

ENQUETE PUBLIQUE N° E17000335 / 38

**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**

Procès-verbal de synthèse des observations du public

Claude CARTIER, Commissaire enquêteur à Monsieur le Président de la Société de Matériaux Agglomérés Grenoblois (SMAG) représenté par Monsieur Laurent GUIZARD.

Monsieur le Président,

conformément au contenu de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement, je vous remets ce jour, 29 novembre 2017, ce procès-verbal de synthèse des observations faites par le public durant l'enquête référencée ci-dessus.

Je vous invite à m'adresser sous quinze jours, soit au plus tard le 15 décembre 2017, vos observations éventuelles sur celles-ci ainsi que les réponses à mes questions sous forme d'un mémoire en réponse.

OBSERVATIONS DU PUBLIC

-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 ?

-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 "atténante" 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 envois de poussières.

-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.

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

-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, Clèlles et Lalley ?

-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 SMA G 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.

- 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.

- 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) ?

-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).

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

- Le captage de Gruessendaire 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 ?

- 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 ?

- 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 ?

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

-8- La 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 ?

-9- La 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.

-10- La 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.

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 ?

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 ?

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 ?

Remis en mains propres à Voreppe le 29 novembre 2017

Le commissaire enquêteur

Claude CARTIER



Le maître d'ouvrage

Laurent GUIZARD

