-Isère, Savoie et Haute-Savoie.

- Quelques chiffres

Capital : environ 1 268 000 €uros

Effectif : 35 salariés

Chiffre d'affaires : environ 8 733 000 €uros en 2014

Tonnage vendu : environ 1 100 000 tonnes

1-1-2- Données relatives à la carrière objet du présent dossier

- Données administratives

La carrière alluvionnaire située sur les communes de Lavars et Cornillon en Trièves a été ouverte en 1996 suite à l'arrêté préfectoral du 23 août 1996 délivré à l'entreprise Pélissard l'autorisant à exploiter sur une superficie de 345 267 m² pour une durée de 20 ans.

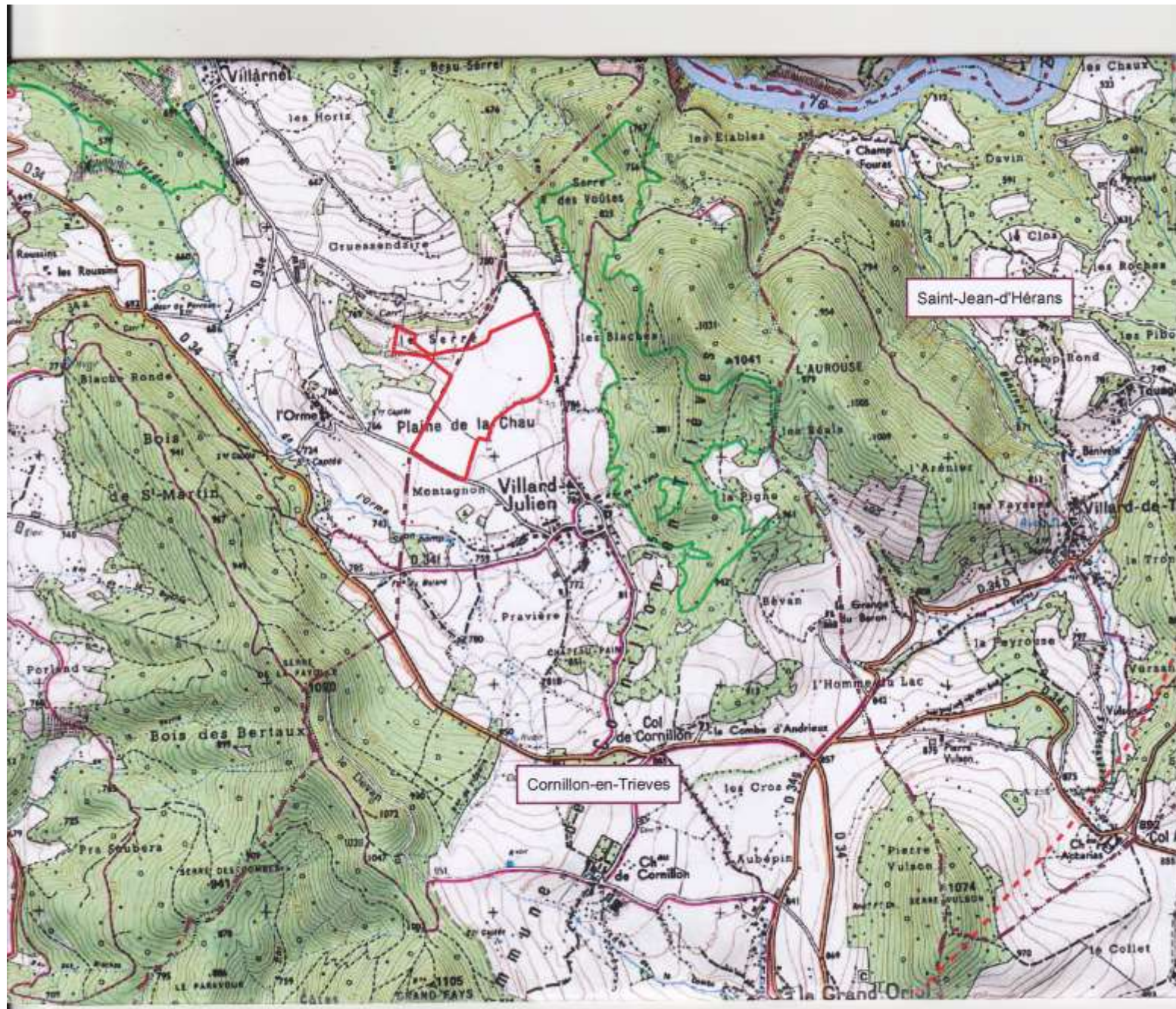
Cet arrêté a été complété par un second arrêté préfectoral le 7 juin 2000 instituant des garanties financières puis par l'arrêté du 29 septembre 2008 actant le changement d'exploitant au profit de la société SMAG.

L'autorisation d'exploiter a pris fin en 2016 et a été prolongée d'un an renouvelable une fois par un arrêté du 16 décembre 2016.

- Situation géographique de la carrière

Voir carte page suivante

Demande d'autorisation au titre des installations classées déposée par la société SMAG en vue de la poursuite d'exploitation d'une carrière de graves sableuses, d'une installation de traitement de matériaux et d'une station de transit de produits minéraux sur les communes de LAVARS et de CORNILLON EN TRIEVES



Le secteur d'étude du projet est classé en zone 3 de sismicité (sismicité modérée).

Le projet est situé à l'extrémité Sud de la masse d'eau souterraine "*Domaine plissé BV Romanche et Drac*" numéro FRDG 407 de la Directive Cadre sur l'Eau.

Les données du SDAGE 2016-2021 indiquent que ses états qualitatifs et quantitatifs sont actuellement considérés comme bons et leur objectif d'atteinte et de conservation de bon état a été fixé à 2015.

Par ailleurs, le SAGE "*Drac Romanche*" est actuellement en cours de première révision et un contrat de milieu "*Drac Isérois*" est en cours d'élaboration.

- Données techniques

L'exploitation concerne l'extraction de sables et graviers à ciel ouvert à sec.

La hauteur de la découverte est de 1,20 m, la hauteur du banc exploitable est de 14 m et la cote limite en profondeur est fixée à 763 m NGF.

La production maximale annuelle est fixée à 600 000 tonnes sachant que les réserves exploitables sont estimées à environ 3,4 Mtonnes. Deux tubes piézométriques implantés à l'amont et à l'aval hydrogéologique de la carrière sont destinés à mesurer l'impact de l'activité de celle-ci sur la qualité des eaux de la nappe phréatique. La fréquence des analyses correspondantes (Type C3 et C4a) est actuellement semestrielle.

La remise en état se fait au fur et à mesure de la fin d'exploitation, phase par phase, avec un pas de 2 (mise en exploitation de la phase n+2 conditionnée à la remise en état de la phase n).

A noter que lors de la visite de la carrière le jeudi 12 octobre 2017, avant l'ouverture de l'enquête, le représentant du maître d'ouvrage m'a indiqué que, en raison de différents existant entre SMAG et le propriétaire de la carrière du Villarnet, sur le site de laquelle devrait s'effectuer la plupart des traitements des matériaux extraits, l'activité de la carrière SMAG était arrêtée depuis trois ans.

Cette information ne figure pas dans le dossier d'enquête.

A noter également que, lors de la remise en mains propres au représentant du maître d'ouvrage de mon PV de synthèse des observations du public, le 29 novembre 2017, celui-ci m'a annoncé que la carrière du Villarnet était maintenant la propriété de la société SMAG.

Le dossier ne fait aucunement mention de cet état de fait !

A noter enfin que suite à ma demande de précision sur ce point, le maître d'ouvrage m'a indiqué par courriel le 14 décembre 2017 que la carrière de Villarnet était la propriété d'Eurovia Stone depuis janvier 2016, donc depuis plus d'un an avant l'envoi à la Préfecture de l'Isère du courrier de demande d'autorisation du 20 mars 2017.

Cette information ne figure pas non plus dans le dossier d'enquête.

1-2- LE PROJET

1-2-1- Poursuite de l'activité actuelle

La société SMAG présente une demande de renouvellement d'autorisation d'exploiter la carrière située aux lieux-dits "Au Serre", "Plaine de la Chau" et "Les Voises" sur les communes de Lavars et Cornillon en Trièves sur une emprise d'environ 24 hectares (au lieu de 34,5 dans l'arrêté préfectoral précédent).

La production annuelle maximum envisagée est de 490 000 tonnes (en cas de gros chantier à alimenter, sinon il s'agira de 120 000 tonnes annuelles) de sables et de graviers sur une durée de 30 années avec une moyenne annuelle de 90 000 tonnes.

L'extraction serait faite à la pelle mécanique.

L'activité de la carrière se ferait par campagnes de une à quatre semaines environ au rythme approximatif de trois par an pour une durée annuelle maximale cumulée de 3 mois.

Cette activité relève de la rubrique de la nomenclature ICPE n° **2510-1** (Exploitation de carrières à l'exception de celles visées aux points 5 et 6 de la rubrique 2510.)

1-2-2- Utilisation d'un groupe mobile de traitement de matériaux

Un groupe mobile de traitement par concassage-criblage viendra de manière ponctuelle traiter une partie des matériaux extraits, sachant qu'une installation de traitement existe déjà hors site sur la carrière de Villarnet qui bénéficie des autorisations requises (Récépissé de Déclaration délivré par le Préfet en 2004) pour exercer.

Il devra pour cela faire l'objet de l'obtention d'une autorisation.

La puissance cumulée des installations de traitement mobiles étant de 600 kW.

Cette activité est régie par l'article n° **2515-1a** de la nomenclature ICPE (Installation de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes, autres que celles visées par d'autres rubriques et par la sous-rubrique 2515-2. La puissance installée des installations étant : a) supérieure à 550 kW.)

1-2-3- Mise en place d'une station de transit de matériaux

Prévue pour accueillir des matériaux naturels inertes extérieurs issus de terrassement permettant de disposer ainsi de matériaux destinés à la remise en état de la carrière après exploitation, en appoint des stériles et matériaux de découverte endogènes.

Le projet prévoit d'accueillir environ 35 000 tonnes de ces matériaux par an sur une superficie de cette aire de transit de 40 000 m².

La rubrique ICPE correspondant à cette activité est la rubrique n° **2517-1** (Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : 1) supérieure à 30 000 m².)

Ces trois activités relèvent de l'autorisation au titre des ICPE.

A noter : en ce qui concerne le régime de rejet des eaux pluviales du site dans les eaux douces superficielles, sur le sol ou dans le sous-sol, celui-ci est régi par la rubrique 2.1.5.0-1 de la nomenclature "eaux" ou IOTA (installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements). A ce titre, aucune instruction particulière ne le concerne.

1-3- LA DEMANDE D'AUTORISATION

La société SMAG présente ici en application des dispositions du Code de l'environnement et des différents textes régissant les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement un dossier de demande d'autorisation portant sur :

- le renouvellement de son activité d'extraction de matériaux alluvionnaires pour une durée de 30 ans ;
- l'utilisation d'un groupe de concassage criblage ;
- la mise en place d'une station de transit de matériaux.

La demande a été formalisée auprès du Préfet de l'Isère par un courrier daté du 20 mars 2017 et signé par le président de la Société de Matériaux Agglomérés de Grenoble (SMAG), monsieur Olivier GIBBE.

Ce courrier, présent dans le dossier d'enquête, contient la liste des parcelles de terrain sur lesquelles la SMAG dispose de la maîtrise foncière à fin d'exercer ses activités.

A noter que concernant les conditions de remise en état du site après exploitation ainsi que l'indemnisation des exploitants agricoles, SMAG a signé une convention avec la Chambre d'Agriculture de l'Isère en date du 16 octobre 2015.

2 – DÉROULEMENT DE L'ENQUETE

2-1- TEXTES RÉGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE

Les textes régissant la présente enquête sont les suivants :

2-1-1- Textes généraux relatifs aux enquêtes publiques

- articles L.123-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- articles R.123-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- ordonnance 2016-1060 du 3 août 2016.

2-1-2- Textes généraux réglementant les ICPE

- articles L.511-1 et suivants du Code de l'Environnement ;
- articles R.511-9 et R511-10 du Code de l'Environnement (décret du 20 mai 1953 modifié, relatif à la nomenclature des ICPE codifié) ;
- articles R.512-1 à R.512-17, R.512-19 à R.512-22, R.512-25, R.512-26, R.512-32, R.512-74 du Code de l'Environnement ;
- article R.515-1 du Code de l'environnement ;
- arrêté du 29 septembre 2005 relatif à l'évaluation et à la prise en compte de la probabilité d'occurrence, de la cinétique, de l'intensité des effets et de la gravité des conséquences des accidents potentiels dans les études de dangers des ICPE soumises à autorisation.

2-1-3- Textes généraux relatifs à la protection de la nature

- articles L.122-1 et suivants du Code de l'Environnement
- articles R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement

2-1-4- Texte relatif aux forages d'ouvrages en nappe phréatique (création de nouveaux piézomètres)

- article R.214-1 du Code de l'environnement

2-2- GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique est une procédure préalable à certaines décisions ou réalisation d'opérations.

Ses objectifs sont d'informer le public, recueillir ses appréciations, suggestions et propositions et permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Doivent être précédés d'une enquête publique la réalisation d'aménagements, d'ouvrages, de travaux, exécutés par des personnes publiques ou privées lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement.

La loi "dite Grenelle II" du 12 juillet 2010, dans un souci d'accroître encore la démocratisation de l'enquête publique introduit des précisions dans le Code de l'environnement en son article L 123-1 qui dit : *"L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement [...] Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision."*

Tout récemment l'ordonnance 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"** est venue concrétiser le processus de démocratisation du dialogue environnemental, permettant, par des mesures appropriées, d'améliorer la participation du public pour les projets, plans et programmes à venir. C'est ainsi que cette ordonnance et son décret d'application 2017-626 du 25 avril 2017, tout en maintenant et en rationalisant les modes de consultation traditionnels (registre papier et courrier postal), ont généralisé la dématérialisation de l'enquête publique, la faisant résolument entrer dans la modernité et le numérique.

2-3- ROLE DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le commissaire enquêteur, nommé par l'autorité administrative compétente (dans le cas présent, Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble), dirige l'enquête publique.

Il étudie le dossier, fixe avec le service instructeur (ici la Préfecture de l'Isère, Direction Départementale de Protection des Populations) les dates de l'enquête et des permanences au cours desquelles il se tiendra à la disposition du public au siège de l'enquête.

Dans le cas du présent dossier, j'ai pris possession de celui-ci auprès de la Direction Départementale de la Protection des Populations (DDPP) de la Préfecture de l'Isère le 11 septembre 2017 et en ai paraphé les pièces le lendemain 12 septembre.

Le commissaire enquêteur prend en compte les observations et propositions émises par le public et les personnes publiques associées durant l'enquête.

Il communique avec le maître d'ouvrage, les différents services concernés et toute personne ou entité qu'il souhaite entendre.

Après la clôture de l'enquête, il convoque dans les huit jours, le demandeur maître d'ouvrage et lui remet en mains propres un procès-verbal de synthèse des observations écrites et orales consignées par le public, en l'invitant à produire ses observations éventuelles dans un mémoire en réponse, dans un délai de quinze jours, conformément à l'article R 123-18 du Code de l'Environnement.

Puis conformément à l'article L 123-10 du Code de l'Environnement relatif à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, le commissaire enquêteur :

- établit un rapport qui relate le déroulement de l'enquête et examine les observations recueillies (c'est le présent document accompagné de ses annexes) ;
- consigne, dans un document séparé, ses conclusions motivées, en précisant si elles sont favorables ou non à l'opération projetée.

Ces deux documents, indissociables, sont alors transmis par le commissaire enquêteur, avec le dossier d'enquête, à l'autorité préfectorale instructrice dans les trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête.

2-4- VALEUR DES CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Selon l'article L 123-12 du Code de l'Environnement, en cas de conclusions défavorables ou réputées comme telles (réserves non levées par le maître d'ouvrage) du commissaire enquêteur, le juge administratif des référés, saisi d'une demande de suspension de décision prise malgré ces conclusions, fait droit à cette demande si elle comporte un moyen propre à créer en l'état d'instruction, un doute sérieux quant à la légalité de cette décision.

2-5- ACCESSIBILITE DES RAPPORT ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur (accompagnés des annexes) et le mémoire en retour du demandeur, sont adressés à l'autorité préfectorale instructrice avec copie au Président du Tribunal administratif.

Ces documents sont tenus à la disposition du public, en mairie et en Préfecture pendant une durée d'au moins un an à partir de la date de clôture de l'enquête.

Ces éléments seront également mis en ligne sur le site internet de la Préfecture de l'Isère.

Les personnes intéressées peuvent obtenir communication de ces documents auprès de la Préfecture.

2-6- DÉSIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Monsieur le Président du Tribunal administratif de Grenoble m'a désigné comme commissaire enquêteur pour la conduite de la présente enquête publique par décision en date du 6 septembre 2017.

Après m'être assuré du type d'enquête proposée, du territoire concerné, de mon indépendance par rapport au projet et après avoir jugé de l'absence d'intérêts directs ou indirects que j'aurais pu avoir avec le maître d'ouvrage, j'ai accepté les fonctions de commissaire enquêteur sur cette enquête.

Afin de concrétiser ceci, j'ai adressé au Tribunal administratif de Grenoble le 11 septembre 2017, une Attestation sur l'honneur.

2-7- DATE ET PÉRIMÈTRE DE L'ENQUETE

Par arrêté de Monsieur le Préfet de l'Isère n° DDPP-IC-2017-09-18 en date du 28 septembre 2017 (annexe 1), il a été organisé une enquête publique en vue de l'obtention du renouvellement de l'autorisation d'exploiter une carrière d'extraction de matériaux alluvionnaires, d'installer un équipement de concassage-criblage et une station de transit de matériaux inertes dans le périmètre de la carrière existante aux lieux-dits "Au Serre", "Plaine de la Chaux" et "Les Voises" sur les communes de Lavars et de Cornillon-en-Trièves.

La durée de cette enquête a été fixée à un mois, du 23 octobre au 23 novembre 2017.

J'ai tenu en mairie de Lavars les 2 permanences suivantes :

- lundi 23 octobre 2017 de 14 à 17 heures ;
- lundi 20 novembre 2017 de 14 à 17 heures.

et en mairie de Cornillon-en-Trièves les 3 permanences suivantes :

- mardi 24 octobre 2017 de 14 à 17 heures ;
- mardi 14 novembre 2017 de 14 à 17 heures ;
- jeudi 23 novembre 2017 de 9 à 12 heures.

Cette enquête a porté réglementairement sur les communes de Lavars et de Cornillon-en-Trièves, lieux d'implantation de la carrière, ainsi que sur les communes de Roissard, Treffort, Mayres-Savel, Saint-Arey, Saint-Jean d'Hérans et Mens.

2-8- MESURES DE PUBLICITÉ

La classification des présentes installations répertoriées dans la nomenclature des ICPE (voir chapitre 1-3- DEMANDE D'AUTORISATION) prévoit l'affichage de l'arrêté de mise à l'enquête publique dans un rayon de 3 km pour deux des installations et 2 km pour la troisième.

Les communes concernées par l'affichage sont donc, en plus de Lavars et Cornillon-en-Trièves ;

- Roissard ;
- Treffort ;
- Mayres-Savel ;
- Saint-Arey ;
- Saint-Jean d'Hérans ;
- Mens.

Les modalités de cet affichage sont fixées par l'article R 123-11 du Code de l'environnement.

Ce même article fixe également les modalités d'affichage de cet arrêté à faire par le maître d'ouvrage sur les lieux prévus pour la réalisation du projet.

A l'issue de l'enquête, un certificat d'affichage a été établi par les maires des communes de Cornillon-en-Trièves, Lavars, Mayres-Savel, Mens, Saint-Arey, Treffort, Saint-Jean d'Hérans, Roissard et adressé au service instructeur de la Préfecture de l'Isère qui me les a communiqués.

2-8-1- Arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique satisfait globalement aux exigences réglementaires de la publicité d'enquête, tant sur la forme que sur le fond.

Il mentionne en effet entre autres, la nature du projet et son emplacement, les communes impactées et consultées, les rubriques ICPE concernées, le nom du commissaire enquêteur désigné par le TA, la durée de l'enquête avec ses dates d'ouverture et de clôture, le siège de l'enquête et les lieux où se trouveront les deux exemplaires du dossier et les registres d'enquête, les moyens offerts au public pour s'exprimer sur le projet, les dates des permanences assurées par le commissaire enquêteur, la destination du rapport et des conclusions formulés à l'issue de l'enquête, les dispositions relatives à l'affichage à réaliser et à la publication dans la presse ainsi que la qualité de l'autorité compétente pour prendre la décision d'autorisation.

2-8-2- Insertions dans la presse

L'arrêté préfectoral de mise à l'enquête publique a fait l'objet de deux séries de parutions dans la presse dans les délais légaux, à savoir a minima 15 jours avant l'ouverture de l'enquête puis dans les 8 jours suivant la date d'ouverture de l'enquête :

- "Le Dauphiné Libéré" le 04/10/2017 (annexe 2)
- "Les Affiches de Grenoble" le 06/10/2017 (annexe 3)

puis

- "Le Dauphiné Libéré" le 25/10/2017 (annexe 4)
- "Les Affiches de Grenoble" le 27/10/2017 (annexe 5)

2-8-3- Affichage de l'arrêté de mise à l'enquête publique

Le lundi 9 octobre 2017, j'ai fait le tour des mairies des huit communes concernées par l'affichage et ai pu alors constater que celui-ci avait été fait correctement.

Ce même jour, j'ai constaté la présence de l'affichage réglementaire en deux emplacements à proximité du site concerné par la présente enquête.

2-9- SIEGE ET MODALITÉS DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le siège de l'enquête a été la mairie de Cornillon-en-Trièves.

Dans celle-ci ainsi que dans celle de Lavars se trouvaient les pièces du dossier, l'arrêté de mise à l'enquête publique et un registre d'enquête.

Le public intéressé pouvait prendre connaissance du dossier et consigner ses observations sur les registres d'enquête aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies, c'est à dire :

Mairie de Lavars :

- le lundi de 14 à 17 heures ;
- le jeudi de 9 à 11 heures.

Mairie de Cornillon-en-Trièves :

- le mardi de 14 à 16 heures ;
- le jeudi de 9 à 11 heures.

2-10- INITIATIVES DU COMMISSAIRE-ENQUETEUR

2-12-1- Nombre et dates des permanences

En accord avec le service instructeur de la Préfecture de l'Isère (DDPP), nous avons choisi de programmer les cinq permanences dans les mairies de Cornillon-en-Trièves et de Lavars telles que mentionnées ci-avant (§ 2-8), la première se tenant le jour de l'ouverture de l'enquête, la dernière le jour de clôture de celle-ci, afin d'être en mesure de recevoir au mieux le public jusqu'au dernier moment.

2-12-2- Autres actions du Commissaire-enquêteur

- **Le lundi 11 septembre 2017**, je me suis rendu à la DDPP, service instructeur du dossier, pour y retirer un exemplaire de celui-ci afin d'en commencer l'étude.
En accord avec la représentante du service instructeur, nous avons fixé les dates de l'enquête et des permanences à tenir dans les mairies de Cornillon-en-Trièves et de Lavars.
A cette date, l'avis de l'Autorité environnementale n'était pas encore parvenu au service instructeur.
- **Le mardi 12 septembre 2017**, je me suis rendu à nouveau à la DDPP pour parapher les pièces du dossier en deux exemplaires et les deux registres d'enquête à mettre à disposition du public en mairie de Cornillon-en-Trièves et de Lavars.
- **Le lundi 9 octobre 2017**, j'ai effectué, ainsi que mentionné ci-dessus au paragraphe 2-9-3, une tournée de vérification du bon affichage dans les huit communes concernées par le dossier et à proximité de la carrière SMAG. J'ai pu alors constater que l'affichage avait été fait et était conforme à ce qui en était attendu.
- **Le jeudi 12 octobre 2017**, j'ai rencontré à Lavars Monsieur GUIZARD, représentant du maître d'ouvrage afin de lui poser quelques questions et lui demander de corriger quelques erreurs figurant dans le dossier. Puis nous avons effectué ensemble une visite des lieux sur le site de la carrière et ses environs immédiats.
- **Le mardi 7 novembre 2017**, j'ai demandé téléphoniquement à la DDPP de me transmettre le courrier de transmission/consultation adressé aux maires des six communes situées dans le rayon d'affichage, celui-ci ne figurant pas dans le dossier.

J'ai reçu ce document – qui figure en annexe de ce rapport - ce même jour par courriel.

- **Le mardi 7 novembre 2017**, j'ai demandé par courriel au maître d'ouvrage de bien vouloir me communiquer un plan situant les 6 stations de mesure de retombées de poussières relatifs aux mesures effectuées en janvier et février 2012, celui-ci ne figurant pas dans le dossier.
Le maître d'ouvrage m'a adressé par retour ce même jour le "plan d'implantation des plaquettes poussières pour campagne de mesure Janvier 2012" qui figure en annexe 6 du présent rapport.
- **Le vendredi 10 novembre 2017**, j'ai rencontré à la DREAL à Grenoble l'ingénieur ICPE en charge du suivi de la carrière de la SMAG afin de m'entretenir avec lui du dossier et en particulier des dispositions prévues quant aux garanties financières, une incohérence semblant exister entre le plan de phasage d'exploitation et celui des garanties financières.
- **Le jeudi 23 novembre 2017**, j'ai parcouru avec Monsieur LAURENT de la société SMAG les itinéraires amenés à être fréquentés par les camions dans le cadre de la future exploitation de la carrière afin de constater les caractéristiques dimensionnelles des voiries, en particulier dans les agglomérations de Mens, Lalley et Clelles.
- **Le mercredi 29 novembre 2017**, j'ai rencontré à Voreppe le représentant du Maître d'ouvrage, Monsieur GUIZARD afin de lui remettre en mains propres le procès-verbal de synthèse des observations du public (annexe 7).
A noter : à cette occasion j'ai appris que la carrière de Villarnet sur laquelle il est prévu que soient traités les matériaux extraits de la carrière SMAG, objet du présent dossier, est aujourd'hui propriété de la société SMAG.
Cette information ne figure pas dans le dossier d'enquête.
- **Du lundi 27 novembre au 4 décembre 2017**, à cinq reprises, j'ai tenté de joindre, tant par téléphone que par courriels, le directeur de la société BUDILLON RABATEL à Voiron, propriétaire supposé de la carrière de Villarnet (pancarte à l'entrée du site, courrier de la DDPP en 2014) afin d'obtenir des précisions quant à la situation de celle-ci (date d'arrêt d'activité, date de vente à la SMAG). Celui-ci n'a pas daigné répondre à mes sollicitations.
- **Le jeudi 13 décembre 2017**, afin d'obtenir des précisions quant à l'arrêt d'activité et l'acquisition de la carrière de Villarnet par SMAG, j'ai demandé par courriel au représentant du maître d'ouvrage à quelle date cette vente avait été conclue. Ce dernier m'a répondu par courriel le 14 décembre 2017 (annexe 8), m'indiquant que EUROVIA STONE détenait l'intégralité des parts de la carrière de Villarnet depuis janvier 2016.

2-12-3- Echanges avec les mairies dans lesquelles était déposé le dossier d'enquête publique

Tant à Cornillon-en-Trièves qu'à Lavars, le maire et le personnel municipal m'ont réservé un excellent accueil lors de mes cinq permanences et témoigné de leur parfaite collaboration.

2-12-4- Visites des lieux

Elles ont été effectuées par mes soins le jeudi 12 octobre et le 23 novembre ainsi que mentionné ci-dessus au paragraphe 2-12-2. Ces visites m'ont permis de bien situer les lieux et d'acquérir une bonne connaissance de l'environnement du projet.

3 - DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

3-1 – CONTENU ET ÉTUDE DU DOSSIER

La demande présentée par le président de la société SMAG, maître d'ouvrage, concerne le dossier d'enquête et le projet lui-même. Le dossier doit être conforme à la réglementation, tant sur la forme que sur le fond.

Le projet doit être cohérent avec les données du dossier et la situation existante ainsi que celle projetée. Il doit être justifié dans ses choix et dans ses incidences.

Le dossier étant soumis à enquête publique, il doit comporter les pièces énumérées à l'Article R 123-6 du Code de l'environnement et notamment *"la mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée"* (Alinéa I-7).

Le présent dossier mis à l'enquête publique comprend les pièces suivantes :

TOME I

- **Courrier de demande de renouvellement d'autorisation d'exploiter** signé du président de la société SMAG (4 pages) ;
- **Demande administrative et pièces techniques** (60 pages)
J'ai demandé au maître d'ouvrage le 12 octobre que soit rectifié en page 14 § 6.3 le nom de la commune de Saint-Arey qui avait été écrit Saint-Aney.
- Puis :

- pièce 1 : justification des pouvoirs du demandeur (K Bis) : 2 pages ;
- pièce 2 : arrêtés d'autorisation relatifs à la carrière de Lavars et Cornillon-en-Trièves – SMAG : 23 pages ;
- pièce 3 : attestation de maîtrise foncière : 34 pages ;
- pièce 4 : carte de localisation du projet et du rayon d'affichage au 1/25 000 ;
J'ai demandé au maître d'ouvrage le 14 octobre que soit rectifié dans le cartouche du plan, le nom de la commune de Saint-Arey qui avait été écrit Saint-Aney.
- pièce 5 : plan règlementaire au 1/ 2 500 ;
- pièce 6 : plan d'ensemble ;
Dans son courrier de demande de renouvellement d'autorisation d'exploiter, le maître d'ouvrage demande dérogation quant à l'échelle du plan d'ensemble qui devrait être au 1/200 alors que celui présenté est établi au 1/1000.
- pièce 7 : plans de phasage (6 plans) ;
- pièce 8 : plan de remise en état ;
- pièce 9 : avis des maires et des propriétaires sur le projet de remise en état : 35 lettres + plans ;
- pièce 10 : capacités techniques et financières : 13 pages ;
- pièce 11 : plans des garanties financières : 6 plans ;
- pièce 12 : prescriptions de la région Rhône-Alpes relatives au remblayage de la carrière : 5 pages.
Ce document ne comportant ni identification de son origine ni signature, j'ai demandé le jeudi 12 octobre au maître d'ouvrage de bien vouloir pallier ces manques.

- **Résumé non technique de l'étude d'impact et de l'étude de dangers** : 23 pages :
 - avant-propos ;
A noter qu'il est indiqué en page 2 que le carrier souhaite pouvoir répondre aux besoins des grands chantiers programmés dans les années à venir, ce qui justifierait un tonnage exceptionnel à extraire de 490 000 tonnes par an.
 - description du projet et de la demande ;
J'ai demandé au maître d'ouvrage le 12 octobre que soit rectifié en page 5 § LOCALISATION-DESCRIPTION DU SITE le nom de la commune de Saint-Arey qui avait été écrit Saint-Aney.
 - raisons du choix du projet – Compatibilité avec l'affectation des sols et avec les plans, schémas et programmes ;
 - analyse de l'état initial et des effets du projet – Mesures envisagées ;
 - remise en état du site ;
 - étude de dangers ;
 - glossaire.

- **Étude d'impact** : 250 pages :

- 1- Avant-propos ;
- 2- Descriptif du projet ;
- 3- Analyse de l'état initial ;
- 4- Analyse des effets du projet ;
- 5- Analyse des effets cumulés avec d'autres installations ;

A noter que ne sont pas pris en compte dans ce chapitre les effets générés par la carrière de Villarnet qui traitera l'essentiel des matériaux extraits de la carrière SMAG et dont le fonctionnement des installations connexes a un lien fonctionnel de proximité avec la carrière objet du présent dossier.

- 6- Les raisons du choix du projet ;
- 7- Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et son articulation avec les plans, schémas et programmes ;
- 8- Mesures envisagées pour supprimer, limiter ou compenser les inconvénients du projet ;

L'étude d'impact conclut en page 233 en disant que "Les dispositions prévues dans le cadre de l'exploitation permettent de limiter les impacts résiduels à des impacts faibles à nuls. Aucune mesure compensatoire n'est donc nécessaire."

Une estimation du coût des mesures de protection de l'environnement prises dans le cadre de la poursuite de l'exploitation de la carrière est néanmoins indiquée comme ci-après :

- création de 9 piézomètres supplémentaires	30 000 €HT
- création d'un bassin de décantation/infiltration des eaux de pluie	500 €HT
- mise en place d'une clôture et son déplacement pour chaque phase	90 000 €HT
- mise en place de panneaux d'information le long de la clôture	1 000 €HT
- plantation d'une haie arbustive sur 350 mètres en limite Sud-Est	1 260 €HT
Soit un total de	122 760 €HT

A ces sommes viennent s'ajouter des dispositions de suivi environnemental sur la durée d'exploitation, soit :

- pour le bruit (1 fois tous les 3 ans)	15 000 €HT
- pour les poussières (1 fois par an)	15 000 €HT
- le suivi piézométrique (5 k€ par an)	150 000 €HT
- le suivi phyto-sociologique	15 400 €HT
Soit un total de	195 400 €HT

- 9- Remise en état ;

En page 236, il est indiqué que "la prise d'une DUP concernant le forage AEP de Gruessendaire pourra conduire à une limitation du type d'activité agricole autorisée, qui serait alors une activité de type prairie de fauche uniquement (préconisation avancée dans le rapport de l'hydrogéologue agréé du 31 juillet 2015 joint en annexe 3)."

Par ailleurs, le coût de la remise en état se compose des éléments suivants (page 243) :

- mise en place des stériles, de la découverte et d'inertes extérieurs pour le remblaiement	859 000 €HT
- reprofilage et ensemencement des talus	18 000 €HT

- constitution des chemins d'exploitation agricole

22 500 €HT
Soit un total de 899 500 €HT

A noter : les emplacements des chemins d'exploitation agricole ne figurent pas sur le plan de remise en état page 242.

- 10- Méthodes, difficultés et auteurs de l'étude.

Sont mentionnées ici entre autres les expertises menées en vue de l'établissement de l'état initial, à savoir :

- sur l'habitat, la faune, la flore ;

- l'hydrogéologie ;

- le bruit

Les méthodes utilisées pour qualifier les impacts, les organismes, bases de données et la bibliographie consultés sont listés dans 4 tableaux en pages 246 à 248.

La liste des auteurs de l'étude figure dans les 2 dernières pages.

Et en annexe :

- Une table des figures ;
- Une table des tableaux.

- Etude de dangers : 28 pages :

- 1- Description générale du site et du projet ;

- 2- Identification des dangers et des événements indésirables ;

A noter que, tout comme pour ce qui concerne les effets du projet, l'étude de dangers ne prend pas en considération le fonctionnement des installations connexes de la carrière de Villarnet.

- 3- Mesures de prévention ;

Il est indiqué en page 15 §3.7 que "La carrière sera clôturée, avec panneautage adapté." Or, lors de ma visite du site, je n'ai pu voir que des éléments partiels de clôture n'empêchant en rien l'intrusion humaine sur celui-ci, par exemple à partir du site de la carrière connexe de Villarnet.

- 4- Accidentologie ;

- 5- Analyse des risques et identification des scénarios les plus probables ;

- 6- Méthodes et moyens d'intervention en cas d'accident ;

- 7- Résumé non technique et conclusion.

Et en annexe, une table des figures.

- Notice d'hygiène et de sécurité : 21 pages :

- 1- Introduction ;

- 2- Dispositions générales ;

- 3- Institutions et organismes de prévention ;

- 4- Formation et information du personnel ;
- 5- Documents de sécurité ;
- 6- Aménagement des lieux de travail ;
- 7- Équipements de travail et équipements de protection individuels ;
- 8- Sécurité du personnel ;
- 9- Santé du personnel.

On lit en bas des pages 19 et 20 que l'exploitant a programmé une campagne de mesure très prochainement en ce qui concerne le bruit et les vibrations. Cette campagne inclura-t-elle le fonctionnement des installations de la carrière de Villarnet ?

TOME II : Annexes

- 1- Plan topographique du site ;
- 2- Etude hydrogéologique : 62 pages + de nombreuses annexes ;
- 3- Avis de l'hydrogéologue agréé du 30 juillet 2015 : 18 pages ;
- 4- Suivi du niveau de la nappe par la SMAG : 2 pages ;
- 5- Suivi des retombées de poussières dans l'environnement : 7 pages ;
- 6- Réponses des gestionnaires de réseaux : 10 pages ;
- 7- Volet naturel de l'étude d'impact : 90 pages ;
- 8- Liste des monuments historiques en Isère : 14 pages ;
- 9- Courrier de la DRAC : 5 pages ;
- 10- Campagne de mesures acoustiques environnementales sur le site de Lavars : 17 pages ;
- 11- Rapport de mesure de bruit : 7 pages ;
- 12- Rapport de mesure de poussières sur le personnel : 15 pages ;
- 13- Convention d'engagement volontaire entre la s a s SMAG et la Chambre d'Agriculture de l'Isère signée le 16/10/ 2015 : 6 pages ;
- 14- Rapports de suivi sur les piézomètres : 34 pages ;
- 15- Audit de validation de la Charte Environnement des industries de carrières : 14 pages ;
- 16- Avis du CHSCT : 3 pages.

3-2- AVIS SUR LE CONTENU DU DOSSIER

La composition du volumineux dossier ci-dessus présentée est conforme aux exigences de l'article R 123-8 du Code de l'environnement et contient entre autres dans le TOME I en page 5 de la "*Demande administrative et pièces techniques*" la mention des textes qui régissent

l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative à l'opération considérée.

Un tableau synoptique décrivant le *"Déroulement d'une procédure normale d'autorisation"* est en outre inséré en page 7 de ce même document.

4 - AVIS DES MAIRES DES COMMUNES SUPPORTANT LA CARRIERE

Par courriers recommandés figurant dans le dossier et datés du 20 mars 2017, la SMAG a demandé aux maires de Lavars et de Cornillon-en-Trièves leur avis sur le projet de réaménagement "à vocation agricole" du site ainsi que présenté sur un plan accompagnant le courrier.

Au moment de la mise à l'enquête publique, aucune réponse de ces deux maires ne figurait dans le dossier.

Le 15 décembre 2017, suite à ma demande, le maître d'ouvrage m'a transmis par courriel la réponse du maire de Cornillon-en-Trièves datée du 15 juin 2017 (annexe 9) dans laquelle il informe la SMAG "que le Conseil municipal n'est pas opposé à cette proposition."

Ce même jour, le maître d'ouvrage nous a informé que le maire de Lavars n'avait pas répondu à ce courrier.

5 - AVIS DES PROPRIÉTAIRES DES PARCELLES CONCERNÉES

Par courriers recommandés datés du 13 mars 2017 (présents dans le dossier), la SMAG a demandé aux 17 propriétaires des parcelles concernées par l'extension de l'exploitation de la carrière, leur avis sur le projet.

Tous ont donné leur accord en signant et retournant à la SMAG une "Attestation" jointe au courrier du 13 mars.

6- AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (AE)

Conformément aux articles L-122-1 et R-122-1-1 du Code de l'environnement, la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) a saisi l'Autorité environnementale le 26 juillet 2017 afin de recueillir son avis.

Celle-ci (Préfet de Région) en a accusé réception le 27 juillet 2017 puis a émis son avis en date du 27 septembre 2017.

Après avoir noté que les 3 habitations du hameau de l'Orme situées à 350 m et que le hameau de Villard-Jullien constitué de 30 habitations situées à 380 m sont les habitations les plus proches du projet, l'AE identifie les trois enjeux suivants :

- la protection de la ressource en eau ;
- la protection de la biodiversité ;
- la préservation des terres agricoles.

Elle estime ensuite que l'étude d'impact et l'étude de dangers sont proportionnées au projet et que les résumés non techniques de ces études sont *"compréhensibles à tout public"*.

Les inventaires et la prospection réalisés dans le cadre de la description de l'état initial lui *"paraissent satisfaisants."* mais **elle note que "des espèces végétales et animales protégées ont été identifiées dans les environs et abords du périmètre du projet"**.

Elle écrit que *"La solution proposée étant de poursuivre l'activité d'un site existant, aucune solution de substitution n'a été proposée."*

Elle constate la compatibilité du projet avec les plans, schémas et programmes de planification.

Elle note que, à l'exception du Cirse faux-hélénium, *"qui peut l'être de façon indirecte"* aucune espèce protégée ne sera directement impactée.

Elle indique que le projet est sans impact sur les quatre ZNIEFF situées à moins de 3 km et qu'il n'existe pas de corridor écologique dans l'emprise du projet ni à proximité.

Elle souligne que, néanmoins une démarche "Eviter, Réduire, Compenser" est proposée dans le dossier consistant en des plantations de haies, la préservation d'un cordon boisé en périmètre de l'exploitation, un suivi piézométrique concernant l'alimentation du marais du Villarnet et de son suivi phytosociologique.

L'AE demande que soit précisée "La démonstration du fait que l'impact résiduel est nul pour les chiroptères et l'avifaune."

Soulignant que le projet est situé dans le Périmètre de Protection Éloigné (PPE) de plusieurs captages ne bénéficiant pas de DUP mais seulement d'avis hydrogéologiques, elle note qu'une étude hydrogéologique a été réalisée, complétée par une analyse du risque du projet sur les captages.

Compte tenu des éléments relatifs aux conditions dans lesquelles SMAG prévoit d'exploiter le site, l'AE considère que *"[les] mesures prévues sont suffisantes en terme de maîtrise des risques de pollution."* et qu'elles sont conformes à celles précisées par l'Agence Régionale de Santé (ARS) dans son avis du 5 septembre 2017.

Les aspects d'enjeux paysagers, de transports et de bruit n'appellent pas de la part de l'AE de remarque particulière de même que les conditions de remise en état du site après exploitation et le contenu de l'étude de dangers.

En conclusion, pour l'AE l'étude d'impact apparaît complète et présente toutes les thématiques exigées par le Code de l'environnement dans le cadre de la présente procédure et le projet prend en compte de façon justifiée l'ensemble des enjeux environnementaux définis par les différents articles du dit code.

7- AVIS DES MAIRES DES COMMUNES SITUÉES DANS LE RAYON D’AFFICHAGE

7-1- TRANSMISSION DU DOSSIER ET PIÈCES ANNEXES

Par courrier en date du 29 septembre 2017 (annexe 10), la DDPP de la préfecture de l'Isère a transmis le dossier d'enquête aux maires des communes situées dans le rayon d'affichage. Cet envoi était accompagné de l'arrêté de mise à l'enquête publique, de 3 affiches, de l'avis de l'Autorité environnementale, d'un certificat d'affichage et d'une attestation de dépôt de dossier.

Dans ce courrier, il est demandé à chaque maire de procéder à l'affichage de l'arrêté d'ouverture d'enquête et, conformément aux dispositions de l'article R.512-20 du Code de l'environnement, de soumettre le dossier à son Conseil municipal puis d'adresser la délibération correspondante à la Préfecture au plus tard dans les quinze jours suivant la date de clôture de l'enquête.

7-2- RÉPONSES DES MAIRES DES COMMUNES CONCERNÉES

- Commune de Mens

Le maire de la commune de Mens a transmis au service instructeur de la Préfecture de l'Isère le compte-rendu de sa réunion de Conseil municipal en date du 2 novembre 2017 disant "Le Conseil Municipal, à l'unanimité, donne un avis favorable sous la réserve que les contraintes liées à la protection des nappes phréatiques soient strictement respectées."

- Commune de Treffort

Le maire de la commune de Treffort a transmis au service instructeur de la Préfecture de l'Isère le compte-rendu de la réunion de son Conseil municipal du 20 novembre 2017 qui donne un "avis favorable à la demande de renouvellement d'autorisation d'une carrière par la Société S.M.A.G."

- Commune de Roissard

Le maire de la commune de Roissard a transmis au service instructeur de la Préfecture de l'Isère le compte-rendu de la réunion de son Conseil municipal du 24 novembre 2017 qui donne un avis favorable au projet.

- Commune de Mayres-Savel

Le maire de la commune de Mayres-Savel a transmis au service instructeur de la Préfecture de l'Isère le compte-rendu de la réunion de son Conseil municipal du 30 novembre 2017 qui donne un avis favorable au projet.

- Commune de Saint-Jean d'Hérans

Le maire de la commune de Saint-Jean d'Hérans a transmis au service instructeur de la Préfecture de l'Isère le compte-rendu de la réunion de son Conseil municipal du 30 novembre 2017 qui "ne s'oppose pas à ce projet et n'a pas de remarques particulières à formuler."

- Commune de Lavars

Le maire de Lavars a transmis au service instructeur la délibération de son Conseil municipal du 30 novembre 2017 par lequel celui-ci "après en avoir délibéré, vote à l'unanimité des présents, **CONTRE** ce projet de renouvellement d'autorisation d'exploitation de carrière."

- Commune de Cornillon-en-Trièves

Le maire de Cornillon-en-Trièves a fait savoir au service instructeur de la Préfecture de l'Isère par courriel du 28 novembre 2017 que son conseil municipal ne prendrait pas de délibération.

8 – OBSERVATIONS DU PUBLIC ET ANALYSE

Pendant la durée de l'enquête, le public s'est manifesté de la façon suivante :

- 10 contributions écrites sur les registres d'enquête ;
- 15 courriers, déposés en mairie, adressés par voie postale ou par voie électronique ;
- 1 lettre/pétition signée par 25 personnes.

Je rapporte ci-après l'intégralité des contributions du public (§ 8-1) puis j'en fais la synthèse (§ 8-2) en y ajoutant mes questions de commissaire enquêteur. J'y intègre les réponses que le maître d'ouvrage y a apporté dans son mémoire en réponse et je donne ensuite mon avis point par point.

8-1- OBSERVATIONS RECUEILLIES

- **Le 23 octobre 2017 à Lavars, Madame Agnès LECLERCQ** est passée au cours de ma permanence pour consulter le dossier et a déclaré qu'elle enverrait prochainement un courrier.
- **Le 23 octobre 2017 à Lavars, Madame Hélène FAUGERAS** est passée au cours de ma permanence pour consulter le dossier et a déclaré qu'elle enverrait prochainement un courrier.
- **Le 24 octobre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Marie-Jeanne FOLLIET** écrit sur le registre lors de ma permanence "Très étonnée que la mairie n'ait pas informé la population sur l'extension de la carrière. Une extension sur 30 ans, c'est long dans le temps."

- **Le 24 octobre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Marie-France PERELMAN** écrit sur le registre lors de ma permanence "Plus que surprise de découvrir le panneau d'enquête publique en plein champs. Pourquoi n'avons-nous pas été prévenus par la Mairie afin de réagir face aux nuisances que l'exécution du projet soulèvera."

- **Le 24 octobre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Marie-France MARTIN** écrit sur le registre lors de ma permanence "Je suis venue m'informer du projet d'agrandissement de la carrière."

- **Le 24 octobre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Laure DOUCERAIN et Monsieur Bruno DOUCERAIN** écrivent sur le registre lors de ma permanence "Nous avons trouvé par hasard la petite affiche annonçant l'enquête d'utilité publique. Nous sommes fort étonnés de ne pas avoir été informés par mail (ou sur des panneaux au Lavoir). Nous aurions souhaité une réunion publique d'information et de discussion à la Mairie."

- **Le 14 novembre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Vivien REYNOLDS, habitant Mens** (et ayant l'anglais comme langue maternelle), écrit "J'ai de gros soucis sur les camions si il y a un grand chantier – le cas exceptionnelle – quand il sera plus de 50 000 camions/an sur les petites routes dans le Trièves !"

- **Le 14 novembre 2017 à Cornillon en Trièves, Madame Laure DOUCERAIN** dépose, en son nom et en celui de son mari Bruno (déjà venu à ma permanence du 24 octobre) le texte suivant : "Bien entendu nous avons été stupéfaits d'apprendre l'immense extension de la carrière existante contre laquelle nous nous élevons. Paysage unique ravagé ; grave perturbation de la vie quotidienne des habitants de Villard-Julien à cause du bruit et des poussières ; baisse considérable de la valeur de leur patrimoine.

- Au cas où elle se ferait, nous exigeons que tout soit prévu pour sauvegarder au maximum la beauté du paysage existant ; pour cela, nous demandons que tout projet de construction soit présenté à Mr le Maire qui le soumettra à l'approbation de ceux qui auront répondu à l'enquête et à un spécialiste en Aménagement du Territoire.

- Nous voulons aussi être assurés que les produits enfouis proviennent uniquement de la carrière ;

- Nous refusons tout passage de camion dans le hameau.

Pour finir, nous réitérons notre opposition à ce projet d'extension qui ne correspond pas à l'évolution souhaitable de l'environnement des hameaux concernés."

- **Le 17 novembre 2017, Denis et Marie-France PERELMAN** habitant Villard-Julien demandent dans un courrier de prendre en considération les points suivants " Les travaux déclencheront de graves nuisances sur une durée très importante.

-nuisances sonores dues à la proximité des engins mobiles d'exploitation. Les habitations sont très proches du chantier envisagé : c'est une réalité.

-Pollution issue des poussières occasionnées.

D'autre part quelles sont les garanties concernant les points suivants :

-Le trajet des camions se fera-t-il bien par les routes mentionnées ? A ce sujet je vous demande la garantie qu'aucun engin ou camion ne pénétrera dans le hameau de Villard-Julien

-Les limites des zones exploitées sont-elles expressément définies ou susceptibles d'être encore prolongées vers les habitations ?

-En ce qui concerne l'enfouissement de produits quelles sont les garanties de non pollution du sol et du site ?

-Avez-vous conscience de la modification du paysage ? 20 mètres de profondeur ! cela engendre on le voit une modification significative d'un paysage qui est la richesse du Trièves."

- **Le 19 novembre 2017, Anne et Patrick PIERSON**, habitant le Grand Oriol, écrivent dans leur courrier "Bien que n'habitant pas dans le voisinage proche, nous nous sentons concernés par ce projet. En effet, les hameaux de Cornillon et Lavars bénéficient d'un environnement exceptionnel et préservé depuis des siècles. Nous tenons donc à ce que toute activité professionnelle, quelle qu'elle soit, ne détériore pas cet environnement par des agressions visuelles, sonores, olfactives ou polluantes. Face à l'envergure du projet et malgré les engagements pris par la société responsable, nous sommes très dubitatifs quant à l'absence de nuisance lorsque la carrière reprendra son activité, eu égard au fonctionnement actuel de sites équivalents. C'est pourquoi, nous tenions à exprimer par la présente nos doutes et notre vigilance quant aux conséquences néfastes et préjudiciables de cette reprise."

- **Le 19 novembre 2017, Françoise FLUCHAIRE, Valérie FLUCHAIRE et David RUBIO**, habitant Villard-Julien, écrivent dans leur courrier :

" Nous apprenons le projet de poursuite de l'exploitation de la carrière située au hameau de Villard-Julien, sur la commune de Cornillon en Trièves.

Nous ne sommes pas favorables à l'avancement de cette carrière.

En effet, ce projet aurait pour conséquence :

- La dégradation du paysage,
- L'augmentation de la pollution,
- Les nuisances sonores, visuelles (vu directe de notre maison sur la carrière) et olfactives,
- La poussière dégagée pouvant nuire à la santé,
- La baisse de la valeur immobilière de notre bien.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons que ce projet soit définitivement arrêté."

- **Le 19 novembre 2017, Frédéric FOLLIET, Marie-Jeanne FOLLIET et Dorothée NOUVEL**, chacun en ce qui le concerne, déposent un courrier identique dans lequel ils font part, en tant qu'habitants de Villard-Julien, de leur inquiétude relative à "l'extension de la carrière".

On lit dans ce courrier "Les NUISANCES seront nombreuses et s'étaleront sur une longue période :

- Nuisances sonores, provoquées par des broyeurs et concasseurs mobiles, sur des plages horaires très grandes.
- Nuisances dues aux poussières provoquées par cette exploitation.
- Nuisances environnementales dues à la modification du paysage.

Quelles GARANTIES nous donne-t-on :

- sur l'origine et la qualité des matériaux enfouis ? Seront-ils minéraux ou d'autre nature ?
- sur les risques de pollution de la nappe phréatique située à faible profondeur ?
- sur les risques routiers engendrés par le trafic de nombreux camions pour évacuer les matériaux ?

Toutes ces NUISANCES auront un impact important et négatif sur la qualité de vie de notre hameau et nous souhaitons vivement que les

exploitants de cette carrière tiennent compte de nos demandes fondées.”

- **A une date proche du 19 novembre** (courriers non datés), **Olivier GIRARD, Noël et Geneviève GIRARD, Florence et Philippe GIRARD, Marie-France et Jean-Pierre MARTIN**, déposent chacun en ce qui le concerne un courrier strictement identique à celui mentionné ci-avant.

- **Le 20 novembre 2017, Karine FLUCHAIRE et Jean-Christophe CHARPENTIER**, habitant Villard-Julien, écrivent la même chose que ci-dessus, se disant “très profondément opposés à l'avancement de cette carrière” en ajoutant aux raisons de leur désaccord sur le projet “La diminution de la qualité de vie propre au Trièves.” C'est pour toutes ces raisons et le bien être des habitants du hameau qu'ils souhaitent que ce projet soit définitivement arrêté.”

- **Le 20 novembre 2017 à Lavars, Monsieur et Madame BOUCHARD écrivent** : “Nos inquiétudes sont vives après la lecture de l'étude d'impact :

- 1°) La question des transports

Le nombre de passages de camions varie énormément entre la période « normale » et période « exceptionnelle ».

La fréquence passe de 50 à plus de 250 par jour !

Les 3 axes vers Mens, Clelles et Lus présentent des goulets d'étranglement (Clelles et Lalley) et de risques pour la population (à Mens, passage devant le groupe scolaire !)

De plus, au moment d'amener les « matières inertes » (dont nous mettons en doute la non-dangerosité !!) on emprunterait le pont de Brion.

Nous sommes très inquiets de l'utilisation de cet ouvrage d'art pour une fonction pour laquelle il n'est pas prévu (Notons aussi que chaque année cette route s'écroule et doit être refaite aux frais des contribuables... qui ne sont pas d'accord de payer pour l'autoroute !!!).

Nous trouvons mensonger la description de ces routes comme peu utilisées – Les Triévois sont tous gênés dans leur transport quotidien.

- 2°) L'eau

Quelles sont les véritables quantités d'eau utilisées pour traiter tous les volumes prévus (y compris en « situation exceptionnelle ») ?

On annonce un « risque fort de pollution des eaux souterraines »

Or il n'est prévu qu'un remblaiement d'1 mètre ce qui fragilise la nappe.

Quelles sont les véritables quantités d'eau « sale » et comment sont-elles traitées ?

Nous regrettons enfin le peu de cas fait de la zone de marais et de la faune.

Particulièrement, nous regrettons de n'avoir appris que par hasard l'existence de cette enquête publique (1 semaine avant sa fin alors qu'il y a plus de 900 pages de documents à lire).

A ce propos les mairies n'ont eu que le document résumé et on peut se demander si c'est suffisant pour se dire au courant de cette situation.”

- **Le 20 novembre 2017 à Lavars, Monsieur Albert SANCHEZ** habitant Villarnet, écrit :

" Le problème de l'eau ; en diminuant la couche de filtrage l'eau sera-t-elle toujours d'aussi bonne qualité ? Si ce n'est pas le cas quels seront les recours de la municipalité.

La poussière provoquée par les camions lors des périodes de sécheresse : (la direction de la carrière devait arroser pour éviter ces inconvénients mais ça ne s'est fait que très rarement), la pollution des carburants ou de l'huile des camions s/ la carrière !!!

Ces remarques sont fondées par des observations des années 2005/2010."

- **Le 20 novembre 2017, Madame Vivien Reynolds** (déjà passée à ma permanence du 14) expose dans un courrier de 4 pages ses observations et ses préoccupations qui sont les suivantes :

"1. Impact sur les ressources en eau

Lavars et Villarnet utilisent le Captage AEP de Gruessendaire pour leurs besoins quotidiens en eau et ceux-ci doivent être protégés à 100% pour l'avenir.

Malgré les assurances données tout au long des documents fournis à l'enquête publique, je crains toujours que si, ou plutôt quand, un grand projet de travaux est remporté par SMAG, l'augmentation de la production pour atteindre le maximum de 490 000 tonnes par an, entraînera des risques inacceptables de pollution de cette source d'eau par les déversements de carburant diesel et de fluide hydraulique et l'évacuation des eaux de lavage. A ce niveau de production, ils affirment qu'il pourrait y avoir plus d'un millier de mouvements de camions par semaine à l'entrée et à la sortie de la carrière de Villarnet. (de 7h00 à 22h00 cinq jours par semaine)

Qui veillera à ce que toutes les mesures possibles soient mises en place à l'avance pour prévenir cette situation et qui sera tenu responsable si le pire des scénarios se produit et qu'un incident de pollution majeur se produit?

L'exploitation de la carrière pourrait-elle aussi potentiellement polluer les vastes réserves d'eau souterraine sous le Trièves en cas d'incident majeur?

Il est intéressant de noter que le SMAG tente de détourner l'attention de la possibilité qu'ils polluent cette source d'eau en se référant aux problèmes de nitrates des activités agricoles comme étant la plus grande menace. Les nitrates et le potentiel polluant de SMAG sont des enjeux majeurs en ce qui concerne la salubrité de l'eau potable pour la population locale et toutes les mesures devraient être prises pour assurer une **tolérance zéro** de tous les polluants potentiels.

Mon autre préoccupation, c'est qu'en décidant de localiser tous les aspects du traitement de l'extraction sur le site de Villarnet, ils n'ont pas à entrer dans les détails de la façon dont l'eau sera utilisée et éliminée dans les documents présentés à l'enquête publique, si ce n'est que cela se produira.

À pleine production, quelle quantité d'eau utilisera-t-on et comment les eaux usées seront-elles traitées et évacuées? Quelles mesures spécifiques seront prises pour éviter toute pollution? Qui sera responsable si le pire scénario se concrétise?

Qui sera responsable si, malgré toutes les mesures préventives, une charge toxique de remblai est découverte au moment de la remise en état de la carrière et quelles garanties financières seront mises en place à l'avance pour résoudre un tel incident?

2. Impact sur la nature

La section du rapport consacrée à l'évaluation des impacts environnementaux met en lumière les espèces menacées et donne des informations sur une très ancienne haie qui existe actuellement. Une façon peut-être plus positive de considérer ce sujet est de se demander comment l'environnement faunique pourrait être amélioré grâce à l'exploitation de cette carrière. Comment la haie peut-elle être préservée en bonne santé et reliée à d'autres zones par des corridors fauniques qui renforcent la biodiversité? Quelles mesures d'atténuation seront prises pour prévenir la perte de l'habitat des espèces identifiées dans les rapports? Et quelles mesures simples pourraient être intégrées au projet pour rendre la région plus riche pour la faune qu'auparavant?

3. Impact sur les routes et la sécurité de tous les usagers de la route

C'est cet aspect qui me préoccupe au plus haut point.

Même lorsque la carrière est utilisée "normalement", les implications pour les autres usagers de la route et pour ceux qui vivent le long des routes empruntées ne doivent pas être considérées comme négligeables. Les camions des carrières sont énormes, lourds et menaçants, surtout s'ils sont conduits de manière inappropriée, sur de petites routes rurales.

Au niveau "normal" de la production, il y aura une augmentation du trafic sur les routes locales de 50 camions par jour, soit entre 5 et 10 %. Mais ce n'est pas le reflet exact de l'impact réel, qui doit inclure des facteurs comme les suivants :

- l'usure des bords et des surfaces de chaussée, des virages et des ponts, due à l'augmentation considérable du poids du trafic (entre 32 et 77%*),
- des problèmes accrus et plus fréquents dans les zones où il y a déjà des glissements de terrain et des conditions de sol instables,
- les frustrations et l'impatience accrues pour tous les usagers de la route, en particulier en ce qui concerne le dépassement sur les petits itinéraires où les routes sont étroites (jusqu'à 6 m par endroits. Les poids lourds ont une largeur de 3 m), escarpés et ont de nombreux virages, et l'absence de bonnes aires de stationnement pour les véhicules plus lents ou plus gros qui doivent se retirer temporairement pour permettre à d'autres de dépasser.
- difficultés particulières dues aux conditions météorologiques, par ex. brouillard ou forte pluie ou glace et neige. Par exemple, sur les routes sèches, les poids lourds ont besoin de 3 fois la distance d'arrêt d'une voiture normale ou d'environ 100 m si vous roulez à 70 km/h sur une route sèche et dégagée. Ce facteur est multiplié par 2 en cas de mauvaises conditions routières ou météorologiques. Si les véhicules circulent plus rapidement, les distances d'arrêt augmentent de façon spectaculaire, tout comme le risque d'accident.
- la fréquence des poids lourds passe de 1 tous les 12 à 16 véhicules en moyenne à 1 tous les 7 ou 8 véhicules
- Pollution par les camions. Il est reconnu que les émissions ne seront pas négligeables.

Au niveau de la production maximale, l'impact de 236 camions supplémentaires par jour s'aggraverait, par exemple :

- augmentation du nombre de véhicules entre 24 et 47 %* (selon l'itinéraire emprunté)
- augmentation du poids des véhicules de 28 à 49 %*.
- la fréquence des poids lourds augmenterait à 1 véhicule sur 4 ou 1 véhicule sur 2, c'est-à-dire que tous les autres véhicules pourraient être des poids lourds pendant 15 heures par jour pendant 50 semaines par an pendant deux ans!

- En ce qui concerne la pollution, les rapports indiquent que le trafic des carrières sera responsable d'une augmentation de près de 150 kg d'émissions/km/jour. Ainsi, avec des trajets à l'intérieur du Trièves de 25km par exemple, nous envisageons une augmentation directe de 3750kg de pollution /jour.

(* sur la base des données de L'Étude d'Impact portant sur 500 à 1000 véhicules dont 6 à 8 % de poids lourds, 736 à 1236 véhicules dont 28 à 53 % de poids lourds. J'ai utilisé des poids de véhicules de 1 à 3 tonnes pour les petits véhicules jusqu'à 20/31 tonnes (? poids total ou juste chargement) pour les camions de carrière)

Il est très facile de dire d'un bureau de ville que la circulation sur les routes du Trièves est très légère, donc toute augmentation n'est pas un problème. Cependant, pour les routes et la population locale, il y aura des impacts majeurs qui ne sont même pas pris en compte dans ces documents, qui englobent l'entretien continu des routes et les menaces à la santé et à la sécurité pour tous les usagers de la route (par exemple, les piétons, les cyclistes, les cavaliers, les motocyclistes, les automobilistes et les conducteurs de camping-cars), ainsi que pour ceux qui vivent ou exploitent des entreprises dans toute la région.

4. Utilisation de la carrière de Villarnet

Mention est faite du fait qu'il n'y aura que des installations mobiles sur le site d'extraction et qu'il n'y aura pas besoin de structures permanentes, d'installations de carrières ou d'accès aux véhicules sur ou à partir du site d'exploitation examiné dans le cadre de cette enquête publique. Cela masque le fait que pour une carrière de cette taille, les procédés requis après l'extraction initiale seront significatifs. Les produits doivent être stockés, transformés et transportés à partir de la carrière voisine de Villarnet, qui n'est pas soumise à cette enquête publique. Comme il s'agit d'une carrière existante et si j'ai bien compris, les exploitants ne seront tenus de faire une demande directe au Prefet que pour obtenir les autorisations nécessaires à l'utilisation de la carrière Villarnet à ces fins, sans examen et rapport détaillé, par d'autres, des impacts qui en résulteront.

Je crois qu'il devrait y avoir plus de détails et de transparence sur la façon dont la carrière de Villarnet sera développée et sur les impacts qui pourraient en résulter. Je suis confus par les informations fournies et je me demande si, si cela avait été l'objet de l'enquête, il aurait été nécessaire d'avoir plus de documentation, par exemple sur l'étendue des nouveaux bâtiments et installations, le processus de lavage des matériaux et la façon dont les eaux usées seraient traitées et éliminées, etc.

Les deux carrières seront-elles exploitées comme une seule entité ou y aura-t-il une gestion différente des deux sites et qui aura la responsabilité globale? Y a-t-il d'autres questions de l'impact combiné qui ne sont pas examinées séparément?

En conclusion, je voudrais demander quels facteurs seront pris en compte pour l'octroi de l'autorisation du projet et quelles sont les conditions qui peuvent être incluses? Par exemple, des limitations de vitesse pourraient-elles être appliquées aux camions des carrières à des heures particulières de la journée, à des endroits précis ou par mauvais temps? Le niveau de la production maximale pourrait-il être limité à un niveau inférieur? Le développement de la carrière de Villarnet pourrait-il faire l'objet d'une consultation à l'échelle du Trièves avant l'autorisation du site principal d'extraction? Un groupe de référence local pourrait-il être formé pour travailler avec les gestionnaires du ou des sites afin de résoudre toute préoccupation ou tout problème qui pourrait surgir une fois la production terminée?

Le meilleur résultat serait que les propriétaires de carrières respectent pleinement le site et l'emplacement au sein de la Trièves, qu'ils s'assurent de la plus haute qualité de travail de leurs opérateurs et clients, qu'ils veillent à ce qu'aucun accident ne se produise suite à une mauvaise conduite sur les routes ou par des incidents de pollution évitables sur le (s) site (s) et que les perturbations dans l'ensemble de la zone soient minimisées.”

-Le 21 novembre 2017, Monsieur Denis PERSONNAZ fait part dans son courrier de ses craintes et inquiétudes. Il écrit “malgré le dossier déposé par la société SMAG qui doit contenir toutes les informations et études encourageant le feu vert de reprise d'exploitation, je vois que cela n'est pas sans contraintes pour les résidents proches comme ceux de l'Orme et de Villard-Julien.

J'ai identifié plusieurs impacts immédiats, une pollution sonore, une pollution de l'air (poussières) et une pollution visuelle. Sans revenir sur les effets négatifs sur la santé humaine des 2 premiers, il est aussi évident que ces 3 types de pollution sont un risque certain d'une dévalorisation du bien immobilier.

Il y a aussi un risque de pollution des sols et nappe phréatique.

Selon les divers documents, j'ai compris que le matériel de criblage/concassage serait mobile. L'étude acoustique a-t-elle pris cela en compte ? ”

-Le 20 novembre 2017, les habitants du hameau de Villarnet écrivent sous la signature de 25 personnes qu'après la visite de certains d'entre eux le 23 novembre à la mairie de Lavars (pendant ma permanence) et après avoir consulté le dossier tant à la mairie que sur le site de la Préfecture, ils font les observations suivantes :

“ **Demande d'exploitation**

- Pourquoi les études d'impact environnemental **affiche un manque d'intégration de la carrière du Villarnet** qui existe depuis 1996, **dans la future exploitation**, alors même que les installations techniques de stockage, de lavage, de bassins, de locaux, etc vont être utilisées et productrices de nuisances (bruit-poussières-paysager) ?

- **Population riveraine**

Localisation - description du site

Nous nous étonnons de l'absence de mention des habitations de Villarnet (plus de 50 habitants permanents et nombreux résidents secondaires) **qui se situent à 800 m environ du site, alors que les études sur les impacts disent prendre en compte une distance de 2 à 3 kms...** Par exemple, une vue aérienne illustrant la cuvette du Trièves uniquement axée sur la carrière et Villard-Julien et oubliant complètement le hameau de Villarnet (cf. figure 4 p11 du Résumé non technique d'ATDx) ;

Impacts environnementaux

- **Paysager**

Alors que les habitations de Cornillon-en-Trièves regardant vers le Sud ou l'Ouest ne seront pas impactées directement par l'exploitation des nouvelles surfaces compte tenu de l'inclinaison des terrains, **les habitations de Villarnet, elles, regardant également au Sud, le sont déjà par l'ancienne exploitation et le seront encore plus dans le projet ; et ceci, dès le début de l'exploitation envisagée.**

Nous demandons à ce qu'une convention entre la carrière du Villarnet et la SMAG permette la plantation d'une haie masquant à terme la vue sur la carrière et atténuant les nuisances de bruit et de poussières que nous signalons ci-dessous :

- **Bruit**

L'étude AD ingénierie 69007 Lyon réalisée le 20/07/2011 conclut à des incidences en dessous des normes réglementaires et à aucune incidence de tonalité marquée.

Or, les habitants de Villarnet, comme avant l'exploitation de la carrière et évidemment depuis son arrêt, vivaient et vivent dans une quasi absence de bruit ambiant se situant proche souvent d'un silence total ponctué à certains moments de l'année de bruits particuliers du type engins agricoles ou de jardinage.

Nous tenons à signaler que l'exploitation de la carrière produit des bruits très insupportables surtout lorsque le vent vient du Sud et que cette nuisance n'est absolument pas prise en compte par l'étude AD Ingénierie ;

Nous demandons pour atténuer une partie des bruits que les camions soient équipés de nouveaux appareils de sécurité de recul moins bruyants.

Nous demandons que certains engins comme le tapis de convoyage des matériaux et le concassage situés sur la carrière du Villarnet soient couverts de tunnels amovibles ou autres dispositifs pour limiter le bruit et les retombées de poussières.

- **Poussières**

L'Entreprise ITGA-PRYSM 42950 Saint-Etienne a réalisé des mesures en janvier-février 2012 sur 6 points du site, méthode des plaquettes – normes allemandes- sur 30 à 36 j- couplées avec les conditions météo ; elle conclut le 4/4/2012 « à une activité normale » « ...zones faiblement empoussiérées sur lesquelles le site ne semble pas avoir eu d'impact négatif, pour les périodes considérées ».

Nous notons dans le rapport que « la direction du vent n'a pas pu être fournie par la station météorologique de La Mure-Radome entre le 09 et le 20 février 2012 » ; qu'il y a eu durant cette période 11 jours de pluie ; que « la production durant la période de mesurage n'a pas été fournie » par la carrière.

Nous estimons donc que cette étude n'est pas représentative du risque « retombées des poussières » alors que nous les recevons chaque jour lors de l'exploitation et particulièrement lorsque la direction du vent est au Sud.

- **Eaux (nappe phréatique, de ruissellement, d'exploitation)**

Les études hydrogéologiques réalisées et les avis permettent de conclure à des effets négatifs inexistant dans le futur mais il faut rappeler que les études mentionnent bien que les matériaux, les carburants, huiles, stationnement de véhicules, stockage de produits, lavage des matériaux se situent **hors du site** et ne font pas l'objet de la demande de la SMAG puisqu'il ne s'agit pas du périmètre étudié pour lequel les autorisations sont requises.

Nous notons les mesures que prévoit la SMAG correspondant à celles préconisées par l'ARS : « extraction faite à 3 m au-dessus des plus hautes eaux décennales connues de la nappe phréatique » ;

Nous prenons acte des mesures envisagées, cependant compte tenu des risques de pollution de la nappe phréatique, même faibles puisque qu'il est dit « l'extraction des matériaux va avoir pour conséquence de diminuer l'épaisseur de la couverture de la

nappe, et ainsi d'augmenter sa vulnérabilité vis-à-vis des pollutions superficielles », **nous demandons que soit mis en place un contrôle régulier des eaux souterraines** ;

- **Circulation des camions**

Bien évidemment la reprise d'activité de la carrière et du site de concassage du Villarnet va entraîner une circulation de camions (entre 50 et 236 camions par jour envisagée) qui n'existe pas à l'heure actuelle. Ceci pose des problèmes :

1) au niveau du virage-intersection entre la D34 E et le chemin communal n°18 où se trouvent d'une part, l'abri-bus pour les scolaires et d'autre part, l'aire de dépôt des déchets dans quatre containers. **Le passage des camions créera un lieu à risques car l'endroit n'est pas large.**

2) au niveau de la détérioration probable des routes empruntées.

En effet, dans le passé le transport par camion laissait régulièrement des déchets minéraux sur la route, les camions n'étant pas bâchés et souvent trop chargés ce qui entraînait une détérioration de la chaussée et donc des risques pour les usagers riverains.

De plus, vous signalez des panneaux de signalisation qui n'existent pas... ni « cédez le passage » ni « vitesse 30 km/h ».

Il y a très peu de visibilité à cet endroit, c'est pourquoi nous demandons un panneau « STOP » avec matérialisation au sol au droit de l'intersection D34E et CC n°18 pour les camions sortant de la carrière du Villarnet, ainsi qu'un panneau 30 km/h pour les camions uniquement, circulant sur ces deux voies d'accès D34E et CC n°18, du fait des difficultés de croisement.

En conclusion,

Nous voulons que la présence de notre hameau pourtant très concerné par toutes les nuisances à venir, ne soit pas oubliée dans l'étude des impacts et des dangers.

Nous sommes conscients que ce projet verra sans doute le jour, mais nous demandons que nos observations et propositions soient prises en compte.

- **Le 23 novembre 2017, à Cornillon en Trièves, Monsieur Yves WAILLE** écrit "Je suis habitant de Villarnet, hameau de Lavars très proche de la carrière. Nous sommes directement impliqués par l'ouverture éventuelle et l'extension de la carrière et ses nuisances.

Les nuisances que nous avons connues lors du fonctionnement de la carrière sont diverses :

- le bruit,
- les poussières,
- la circulation des camions surtout sur le passage allant du Villarnet au croisement de la route allant à Mens, Lavars avec détérioration de la chaussée.

S'ajoute la question de la nappe phréatique qui alimente l'unique source d'eau de Villarnet. Même s'il y a un contrôle continu de la qualité de l'eau l'observation d'une pollution risque d'être tardive et traduire déjà un amincissement de la couche de sable protectrice de la source et de la nappe phréatique.

S'ajoute aussi pour le village même de Lavars l'éventuelle circulation des camions dans le village (en cas par exemple d'élargissement de la départementale 75)."

- **Le 27 novembre 2017**, le service instructeur DDPP m'envoie tardivement copie d'un courriel de **madame Hélène FAUGERAS** habitant

Villarnet et adressé le 22 novembre.

Cette personne "émet un avis défavorable" fondé sur :

- les risques de pollution de la nappe phréatique qui alimente le hameau de Villardet et Lavars ;
- la détérioration des conditions de vie due à la pollution sonore, l'émission de poussières et l'accroissement de circulation de camions sur le CD 34E (proximité de l'abri-bus pour les scolaires et présence des containers à déchets) ;
- la dégradation de l'environnement (atteinte au paysage, à la faune et à la flore).

8-2- SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

8-2-1-Superficie du site de la carrière





Les zones à exploiter sont-elles expressément définies ou sont-elles susceptibles d'être étendues en direction des habitations ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le présent dossier concerne un renouvellement de l'autorisation d'exploiter obtenue par AP du 23 août 1996. La demande de renouvellement ne fait en aucun cas l'objet d'une extension surfacique. Les zones à exploiter sont expressément définies dans les plans de phasage de l'exploitation présentés dans le dossier. Il est à noter par ailleurs que le périmètre de la présente demande de renouvellement (superficie de 29,2 ha) est inférieur à celui de l'AP susmentionné qui portait sur 34,5 ha. L'angle Sud Est de la carrière actuellement autorisé, au droit de la parcelle A211 située sur la commune de Cornillon en Trièves, sera abandonné, éloignant ainsi le périmètre d'exploitation des habitations de Villard Julien. La zone Nord située au plus proche du captage de Gruessendaire qui a fait l'objet d'un réaménagement après exploitation sera également exclue suite au récolement par la DREAL. Le plan ci-après permet de localiser les zones en question.



Légende

- | | | | |
|---|--|---|--------------------|
|  | Limite autorisation ICPE AP 23/08/1996 |  | Zones abandonnées |
|  | Limite d'extraction AP 23/08/1996 |  | Limites communales |

Avis du commissaire enquêteur :

Aucune observation à faire sur ce point qui, d'ailleurs est clairement défini dans le dossier d'enquête.

8-2-2- Le bruit

L'étude de l'impact sonore (pages 157 à 158) ne prend en compte que l'activité d'extraction des matériaux et du groupe mobile de traitement utilisé en cas de grand chantier alors que, en fonctionnement "normal" (90 000 à 120 000 t/an), *"le traitement des matériaux se fera essentiellement sur le site de Villarnet."* Or sur ce site de Villarnet, adjacent au site objet de la présente enquête, les équipements de traitement fonctionnent en activité connexe à l'extraction des matériaux et sont générateurs d'émissions sonores.

En page 183 paragraphe "Etude des effets cumulés", si la carrière de Villarnet est bien citée comme "attenante" l'étude conclut de façon succincte et sans démonstration que l'impact cumulé sur les hameaux et la ferme environnants est *"très faible"* ou *"négligeable"* ou *"situés assez loin de la carrière du Villarnet pour en percevoir les émissions sonores."*

Certaines personnes préconisent que les camions et engins de chantier soient équipés d'avertisseur de recul moins bruyant et que les installations de traitement de Villarnet soient équipées de tunnels amovibles ou autres dispositifs destinés à limiter le bruit et les envols de poussières.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact, présente en page 157, les sources sonores incluses dans le modèle de simulation réalisé pour évaluer l'impact sonore du projet en fonctionnement exceptionnel. On trouve dans ces sources, le groupe mobile de traitement de matériaux ainsi que l'ensemble des engins nécessaires au fonctionnement « exceptionnel » pour alimenter un grand chantier pendant une durée de 2 ans au maximum.

Pour l'évaluation de l'impact cumulé du projet de renouvellement avec l'activité existante de la carrière du Villarnet, il faut noter que les mesures de bruit réalisées pour établir l'état initial du site, comprennent déjà cette activité (page 116 de l'étude d'impact). Ainsi, la conformité du projet simulé en page 158, est établie en prenant en compte l'activité de la carrière du Villarnet et donc l'effet cumulé entre ces deux activités.

L'évaluation de l'impact sonore cumulé entre le projet de renouvellement et la carrière du Villarnet en page 183 de l'étude d'impact, étant déjà mesuré dans l'impact du renouvellement sur la base d'un état initial incluant déjà l'activité de la carrière du Villarnet, sa caractérisation de « très faible à négligeable » a été estimée à dire d'expert par la technicienne ayant réalisé la mesure de bruit le 21 août 2012.

La société SMAG met en place des avertisseurs de recul de type « cri de lynx » sur les engins intervenant sur son exploitation de

la carrière de Lavars et Cornillon en Trièves. Ce type d'avertisseur alternatif utilise des basses fréquences qui limitent la propagation des sons à moyenne distance tout en conservant leur efficacité au niveau des zones de travail.

Avis du commissaire enquêteur :

S'il est exact que les mesures réalisées pour établir l'état initial (page 116) ont été faites en situation de fonctionnement de la carrière de Villarnet, on constate que celles-ci ont alors été effectuées en seulement deux emplacements situés au Nord et à l'Ouest du site du projet. De ce fait, l'étude ne contient aucune donnée concernant le niveau de bruit en limite de site en direction Sud-Est du hameau de Villard-Julien.

La modélisation de l'impact acoustique exposée en pages 156 à 158 ne prend en compte que l'activité de la carrière SMAG, il est vrai dans sa "phase la plus pénalisante" générant de ce fait des "hypothèses majorantes". Elle conclut à la production d'une émergence calculée au point C (hameau de Villard-Julien Nord) de 6 dB(A) qui est la valeur réglementaire maximum admissible.

Qu'en serait-il en y ajoutant le bruit généré par le fonctionnement des installations de la carrière de Villarnet ?

On peut noter comme le soulignait en avril 2016 l'autorité environnementale en matière de projets d'infrastructures de transport que, dans les études d'impact les volets bruit "sont avant tout consacrés à apporter la démonstration que les projets sont conformes à la réglementation qui s'y applique". Or "une démarche d'application à la lettre de cette réglementation ne conduit pas toujours à une prise en compte optimale des impacts du bruit et à la définition des mesures appropriées".

En conséquence, la plus grande attention devrait être apportée à la réduction de tout impact sonore et en particulier par des campagnes de mesures suivies de mise en œuvre de dispositions destinées à en limiter les effets.

Dont acte pour ce qui concerne les avertisseurs de recul.

8-2-3- Les poussières

- L'étude faite en janvier-février 2012 n'est pas significative (direction du vent non connue, 11 jours de pluie sur la période et production de la carrière non fournie) et ne peut de ce fait constituer une donnée de référence.

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour rappel, la société SMAG n'est pas tenue dans le cadre de son autorisation actuelle, de réaliser des mesures de retombées de poussière (Cf. page 113 de l'étude d'impact). L'étude d'empoussièrement fournie en annexe 5, présente les conditions météorologiques pendant la durée de la mesure. Elle présente la direction du vent dominant ainsi que la vitesse maximale mesurée au niveau de la station de mesure la plus proche. Lors de cette campagne, 30 572 m³ de matériaux ont été extraits. L'étude de retombées de poussières de 2012 est tout à fait représentative du fonctionnement de la carrière.

Avis du commissaire enquêteur :

En effet, aucune obligation réglementaire n'est faite de réaliser de telles mesures.

- Le constat a été fait lors de l'exploitation antérieure que l'arrosage des pistes n'était pas faite sérieusement

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour le volet poussières, il est précisé que le traitement des matériaux est réalisé « sous eau » et ne génère donc pas de poussières. Afin de limiter le phénomène d'envols de poussières, les campagnes d'extraction de matériaux sont planifiées en périodes automnales et hivernales qui sont considérées comme des périodes humides. Ainsi les conditions météorologiques constatées lors de la campagne de mesure de 2012 sont représentatives. De façon volontaire la société SMAG réalise tous les 3 ans des campagnes de mesures de retombées de poussières autour du site. La dernière campagne d'extraction ayant eu lieu en 2014, SMAG n'a pas eu l'occasion de réaliser une campagne de prélèvement plus récente que celle présentée dans le dossier.

L'arrosage des pistes pour limiter l'envol de poussière est assuré en période d'activité de la carrière. Cette dernière fonctionnant par campagne, la société SMAG prend soin de réaliser une remise en état au fur et à mesure de l'avancement de l'exploitation et de limiter les surfaces en chantier. Ces mesures intégrées à la méthode d'exploitation de la carrière permettent de réduire significativement les retombées de poussières dans l'environnement en dehors des périodes des campagnes d'exploitation. Pendant l'exploitation les mesures de réduction proposées en page 223, permettent également de réduire significativement les émissions de poussières. La société SMAG s'engage à respecter scrupuleusement ces mesures de réduction.

Avis du commissaire enquêteur :

L'application stricte de ces dispositions devraient être de nature à limiter les retombées de poussières.

8-2-4- Les vibrations

L'étude d'impact indique en page 155 que *"Le projet ne sera pas à l'origine de vibrations (...). Aucun impact n'est attendu."*

S'il semble en effet que cette affirmation puisse être vraie en ce qui concerne le site de la carrière, qu'en est-il des vibrations générées par Les camions de 35 à 44 tonnes de PTAC dans les traversées des agglomérations de Mens, Clelles et Lalley ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Le présent dossier analyse l'impact du trafic du projet présenté en pages 158 et suivantes de l'étude d'impact, sur les routes locales. Néanmoins l'exploitant, privilégie les itinéraires permettant de rattraper la RD1075 (axe routier principal du secteur) pour réaliser ses livraisons en limitant la traversée d'agglomération sauf pour les dessertes locales. Dans ce cas, et de manière générale, la société SMAG rappelle régulièrement les mesures de sécurité aux conducteurs de poids-lourds notamment le respect du Code de la Route et des limitations de vitesse en agglomération. Le projet de renouvellement porte sur les mêmes tonnages

qu'autorisés actuellement sauf pour l'éventuel fonctionnement exceptionnel associé à un chantier d'envergure. Ce fonctionnement exceptionnel serait limité dans le temps (durée maximum 2 ans).

Avis du commissaire enquêteur :

Rappelons qu'une enquête publique environnementale concerne tout projet, plan ou programme susceptible d'avoir un impact sur l'environnement.

On ne peut imaginer que pour assurer des livraisons de matériaux dans des zones situées dans le secteur de Clelles et au Sud de cette commune, le long de la RD 1075, les camions n'empruntent que la D 34 passant par le pont de Brion (limité à 38 tonnes) en direction du Col du Fau puis ensuite la RD 1075 vers le Sud.

De ce fait les traversées de Clelles et de Lalley font bien partie des itinéraires empruntés ainsi que l'indique le tableau 15 page 159 de l'étude d'impact et les vibrations générées par les véhicules lourdement chargés dans la traversée très étroite de ces agglomérations sont source de nuisances qui ne sont vraisemblablement pas négligeables et accompagnées d'émissions de bruit sans doute importantes.

8-2-5- La circulation des véhicules

- L'étude d'impact indique en page 158 que *"L'impact du projet sur la circulation à l'échelle communale est donc très faible"*.

Or, s'il est dit que l'extraction sur la carrière SMAG se fera par campagnes soit environ 3 mois par an, il est aussi indiqué que la livraison de matériaux pourra se faire toute l'année soit jusqu'à 250 jours par an.

Il est prévu 50 à 236 passages de camions chaque jour, soit une fréquence de 1 camion sur 7 à 8 véhicules circulant contre 1 sur 12 à 16 hors période d'exploitation de la carrière. La cohabitation entre véhicules légers et poids lourds pouvant atteindre 44 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) n'est pas sans présenter quelques risques, en particulier lors du croisement de véhicules sur les routes du Trièves comportant de nombreux virages.

- L'étude d'impact indique en 1^{ère} ligne de la page 160 que *"les chaussées sont dimensionnées pour accueillir un tel trafic."*

Or sur les axes de circulation listés dans le tableau 15 page 159 de l'étude d'impact, il existe un certain nombre de goulots d'étranglement comportant des largeurs de chaussée de l'ordre de 5 mètres sans trottoir (entrée Est de Lalley, entrée Est de Clelles). On relève même une largeur de l'ordre de 4,50 m sur la D 34a dans la traversée de Lavars sur un itinéraire qui, bien que non listé dans le tableau précité pourrait constituer une possibilité pour les conducteurs des camions afin de gagner du temps pour rejoindre la RD 526 en direction de Clelles.

A noter également que à Lalley et à Mens, l'itinéraire prévu passe devant une école

Compte tenu de la largeur des camions (2,55 m + les rétroviseurs), quelles mesures seraient adoptées pour assurer en ces lieux la sécurité des usagers (véhicules automobiles légers, motocyclistes, cyclistes et piétons) ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La société SMAG rappelle régulièrement les mesures de sécurité aux conducteurs de poids-lourds notamment le respect du Code

de la Route, les distances de sécurité, le respect des limitations de vitesse en agglomération. Le projet de renouvellement porte sur les mêmes tonnages qu'autorisés *actuellement* (NB : l'AP de 96 prévoyait un tonnage de 600 000 T/an ce dernier ayant été ramené à 490 000 T/an à la demande de l'exploitant par APC du 29/09/08) sauf pour l'éventuel fonctionnement exceptionnel associé à un chantier d'envergure. Ce fonctionnement exceptionnel serait limité dans le temps (durée maximale 2 ans).

Avis du commissaire enquêteur :

Si le rappel régulier des mesures de sécurité et des dispositions du Code de la route semble en effet indispensable, cela n'enlève en rien les risques inhérents à la circulation de véhicules poids-lourds sur des voiries dont les caractéristiques de tronçons de certaines d'entre elles ne permettent pas de garantir la sécurité des usagers.

C'est ainsi que la RD 526 dans la traversée de l'agglomération de Clelles en direction de la RD 1075 présente une largeur de voirie de l'ordre de 5 à 6 mètres sans qu'y soient associés des trottoirs qui pourraient offrir un minimum de sécurité aux piétons.

Il en est de même en ce qui concerne la largeur de la RD 66 dans la traversée de Lalley pour rejoindre cette même RD 1075.

Si ces deux voiries sont bien répertoriées en page 159 de l'étude d'impact comme étant concernées par la circulation liée à l'activité de la carrière objet du dossier, ce n'est pas le cas de la RD 34A qui relie la RD 34 au Nord à la RD 526 au Sud en traversant le centre de Lavars et qui ne manquerait pas d'être empruntée par certains camions dans le cas de ravitaillement d'un grand chantier tel que pourrait être celui concernant l'élargissement de la RD 1075.

Or dans la traversée de Lavars, la largeur de cette voirie se situe entre 4,5 à 5 mètres, ici aussi sans trottoirs et les habitants de Lavars semblent très attentifs à ce risque, ayant en mémoire un récent accident mortel survenu dans ce secteur.

- Problème à l'intersection D34E et CC n° 18 à proximité immédiate de l'arrêt de bus et des containers de déchets qui ne comporte aucune zone de stationnement).

L'étude d'impact indique en page 158 que le chemin d'accès à la ferme de Gruessendaire (et à la carrière) étant un chemin privé, ses usagers doivent céder le passage aux véhicules circulant sur le CC n° 18.

Certaines personnes préconisent la mise en place d'un panneau STOP à l'intersection du D34E et du CC 18 et la limitation à 30 km/h sur ces voies.

Réponse du maître d'ouvrage :

La société SMAG pourrait étudier l'aménagement d'une zone appropriée permettant d'améliorer le croisement de véhicules au niveau de cette intersection, avec l'accord du gestionnaire de la voirie.

L'étude d'impact précise page 158 la phrase suivante :

« L'accès à la ferme de Gruessendaire est un chemin privé, et par conséquent ses usagers doivent céder le passage aux véhicules circulant sur la voie communale n°18. »

Il s'agit ici de préciser que les véhicules sortant d'une propriété privée doivent la priorité aux véhicules circulant sur la voie

publique en l'occurrence les véhicules sortant de la ferme du Gruessendaire et sur laquelle plusieurs chemins desservent les différents bâtiments, doivent la priorité aux véhicules circulant sur la voie communale n°18.

La société SMAG n'est pas gestionnaire de la voirie communale mais se tient à la disposition de la mairie si de telles mesures s'avèrent nécessaires.

Avis du commissaire enquêteur :

Cette question devrait en effet pouvoir se régler en accord avec le gestionnaire de la voirie.

Un rappel de certaines dispositions du Code de la route est probablement à faire régulièrement auprès des conducteurs des poids-lourds.

8-2-6- La détérioration des routes

- Même si le dossier prévoit le remplissage raisonnable et le bâchage des camions, l'expérience vécue lors de l'exploitation de la carrière dans les années antérieures montre que ces précautions sont loin d'être prises systématiquement. Cela génère une pollution de la chaussée et crée des risques dus aux matériaux tombant des camions souvent trop chargés et non bâchés (entre autres près de l'arrêt de bus et des containers de déchets (carrefour en forte déclivité).

Réponse du maître d'ouvrage :

Les sorties du site de véhicules clients en surcharge sont formellement interdites. Les charges transportées sont donc proportionnées aux bennes des véhicules. Le bâchage des camions est obligatoire pour les matériaux fillerisés. En cas de perte de matériaux accidentelle un balayage de chaussée est réalisé.

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte, en notant néanmoins que si cette remarque est faite par le public, c'est qu'il a été témoin dans le passé d'une application pas toujours très rigoureuse des dispositions prévues dans le dossier.

8-2-7- La préservation de la nappe phréatique sous-jacente

- Le captage de Gruissendaire étant la seule source alimentant Villarnet sans secours possible, il est impératif qu'elle soit préservée. L'intégralité du site est situé sur le Périmètre de Protection Eloignée (PPE) des captages d'eau potable (voir Schéma Départemental des Carrières SDC).

Aujourd'hui et si une DUP avait été prise en son temps, il est probable que la carrière ne pourrait pas être créée.

La diminution importante de la couche filtrante augmentant la vulnérabilité de la nappe, comment respecte-t-on les bornes d'altitude pendant les travaux d'extraction ?

Réponse du maître d'ouvrage :

L'étude d'impact présente les conclusions de l'étude hydrogéologique approfondie. Concernant les garanties du respect des cotes de fond de fouille de l'extraction, l'exploitant réalise annuellement un relevé topographique de la carrière et le transmet à

l'autorité administrative compétente (DREAL). Cette mesure, ainsi que les visites sur site par l'inspecteur des installations classées, garantissent le respect de cette mesure de protection de la qualité de la masse d'eau souterraine. L'exploitant a longuement échangé avec l'ARS (Agence Régionale de la Santé) dans le cadre du projet. Il est conscient de l'importance de cette ressource et a mis toutes les mesures de réduction, et de suivi compatibles avec son activité, pour assurer la pérennité de cette ressource.

Avis du commissaire enquêteur :

La bonne application des dispositions prévues en la matière semble de nature à garantir l'intégrité de la nappe phréatique sous-jacente.

- Même si les stockages et remplissage de carburant se feront essentiellement sur le site de la carrière de Villarnet, comment maîtrise-t-on le risque de pollution par hydrocarbures ou huiles, en particulier au niveau des eaux de ruissellement dans ce PPE des captages d'eau potable ?

Certaines personnes préconisent un contrôle régulier de la qualité des eaux souterraines.

Réponse du maître d'ouvrage :

Les dispositions prises par la société SMAG à ce sujet, sont énumérées en page 217 de l'étude d'impact.

Dans l'état actuel des choses la société SMAG assure un suivi quantitatif mensuel des eaux souterraines ainsi qu'un suivi analytique qualitatif semestriel.

L'étude hydrogéologique précise, en page 5 de son étude disponible en annexe 2 du dossier, les mesures de suivi mises en œuvre par la société SMAG :

Les mesures de surveillance sont les suivantes :

- une surveillance des engins du site ; Des inspections internes du site permettront une détection d'éventuelles pollutions des sols ;
- le suivi quantitatif et qualitatif des eaux souterraines en aval et en amont du projet, via les ouvrages actuels PZE, PZ2 (ouvrages amont) P2A, P2B et P2C (en aval).

Le suivi analytique sera semestriel et portera sur les paramètres suivants : pH, température, conductivité, oxygène dissous, Demande Chimique en Oxygène (DCO), matières en suspension (MES) hydrocarbures, nitrates, nitrites, sulfate, orthophosphate.

Le suivi quantitatif (suivi piézométrique) sera mensuel.

Dans le cadre de la poursuite de l'activité du site, un rapport annuel sera adressé à l'ARS. Il contiendra notamment :

- Les cartes piézométrique et du fond de fouille ;
- La localisation et la nature des matériaux remblayés pour le réaménagement ;

- La mesure de la qualité des eaux souterraines ;
- Le débit de la source mesuré une fois par mois (captage AEP).

Avis du commissaire enquêteur :

Les dispositions prévues et exposées dans le dossier semblent en effet de nature à assurer le maintien de la bonne qualité des eaux souterraines et donc des captages d'eau potable.

- En cas de grand chantier, quelle est la quantité d'eau disponible dans les 3 bassins du site de Villarnet pour le lavage des matériaux ? D'où provient-elle et comment est-elle traitée ou évacuée ?

Réponse du maître d'ouvrage :

En cas de grand chantier, les matériaux ne seront pas tous nécessairement lavés. La carrière du Villarnet dispose d'installation de traitement permettant le lavage de matériaux. Le lavage des matériaux est réalisé en circuit fermé afin d'assurer le recyclage des eaux. Il n'existe aucun rejet de ces eaux de process. L'appoint en eau du système de lavage de la carrière du Villarnet, est réalisé par plusieurs petites sources positionnées sur un même axe, envoyant leurs eaux dans un même « bras » sur lequel un piquage permet de réaliser le complément en eau des installations dès que nécessaire.

L'exploitant n'a pas accès aux données concernant la consommation en eau de la carrière du Villarnet pour l'appoint en eau de son système de lavage.

Avis du commissaire enquêteur :

Même si le dossier mis à la présente enquête publique considère que la carrière de Villarnet n'est pas concernée - ce qui est loin d'être évident compte tenu de la connexité fonctionnelle des deux carrières appartenant au même propriétaire, l'une ne fonctionnant pas sans l'autre et les installations de l'une étant ainsi de nature à modifier les dangers ou inconvénients de l'autre (article R.512-32 du Code de l'environnement) - il semble bien que les conditions d'utilisation de l'eau sur la carrière de Villarnet puissent devoir être précisées, celles-ci pouvant avoir des répercussions sur la nappe phréatique sous-jacente aux deux sites.

Dès lors, on est en droit de s'interroger sur les quantités d'eau utilisées, sur le traitement des boues issues de la décantation de celles-ci et sur les conditions et caractéristiques d'éventuels rejets dans le milieu naturel.

Par ailleurs, toujours dans le cadre des dispositions de l'article sus-mentionné, " les autres installations ou équipements exploités par le demandeur qui, mentionnés ou non à la nomenclature, sont de nature par leur proximité ou leur connexité avec une installation soumise à autorisation, à modifier les dangers ou inconvénients de cette installation" doivent satisfaire aux mêmes prescriptions que les installations classées soumises à autorisation.

Cela pourrait vouloir dire que la carrière de Villarnet, dont l'ancien propriétaire BUDILLON RABATEL s'est vu accorder par la Préfecture en janvier 2014 le bénéfice des droits acquis au titre d'une déclaration de 2003 concernant la société CARRIERE DU VILLARNET et qui est aujourd'hui propriété du demandeur pourrait bien devoir faire l'objet d'une demande d'autorisation.

Enfin, un doute existe en ce qui concerne l'arrêt des activités des deux carrières.

En effet, le 12 octobre 2017, au cours de la visite des lieux que j'ai faite avec le représentant du maître d'ouvrage, celui-ci m'a dit que suite à un différent avec la carrière de Villarnet, l'activité était arrêtée depuis 3 ans.

Puis par la suite il m'a été dit que quelques extractions ponctuelles avaient été faites après la dernière campagne d'extraction de début 2014.

En ce qui concerne la carrière du Villarnet, je n'ai pu recueillir aucune information, le directeur de l'entreprise BUDILLON RABATEL, ancien propriétaire de la carrière que j'ai sollicité à cinq reprises, est resté sourd à mes demandes.

Ce point concernant l'arrêt d'activité des deux carrières mériterait d'être éclairci au regard de l'article R.512-74 du Code de l'environnement.

8-2-8- Qualité des matériaux intrants apportés dans la carrière

Quelles garanties peut-on avoir que les matériaux entrant dans la carrière en vue de son remblaiement seront bien exclusivement des matériaux inertes ?

En cas de grand chantier, qui prendra la responsabilité du contrôle de leur qualité ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Seuls les matériaux inertes (conformément à l'AM du 22 septembre 1994 modifié relatif aux exploitations de carrière) seront autorisés en remblaiement de carrière. Les matériaux de toute autre nature sont formellement interdits et seront refusés sur le site de la carrière de Lavars et Cornillon en Trièves.

L'ensemble des mesures permettant de garantir le caractère inerte des matériaux (nature, contrôle, traçabilité, localisation, documents contractuels...) sont détaillées de façon exhaustive dans le chapitre 7.8 de la pièce 1 du dossier de demande d'autorisation.

Pour ce qui concerne les grands chantiers, un document d'acceptation préalable est mis en place entre les différents intervenants dont le maître d'ouvrage. Des identifications préalables à l'arrivée des matériaux peuvent être exigées en plus des contrôles réalisés par la société SMAG.

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.

8-2-9- Qualité du paysage

La qualité du paysage sera altérée par la poursuite du développement de la zone exploitée pendant 30 ans avec atteinte à la faune et à la flore.

Certaines personnes demandent la mise en place d'une haie masquant la vue depuis Villarnet et limitant également le bruit généré par

l'exploitation de la carrière.

Réponse du maître d'ouvrage :

L'exploitation de la carrière de Lavars et Cornillon en Trièves se faisant en fosse, la perception du site demeurera très faible et de fait son impact visuel restera quasiment nul. Par ailleurs le réaménagement du site étant réalisé concomitamment à l'exploitation, les zones en cours d'exploitation resteront limitées à environ 2,5 ha valeur très inférieure au périmètre global exploité sur 30 ans.

Avis du commissaire enquêteur :

Au vu de l'impact visuel quasi inexistant depuis le hameau de Villarnet, cette demande ne semble guère justifiée.

8-2-10- Diminution de la valeur des biens immobiliers

La présence d'une carrière de 24 hectares exploitée pendant 30 ans aura pour effet de diminuer la valeur des biens immobiliers situés dans les hameaux situés à proximité du site.

Réponse du maître d'ouvrage :

La présente demande d'autorisation d'exploiter concerne le maintien d'une activité déjà autorisée depuis plusieurs dizaines d'années par Arrêté Préfectoral. Le projet d'exploitation continuera d'assurer un réaménagement coordonné du site tout en limitant la perception visuelle de la zone d'extraction.

Après exploitation et remise en état de la carrière les terrains retrouveront leur affectation agricole initiale.

Avis du commissaire enquêteur :

Compte tenu d'une part de l'attrait exercé par les différents atouts du Trièves et d'autre part du fait que, en matière d'immobilier c'est avant tout la loi de l'offre et de la demande qui joue, il n'est pas évident que la reprise d'activité de la carrière puisse venir impacter sensiblement la valeur des biens immobiliers du secteur.

8-3- QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

A - Le dossier est construit avec la volonté du carrier de pouvoir répondre aux besoins des grands chantiers programmés dans les années à venir, ce qui justifierait un tonnage exceptionnel à extraire de 490 000 tonnes par an.

De quels éléments dispose-t-on aujourd'hui pour évaluer à quelle échéance pourraient apparaître ces grands chantiers ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La carrière de Lavars et Cornillon en Trièves est implantée sur un territoire faiblement consommateur de matériaux (production moyenne). Des chantiers locaux spécifiques d'infrastructures (Réseaux, voiries, bâtiments...) peuvent donc influencer sur les besoins (production maximum).

Des chantiers d'infrastructures intercommunales ou départementales peuvent augmenter de façon exceptionnelle et ponctuelle les besoins.

Concernant cette production exceptionnelle, il s'agit de prévoir la capacité administrative nécessaire. Si aucun chantier ne nécessite une telle production le site restera dans le cadre des productions moyennes et maximums définies.

Avis du commissaire enquêteur :

Il ne semble donc pas que ce soit à court terme que pourrait apparaître l'un de ces grands chantiers éventuels dont fait état le présent dossier.

B - Lors de mes contacts avec le maître d'ouvrage, il m'a été dit que, dans les faits, les futures conditions d'exploitation – en fonctionnement dit normal - ne seraient guère différentes de celles qui existaient avant les 3 dernières années au cours desquelles l'exploitation est à l'arrêt et qu'en particulier, les campagnes d'extractions seraient évitées en périodes estivales.

Depuis quelle date l'activité d'extraction est-elle arrêtée ?

Cet "évitement" des périodes estivales serait-il respecté en cas de grand chantier ?

Réponse du maître d'ouvrage :

La dernière campagne d'extraction significative a eu lieu en février/mars 2014. Au cours des 3 dernières années, seules des opérations d'extraction ponctuelles ont eu lieu, ainsi que de la commercialisation de matériaux.

Hormis en cas de production exceptionnelle, la planification de campagne d'extraction hors période estivale restera privilégiée.

Avis du commissaire enquêteur :

Dont acte.

C - L'étude de retombées des poussières effectuée en 2012 n'étant pas significative (longue période de pluie, direction des vents et tonnages extraits inconnus), pourquoi une autre campagne de mesures n'a-t-elle pas alors été faite de façon à fournir à l'étude d'impact du présent dossier des éléments de base exploitables ?

Réponse du maître d'ouvrage :

Pour rappel, la société SMAG n'est pas tenue dans le cadre de son autorisation actuelle, de réaliser des mesures de retombées de poussière (Cf. page 113 de l'étude d'impact). L'étude d'empoussièrement fournie en annexe 5, présente les conditions météorologiques pendant la durée de la mesure. Elle présente la direction du vent dominant ainsi que la vitesse maximale mesurée au niveau de la station de mesure la plus proche. Lors de cette campagne, 30 572 m³ de matériaux ont été extraits.

Afin de limiter le phénomène d'envols de poussières, les campagnes d'extraction de matériaux sont planifiées en périodes automnales et hivernales qui sont considérées comme des périodes humides. Ainsi les conditions météorologiques constatées lors

de la campagne de mesure de 2012 sont représentatives. De façon volontaire la société SMAG réalise tous les 3 ans des campagnes de mesures de retombées de poussières autour du site. La dernière campagne d'extraction ayant eu lieu en 2014, SMAG n'a pas eu l'occasion de réaliser une campagne de prélèvement plus récente que celle présentée dans le dossier. L'étude de retombées de poussières de 2012 est tout à fait représentative du fonctionnement de la carrière.

Avis du commissaire enquêteur :

Idem point 8-2-3- ci-dessus. Dont acte et autant pour moi tant il est vrai que SMAG n'est pas tenue réglementairement d'effectuer des mesures de retombées de poussières.

9 – OBSERVATIONS ET AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES (PPA)

9-1- COURRIER DE CONSULTATION DES PPA

Le 7 septembre 2017, conformément à l'article R 512-21 du Code de l'environnement, la DDPP de la Préfecture de l'Isère a adressé aux PPA concernées par le dossier, un courrier de consultation (annexe 11) leur demandant de lui faire connaître leur avis sous trois mois.

9-2- RÉPONSES DES PPA AU SERVICE INSTRUCTEUR DE LA PRÉFECTURE

- **L'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO)**, dans un courrier daté du 5 octobre 2017 écrit : *"l'impact paysager et agricole de la carrière est avéré notamment au regard de l'importance de son emprise (24 ha de terres), qui condamne des parcelles agricoles cultivées. Aussi il conviendra que la convention signée avec la Chambre d'Agriculture en 2015 soit respectée par le carrier. Je vous informe que l'INAO n'a pas d'autre remarque à formuler sur ce projet, dans la mesure où celui-ci n'a pas d'incidence directe sur les IGP concernées."*

- **La Chambre d'Agriculture de l'Isère**, par courrier en date du 11 octobre 2017, fait savoir que "elle n'a pas d'observations à formuler sur ce dossier."

- **La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) – Pôle Architecture et Patrimoine**, répond par courrier daté du 28 septembre qu'elle n'a "pas d'avis à émettre sur ce dossier, les parcelles concernées n'étant pas comprises dans un espace protégé de la compétence de l'unité départementale."

- **La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC)- Service Régional de l'Archéologie**, dans son courrier d'accusé de réception du 10 octobre 2017, indique que si dans un mois elle n'a pas notifié une prescription de diagnostic ou de fouille ou demandé une modification de la consistance du projet, elle sera réputée avoir renoncé à celle-ci.

- **La Direction de l'Aménagement du Département de l'Isère** répond le 24 octobre 2017. Elle note que l'accès à la carrière empruntant les RD 34 et RD 34E qui font partie du réseau routier secondaire du département et l'exploitation sur 3 mois par an se faisant en dehors de la période hivernale, "la voirie départementale peut assumer l'impact du trafic attendu".

Elle se déclare "favorable à ce projet sous réserve de respecter les préconisations suivantes :

- maintien d'une exploitation de la carrière en dehors de la période hivernale ;
- respect de la limitation à 38 tonnes sur le pont de Brion situé sur le RD 34 ;
- mise en place d'un "cédez-le-passage" sur la voie communale débouchant sur la RD 34E pour assurer la sécurité des usagers."

10- LISTE DES ANNEXES

Numéro	Contenu
Annexe 1	Arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête publique en date du 28/09/2017
Annexe 2	Publication "Le Dauphiné Libéré" du 04/10/2017
Annexe 3	Publication "Les affiches de Grenoble" du 06/10/2017
Annexe 4	Publication "Le Dauphiné Libéré" du 25/10/2017
Annexe 5	Publication "Les affiches de Grenoble" du 27/10/2017
Annexe 6	Plan d'implantation des plaquettes poussières pour campagne de mesure janvier 2012
Annexe 7	PV de synthèse des observations du public remis au maître d'ouvrage le 29/11/2017
Annexe 8	Courriel de SMAG en date du 14/12/2017 indiquant la date d'achat de la carrière de Villarnet
Annexe 9	Lettre du maire de Cornillon du 15/06/2017 en réponse à SMAG sur projet de réaménagement
Annexe 10	Courrier d'envoi du dossier aux maires des communes du rayon d'affichage en date du 29 septembre 2017
Annexe 11	Courrier de consultation des PPA en date du 7 septembre 2017

Fait le 21 décembre 2017

Le Commissaire-enquêteur

Claude CARTIER