



PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

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

Service Connaissance, Etudes, Prospective
et Evaluation

Lyon, le 6 mai 2011

Avis proposé par : Nicole CARRIÉ
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 37 48 36 41

Courriel : nicole.carrie@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exploiter une carrière et une installation de
traitement de matériaux
Commune de CREYS MEPIEU
Département de l'Isère
Présentée par la SA. VICAT**

REFER : S:\CEPE\EEP\Avis AE\Projets\AE_ICPE\38_ICPE_UT\2011\Creys_mepieu_Vicat\avis_definitif\Avis AE.odt

Préambule :

Compte tenu des incidences potentielles sur l'environnement, le projet de création d'une exploitation de carrière et d'une installation de traitement de matériaux sur la commune de CREYS MEPIEU, présenté par la SA. VICAT, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

Le dossier déclaré recevable le 07 mars 2011 a été transmis à l'autorité environnementale le 07 mars 2011 qui en a accusé réception le 9 mars 2011.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1 IV, le préfet de département et ses services compétents en environnement ainsi que la délégation territoriale de l'Isère de l'ARS ont été consultés le 14 mars 2011.

L'avis rendu porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet (études d'impact et étude de danger) et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet, il intègre les remarques formulées par les services consultés. Il devra être mis à la connaissance du public et en particulier être joint au dossier mis à enquête publique. Il ne constitue pas une approbation du

projet au sens de la procédure d'autorisation d'exploiter une installation classée pour l'environnement.

1 Présentation du contexte et du projet

1-1 Le pétitionnaire et contexte de la demande

La société anonyme VICAT dont le siège social est situé tour Manhattan 15 Place de l'Iris 92082 PARIS LA DEFENSE CEDEX, est troisième producteur national de ciment. Elle possède au bord du Rhône sur les communes de Bouvesse-Quirieu et Montalieu-Vercieu la cimenterie « de Montalieu » d'une capacité de production annuelle de 2 millions de tonnes et pour laquelle elle a réalisé de lourds investissements de modernisation.

Pour alimenter la cimenterie en matériaux concassés de composition chimique différente (carbonate de calcium, silicate d'alumine, oxyde de fer et alumine) la société Vicat exploite plusieurs carrières dans le secteur de l'Isle Crémieu, notamment la carrière de calcaire de Fétaise à Bouvesse - Quirieu dont les réserves arrivent à épuisement.

Face à la nécessité de satisfaire aux besoins de sa cimenterie et de trouver une substitution à la carrière de Fétaise, la société VICAT envisage l'ouverture d'un nouveau site sur la commune de Creys-Mépieu. Le projet se centre sur une ancienne exploitation dont l'autorisation est échue en 2004. Il porte une surface de 201 ha, composée de boisements, de prairies et de culture bordées par des étangs. La superficie d'extraction de 95 ha nécessitera un défrichement de 75,5 ha en forêt communale et sur des terrains, propriété de Vicat.

Il est aussi prévu d'y installer une unité de concassage et d'acheminer les matériaux à la cimenterie située 6 km au nord par un convoyeur à bande semi enterré.

Le projet technique est constitué des éléments suivants :

- la carrière de calcaire (site d'extraction des matériaux),
- une installation de traitement située dans l'emprise du périmètre de demande d'autorisation de la carrière (concasseur-tour de transfert), à proximité de l'ancienne voie ferrée et sur l'emprise de l'ancienne carrière et d'un débit nominale de 1000 t/h ;
- une bande transportuese acheminant les matériaux au silo d'alimentation du convoyeur à bande semi-enterré dans l'emprise de la carrière ;
- un convoyeur à bande semi-enterré de 6,3 km reliant la carrière à la cimenterie de Montalieu et dont le tracé emprunte celui de l'ancienne ligne de chemin de fer de l'Est de Lyon, sur les communes de Creys-Mépieu et Bouvesse-Quirieu, dont la société a la maîtrise foncière ;
- des installations de déchargement, situées sur le site de la cimenterie de Montalieu ;
- une aire de stockage du calcaire situé dans la cimenterie de Montalieu.

D'un point de vue réglementaire, le projet global doit obtenir :

- une autorisation d'exploiter une ICPE - carrière et unité de traitement d'une puissance supérieure à 200 kW ;
- une autorisation de défrichement ;
- un permis de construire pour les installations de traitement et le convoyeur à bande.

La demande d'exploiter une ICPE et la demande de défrichement sont soumises toutes deux à étude d'impact (art R 122-8 du code de l'environnement) et enquête publique. Les études d'impact doivent être jointes aux dossiers de permis de construire, en application du 2ème alinéa de l'article R 122-14 du code de l'environnement.

Le pétitionnaire a choisi de rédiger une étude d'impact par type d'opération. Ainsi sont produites :

- une étude d'impact pour la carrière et les installations qui s'y rattachent ;
- une étude d'impact pour l'installation de traitement ;
- une étude d'impact pour le convoyeur à bande qui se focalise plus précisément sur son tracé de Mépieu à la cimenterie de Montalieu-Bouvesse ;
- une étude d'impact pour le défrichement qui détaille les impacts et les mesures liées au défrichement.

Le présent avis concerne les activités relevant de l'autorisation d'exploiter une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (I.C.P.E) (soumises au régime d'autorisation ou à déclaration) qui ne peut être accordée au maximum que pour 30 ans :

- rubrique 2510-1 : exploitation de carrière (régime d'autorisation)
- rubrique 2515-1 : broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélanges de pierres, cailloux, minerais et autres produits minéraux naturels artificiels, installation d'une puissance installée supérieure à 200 kW (régime d'autorisation)
- rubrique 2930 : atelier de réparation et d'entretien des véhicules et engins à moteur (hors régime)
- rubrique 1435 : station services (hors régime d'autorisation).

Il intègre aussi les éléments relatifs aux impacts des installations de traitement et du convoyeur à bande qui constitue un équipement fonctionnel annexe de la carrière.

1-2 Principales caractéristiques du projet

L'exploitation se déroulera en 3 phases d'une dizaine d'années environ chacune. La première phase concerne la partie nord de l'exploitation. Les phases 10-20 ans et 20-30 ans concernent le sud et le sud-est de l'autorisation.

Le volume du gisement est estimé à 40 200 00 m³ soit 100 000 000 tonnes. La production visée est de 1,5 millions de tonnes par an, avec un maximum de 2,2 millions de tonnes. La production moyenne sollicitée est de 1 500 000 tonnes par an à 2 200 000 de tonnes par an au maximum. La profondeur d'exploitation sera limitée à la cote de fond de fouille de 232 NGF.

L'installation de concassage sera située à l'entrée de l'exploitation à l'emplacement de l'ancienne carrière. Elle sera composée d'un bâtiment rectangulaire bardé, adossé à l'ancien front de taille. D'une emprise d'environ 400 m² et d'une hauteur de 17 m, elle comportera une trémie réceptrice, un alimentateur, un concasseur, un convoyeur de décharge. Les matériaux concassés seront envoyés par un convoyeur enjambant la voie communale n°10 vers la trémie de chargement du convoyeur semi-enterré.

L'équipement du convoyeur à bande sera constitué :

- d'un silo de chargement au niveau de la carrière qui consiste en un bâtiment d'une hauteur d'environ 6 m ;
- d'un double tapis « roulant », posé sur des rouleaux métalliques placés en forme d'auge sur des supports soit métalliques soit en béton. Les supports des rouleaux seront soit directement posés au sol soit fixés sur des traverses. Le convoyeur est enfermé entre deux murs de 0,70 à 1 m, selon les courbes de l'itinéraire, qui peuvent s'appuyer sur un remblai et permettre un habillage végétal. Les franchissements de voirie (13) se fera en souterrain. A l'arrivée à la cimenterie, le convoyeur sortira en aérien au niveau de la carrière de Fétaise et enjambera le chemin d'accès au Rhône. Tout au long du tracé une piste technique sur l'assise de l'ancienne voie ferrée, longera le convoyeur.

Les installations de traitement d'une puissance installée de 1000 kW, seront fixes et l'alimentation sera électrique. Compte tenu de l'éloignement du site et du transport par convoyeur à bande, une installation de traitement primaire (concasseur à percussion) sera installée sur le carreau de la carrière.

La carrière fonctionnera du lundi au vendredi entre 7h00 et 20h00. Son exploitation se fera à l'aide de chargeuses, de tombereaux et de pelles mécaniques. Un bouteur sera utilisé pour les opérations de décapage.

Il est prévu de coordonner le défrichement et le réaménagement du site avec la progression de l'exploitation.

1-3 Contexte environnemental et principaux enjeux et risques d'impacts environnementaux

Les différents inventaires présents sur le secteur de l'Isle Crémieu soulignent le contexte naturel particulièrement sensible. La ZNIEFF de type 2 « Isle Crémieu et territoire des basses terres » identifie un vaste ensemble naturel au patrimoine floristique remarquable, une grande richesse ornithologique et souligne l'intérêt de la cohabitation de zones humides et de milieux secs complémentaires, nécessaires au cycle biologique de certaines espèces. Les étangs et leur franges boisées ont une valeur paysagère forte.

Plus précisément, le projet se trouve en partie dans une ZNIEFF de type 1 « étangs de Fromentaux » aux milieux humides sensibles et abritant de nombreuses espèces patrimoniales. Il côtoie la zone Natura 2000 FR 8201727 « l'Isle Crémieu » qui présente une grande richesse biologique végétale et animale et abrite 23 habitats d'intérêt communautaire dont 7 sont prioritaires. Il est en bordure, au nord, de la réserve naturelle régionale des étangs de Mépieu à l'est, associé aux Espaces Naturels Sensibles du département de l'Isère. Cette Réserve Naturelle Régionale est une zone de conservation et de restauration de la biodiversité mise en place en amont dans le cadre du projet de carrière.

Enfin, si le projet et l'installation sont en dehors de tout périmètre de protection de captage, il faut signaler la proximité (800 m) du périmètre de protection du captage d'AEP du bois du Four qui alimente la commune de Bouvesse-Quirieu. Le convoyeur à bande traverse les périmètres de protection rapprochée et éloignée de ce captage.

Les principaux enjeux environnementaux du territoire portent sur la préservation du cadre paysager, de la richesse des milieux naturels, des écoulements et de l'alimentation des zones humides et de la préservation de la ressource en eau. Outre les aspects biologiques et paysagers, la nature de l'activité présente des risques d'impact potentiels liés aux tirs de mines et dans une moindre mesure de nuisances pour le voisinage.

1 - Analyse du caractère complet de l'évaluation environnementale, de sa qualité et du caractère approprié des analyses et informations qu'elle contient :

1-1 Caractère complet de l'évaluation environnementale

Le dossier ICPE communiqué qui comporte 21 documents datés de février 2011 (voir liste en annexe) dont deux études d'impact, une étude de danger et un volet sanitaire traité dans un document spécifique répond aux exigences des articles R. 512-2 à R.512-10 du code de l'environnement. Il faut y ajouter l'étude d'impact du convoyeur à bande.

Deux évaluations des incidences du projet sur les sites Natura 2000 voisins sont produites en application des articles L.414-4, R.414-19 et R.414-22 du code l'environnement : celle de la carrière et des installations et celle du convoyeur.

De façon pertinente, compte-tenu de la particularité du projet, une note de présentation globale du projet est jointe au dossier.

Sur la forme, les études appellent les remarques suivantes :

L'étude d'impact de la carrière et celle relative au défrichement comprennent une grande partie des éléments communs, notamment dans l'état initial et développent chacune de façon plus détaillée les impacts et les mesures liées à l'installation à laquelle elles se rapportent. Elles sont détaillées et accompagnées de nombreuses illustrations, cartes, photographies, croquis et schémas descriptifs. L'étude d'impact de la carrière couvre l'ensemble des enjeux des différentes installations.

L'étude d'impact relative au convoyeur à bande est très claire et illustrée. Elle identifie bien les enjeux et présente de façon précise les impacts potentiels et les mesures prises.

Cependant, le choix de produire une étude d'impact par type d'installation complexifie, pour le public qui découvre le projet, l'appréhension du projet dans sa globalité.

Les installations de traitement, les modalités de transport des matériaux conditionnent fortement le fonctionnement du site et le défrichement est un des effets du projet. Ils font partie intégrante du projet. L'ensemble de ces opérations aurait du être considéré comme un programme de travaux au sens de l'article L 122-1 II du code de l'environnement qui précise « *Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme...*

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle ».

Une étude d'impact globale portant sur l'ensemble du projet, à joindre à chaque dossier de demande d'autorisation, aurait aussi présenté l'avantage de donner une vision d'ensemble et de permettre d'appréhender aisément les effets cumulés des différentes interventions.

Un résumé non technique est joint à chaque étude d'impact et à l'étude de danger. Ils contiennent les principales informations nécessaires à la compréhension du projet : présentation synthétique de l'état initial, prise en compte de l'environnement lors de sa conception. Le résumé relatif à la carrière très illustré s'attache essentiellement aux mesures. Un tableau de synthèse (p.31) récapitule les principales mesures prévues pour réduire ou compenser les effets du projet sur l'environnement. Le résumé non technique du convoyeur à bande est particulièrement clair et complet.

Pour élaborer son projet et prendre en compte l'environnement, la société Vicat a fait appelle à des spécialistes et à des experts, dans les domaines de l'écologie (paysage, faune, flore, bruit, atmosphère, eau), de l'agriculture et de l'environnement humain. De nombreuses études ont été réalisées :

- expertise faune/flore ;
- étude hydrogéologique de la réserve naturelle des étangs de Mépieu,
- étude hydraulique et qualité de l'eau de la réserve naturelle des étangs de Mépieu ;
- étude hydrogéologique du champ captant du « Bois du Four » ;
- analyse des incidences du projet du convoyeur sur la ressource en eaux souterraines.

Concernant les domaines particuliers comme l'acoustique, l'hydraulique et les vibrations, des études bibliographiques ont été réalisées et confrontées aux données du dossier.

Les études sur le milieu naturel, les effets sur les écoulements des eaux et l'alimentation des zones humides, le paysage sont à raison particulièrement développés compte-tenu des enjeux environnementaux du territoire. Il convient de souligner leur qualité. L'étude faune-flore est complète et traite les enjeux présents sur le site, que ce soit à échelle macro avec les zones niales de biodiversité et la circulation des eaux, qu'à échelle plus fine avec la présence d'espèces protégées et d'habitats patrimoniaux. L'étude relative aux demandes de dérogation de destruction d'espèces

protégées est exemplaire. L'étude paysagère, illustrée et claire, répond aux attentes que l'on peut avoir pour un tel projet et en particulier pour la construction d'un convoyeur à bande long de six kilomètres.

Le pétitionnaire satisfait aux obligations de moyen.

Les auteurs de l'étude d'impact, ainsi que les bureaux extérieurs intervenants sont présentés en fin d'étude. Ce développement aurait gagné à faire apparaître le nom des experts des études préalables et leurs compétences. Toutefois, ces éléments apparaissent généralement dans les études annexées.

Le chapitre consacré aux méthodes ne présente pas les méthodes utilisées pour réaliser les expertises. Leur présentation aurait éclairé le lecteur sur la pertinence et la qualité des études réalisées. Celui-ci doit se reporter aux différentes études thématiques pour en avoir un aperçu.

En revanche, il présente les grandes étapes de la démarche suivie pour prendre en compte l'environnement et chercher à atténuer les impacts. Le pétitionnaire a fait le choix d'une démarche globale divisée en plusieurs étapes :

- une phase de concertation et d'analyse du contexte avec les différents acteurs concernés par le projet (les communes concernées, les propriétaires des terrains, les services de l'État, le responsable d'exploitation, les fournisseurs...) ;
- une phase de reconnaissance et d'enquête de terrains. Cette étape a permis d'identifier les impacts environnementaux et de voisinage ;
- une phase d'évaluation quantitative visant à caractériser l'état initial de façon précise.
- Enfin, une démarche bibliographique et d'expertise pour évaluer les impacts potentiels du projet sur l'environnement.

Cette présentation traduit la démarche itérative suivie pour la conception de ce projet.

1- 2 Qualité des études

L'état initial a été réalisé d'une part, sur les projets de carrières et installations sur la commune de Creys-Mépieu et d'autre part, le long du tracé du convoyeur à bande semi-enterré sur les communes de Creys-Mépieu et Bouresse-Quirieu.

Concernant le volet **faune-flore-habitats**, il convient de noter la présence d'une synthèse écologique insérée dans l'étude d'impact de la carrière. Cette synthèse présente des éléments de qualité basés sur un important travail de synthèse bibliographique vérifiée et complétée lors d'investigations de terrain au cours du printemps-été 2009. L'étude d'impact du convoyeur reprend de façon satisfaisante les éléments de cette étude et souligne les corridors biologiques traversés.

On notera que compte-tenu des liens fonctionnels signalés par la ZNIEFF de type 2, le périmètre d'étude a été élargi, au-delà du strict périmètre de la carrière de 200 hectares (dont 75,5 hectares seront défrichés) vers les milieux naturels adjacents et liés par leur continuité géographique et/ou fonctionnelle. Cette option permet une bonne analyse des enjeux et impacts sur le site voisin désigné en Natura 2000.

L'autorité environnementale considère que l'état initial du volet « milieux naturels », est d'excellente qualité. Tous les enjeux liés à la biodiversité sont identifiés et hiérarchisés.

En ce qui concerne la **ressource en eau**, l'exploitation concerne des roches calcaires du haut bassin du Rhône (Ile Crémieu). Ces roches à dominante sédimentaire sont le lieu d'écoulements souterrains, développés dans un aquifère fissural de type karstique, alimentant des cours d'eau et notamment exploité par le biais de captages d'eau potable.

Le réseau hydrographique (rivière La Chogne et La Save) est dense, avec la présence de marécages et d'étangs en zones d'anciennes tourbières. Ces étangs sont rattachés à la Réserve Naturelle Régionale des Étangs de Mépieu.

Une nappe d'accompagnement de la Chogne (exploitée sur le captage d'eau potable du Bois du Four et celui de Molard Viret) se développe dans de tels dépôts sédimentaires. La limite sud-est du périmètre de protection éloignée est située à 800 m au nord/nord-ouest du projet de carrière. La commune de Bouvesse-Quirieu a lancé une procédure de modernisation de la DUP du captage AEP du « Bois du Four ». La DUP date du 18 septembre 1998 et est basée sur une réglementation ancienne. Cette actualisation de la DUP en cours permettra de prendre en compte les évolutions réglementaires.

Les autres thématiques sont traitées de façon complète.

De l'état initial, l'autorité environnementale retient :

- le caractère d'espace naturel à forts enjeux pour la flore, la faune, les habitats et zones humides ;
- un inventaire milieu naturel de bon niveau, mettant en évidence les richesses et les fonctions de corridors écologiques forestiers et aquatiques nord-sud, la présence de sept espèces protégées concernées par l'emprise du périmètre d'étude restreint, le Muguet, l'Œillet des Chartreux, l'Œillet à bouquet, l'Erythorium dent de chien, le Houx et le Polystic à aiguillons. Le Houx et le Muguet se situant aussi dans la zone d'extraction, la présence dans l'emprise de la zone d'extraction de deux stations et d'une station sur le tracé du convoyeur à bande, de l'Anémone pulsatille rouge protégée au niveau régional ;
- des enjeux cruciaux pour les amphibiens ; la présence de tritons palmés sur une mare au cœur du massif du Mollard rond et l'hébergement dans le site élargi d'une méta-population de rainettes vertes, les reptiles et les chiroptères et la nécessité de prendre en compte les effets sur les invertébrés, les oiseaux et les mammifères ;
- un enjeu patrimonial important constitué par la présence d'une population de cistudes bien installée dans cette mosaïque d'étangs et de pelouses sèches. Le site de la carrière est voisin de plans d'eau occupés et de pelouses de pontes (une sur le site) ; c'est un corridor entre les divers plans d'eau et pelouses du périmètre élargi. Bien qu'en bon état de conservation, la situation de la population de cistudes reste fragile malgré les actions de restauration de milieux (ouverture de pelouses de ponte, adaptation des pratiques de fauche, gestion roselières...) ;
- la présence de chauves-souris rencontrées pendant l'été dans un bâtiment désaffecté dans l'emprise de la carrière ;
- un contexte hydrographique alimenté principalement par les eaux de ruissellement ;
- une nappe d'accompagnement de la Chogne de faible profondeur (4 m) alimentant le captage d'AEP du bois de Four ;
- un état initial du paysage assez succinct pour la carrière mais qui néanmoins évoque un paysage à caractère rural et naturel dont l'intérêt est étroitement lié aux milieux naturels présents.
- un enjeu paysager fort pour le convoyeur à bande ;
- l'absence de protection réglementaire paysagère ;
- la présence d'un patrimoine culturel et archéologique sur la commune de Creys-Mépieu et en particulier l'identification d'objet archéologique sur l'emprise du projet ;
- un caractère non urbanisé et essentiellement agricole et forestier ;
- un niveau d'ambiance sonore calme, caractéristique d'une zone rurale située à l'écart des voies de circulation et des activités économiques bruyantes. Les secteurs habités au voisinage du projet de carrière sont bien identifiés ;
- un inventaire des risques naturels présentant peu d'enjeux ;
- un territoire entouré de nombreux réseaux de transport d'électricité ;
- le recensement des activités et des projets, notamment des projets d'infrastructure vélo route et autoroutières à l'ouest de la carrière.

Analyse des impacts

Les impacts temporaires ou permanents, directs et indirects du projet de carrière et de ses installations, ainsi que celles du convoyeur ont bien été identifiés, analysés, justifiés et illustrés à l'aide de cartes.

Les principaux impacts portent sur :

Le paysage,

- modification des perceptions due au défrichement et la modification de l'occupation des sols, donnant une allure minérale, claire et géométrique ;
- ouverture des vues par abaissement de la ligne de crête ;
- perception des bâtiments et installations de traitement depuis les abords du site ;
- perceptions éloignées très atténuées par le relief vallonné et les nombreuses zones boisées et impacts pour les hameaux de Chavanne et Poleyrieu pendant la première décennie ;
- risque d'impacts paysagers forts du convoyeur à bande.

Les milieux naturels,

- réduction de l'habitat forestier ;
- destruction de milieux et de flore : 3 habitats patrimoniaux avec de faibles superficies, destruction de pieds d'Aménome pulsatille rouge et de Dent de chien, destruction d'espèces de sous-bois protégées (la majeure partie de l'habitat chênaie est impactée par le projet, toutefois cet habitat n'est pas menacé hors carrières) ;
- risque de perturbation de milieux aquatiques (matières en suspension, eaux de ruissellement), dérangement d'espèces animales ;
- accentuation des effets de fragmentation entre les milieux naturels ;
- la modification des axes de circulation de la tortue cistude (pendant la phase 3 d'exploitation : 20-30 ans) et de la grande faune (phase 1: 0-10 ans et suivantes) ;
- la réduction de l'aire de nourrissage pour les chauves souris ;
- la création d'un nouveau milieu pendant l'exploitation, émergence de milieux neufs après exploitation.

Il faut noter que les plantes aquatiques patrimoniales des étangs ne seront pas impactées et leur alimentation sera préservée.

L'évaluation des incidences du projet sur le site Natura 2000 conclut à une incidence très limitée sur les habitats d'intérêt communautaire, ceux-ci étant par ailleurs fortement représentés dans le site Natura 2000 de l'isle Crémieu.

L'eau,

L'impact potentiel de l'exploitation de la carrière affectera essentiellement les écoulements de surface, directement par modification de la géomorphologie locale ou indirectement par le biais des sources karstiques et des écoulements souterrains, par modification de la superficie des bassins et de la direction des pentes d'écoulement.

Les impacts concerneront aussi :

- la disparition de mares temporaires utilisées par les amphibiens
- les débits des exutoires ;
- une augmentation des apports en eau des tourbières à réguler ;
- les risques liés à l'activité de la carrière et de traitement des matériaux à l'utilisation et l'entretien des engins.

Les études hydrogéologiques (validées par l'hydrogéologue agréé) et hydrauliques réalisées permettent de conclure à des impacts négligeables sur les cours d'eau et l'absence d'effet sur les captages situés dans des aquifères différents de ceux impactés par la carrière.

Une étude d'incidence de l'implantation du convoyeur à bande sur la qualité des eaux et en particulier sur le captage du bois du Four, a été réalisée. Compte-tenu des conditions de réalisation et d'exploitation définies par le pétitionnaire le fonctionnement ne présentera pas de risque.

Le bruit,

L'évaluation des impacts sonores est satisfaisante, une étude acoustique a été réalisée dans les zones habitées les plus proches de la carrière et du convoyeur. Une mesure des niveaux sonores en l'absence de bruit particulier a été réalisée aux abords du tracé de la ligne du convoyeur à bande. Les mesures ont été faites en période de jour correspondant à la plage horaire de fonctionnement des installations. L'étude démontre l'absence de nuisances induites par le convoyeur à bande qui sera couvert sur la majeure partie de son tracé et en particulier au droit des zones habitées.

Les risques sanitaires

L'évaluation des risques sanitaires a été établie sur la base de mesure d'émissions de poussières aux abords de la carrière de Fétaise et dont la situation est comparable au projet tant pour la nature des matériaux extraits que pour les conditions de dispersion. L'ARS signale que pour les concentrations de PM₁₀ mesurées, une des valeurs énoncées est «très largement supérieure à la valeur de référence». Elle regrette que «l'analyse ne porte que sur une seule mesure qui peut ne pas être représentative du fonctionnement moyen annuel des installations.» Il serait souhaitable de préciser les données sur l'activité de la carrière et de l'installation de traitement, pendant la période du prélèvement (nombre d'heures de travail pendant la semaine, si le jour férié pendant cette période a été travaillé, s'il y a eu une activité d'abattage pendant cette période ...).

La maîtrise des risques accidentels

Une évaluation des risques a été réalisée, d'une part pour la carrière et ses installations annexes et, d'autre part pour le convoyeur. Elle conclut à un niveau de risques assez faibles compte-tenu des dispositions prises.

Les mesures environnementales pour réduire, supprimer ou compenser les effets sur l'environnement sont présentées et leur coût ainsi que celui du réaménagement sont estimés.

L'étude d'impact traite l'ensemble des rubriques exigées par le code de l'environnement de façon très complète et à un bon niveau d'approfondissement, bien adapté à l'importance en surface et aux impacts potentiels du projet sur l'environnement.

3 Prise en compte de l'environnement dans le projet

3 -1 Prise en compte de l'environnement dans l'organisation et la conception du projet

Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu sont clairement exposées et développées. Le choix du site a été déterminé au regard de la qualité du gisement et des réserves exploitables, l'isolement du site par rapport aux zones habitées et la situation par rapport au tracé de l'ancien chemin de fer de l'Est Lyonnais permettant le transfert de matériaux de la carrière à la cimenterie pourra se faire via un convoyeur à bande évitant ainsi un trafic routier sur les communes traversées. Il aurait été intéressant que le pétitionnaire précise si la prospection d'autres gisements a été réalisée et pourquoi ils n'ont pas été retenus.

La conception du projet a recherché à minimiser les impacts sur l'environnement et assurer la pérennité des activités de la cimenterie de Montalieu à long terme. Les nombreuses études et démarches notamment de concertation montrent que, dès le début du projet jusqu'à sa finalisation, le pétitionnaire a cherché et étudié des solutions limitant les impacts sur l'environnement dans un territoire à forts enjeux de biodiversité et de ressources naturelles. La principale mesure a consisté grâce à la réalisation très en amont d'une étude préalable du patrimoine naturel à éviter les secteurs à forts enjeux en délimitant un périmètre qui exclut les secteurs les plus riches du point de vue de la

biodiversité, les étangs de Mépieu et maintient une distance de 150 m entre la limite d'exploitation de la carrière et les étangs et, pour le convoyeur à bande, à réutiliser l'emprise d'une ancienne infrastructure.

L'étang de Fromentaux ne sera pas détruit et son bassin versant sera en grande partie préservé. Le périmètre retenu permet aux étangs de la réserve et à l'étang Fromentaux de conserver un solde d'alimentation positif, nécessaire au bon fonctionnement écologique des étangs. La préservation d'une bande boisée le long de la Réserve Naturelle Régionale ralentira et absorbera une partie de ruissellements. Une analyse par bassin-versants a été réalisée en intégrant la gestion des nouveaux exutoires. Un bon renouvellement des eaux des étangs devrait être assuré.

Le défrichement et le réaménagement coordonnés à la progression de l'exploitation constituent une mesure d'atténuation indispensable pour une carrière d'aussi grande surface.

Pour l'acheminement de ses matériaux à la cimenterie, la société Vicat a étudié quatre modes de transport : route, téléphérique, voie ferrée et convoyage (convoyeur à bande classique et convoyeur à bande semi-enterré). Son choix s'est porté sur une solution ambitieuse : un convoyeur à bande semi-enterré, mais qui semble appropriée à la situation et moins impactante sur le plan environnemental. Elle a été préféré au transport ferroviaire émetteur de nuisances sonores et au transport routier engendrant une augmentation de trafic bruyant et accidentogène et producteur de poussières. Le projet d'aménagement a recherché au maximum une continuité avec l'occupation du sol environnante. L'option semi enterrée sur le tracé d'une ancienne voie ferrée et l'attention portée au traitement de l'infrastructure réduisent les impacts visuels potentiellement importants. L'étude d'impact du convoyeur rend bien compte des hypothèses envisagées et de l'analyse de leurs avantages et inconvénients.

3-2 Conformité aux engagements internationaux

La prise en compte des **accords sur la réduction des effets de serre** se traduit par l'affirmation d'une utilisation rationnelle de l'énergie dans le choix des méthodes, des engins utilisés et du transport par convoyeur ainsi que par le recours à l'électricité. Une économie notable sur les énergies fossiles et émissions de gaz à effet de serre est espérée. Une estimation chiffrée de l'économie attendue, notamment pour la réduction de CO₂ aurait permis de mieux apprécier le bénéfice par rapport à un mode d'exploitation traditionnel.

En ce qui concerne la **directive sur les habitat naturels**, les deux évaluations d'incidence d'une centaine de pages chacune très détaillées contiennent les éléments nécessaires pour apprécier les conclusions d'absence d'effet dommageable notable.

Directive eau et SDAGE

Les orientations du SDAGE veille au respect de la directive eau. Le projet se localise dans le territoire de la commission territoriale du Rhône moyen, sous bassin versant de l'Île Crémieu – Pays des couleurs. Il se situe sur un aquifère à dominante sédimentaire karstique en dehors des zones de ressources majeures d'enjeu départemental à régional définis dans le SDAGE Rhône-Méditerranée 2010-2015 approuvé le 20 novembre 2009. Le SDAGE fixe pour objectif un bon état écologique (2021) et chimique (2015) de la Chogne et un bon état chimique et quantitatif de l'aquifère (2015). Aussi l'exploitation de carrière et de ses installations annexes ne doivent pas porter atteinte à ces objectifs.

Les mesures proposées pour limiter les impacts du projet sur les «eaux» prennent en compte les objectifs du SDAGE : traitement des eaux de ruissellement de la carrière, préservation des étangs et maintien de leur alimentation, aménagement de plans d'eau et de zones humides, mesures de gestion compensatoire des zones humides, mesures de lutte contre les pollutions, amélioration du fonctionnement de la Chogne dans le cadre des mesures compensatoires liées au convoyeur.

Le projet est jugé par conséquent compatible avec les préconisations du SDAGE.

3 – 4 Compatibilité du projet avec les documents de planification.

Documents d'urbanisme

Le projet est concerné par le **SCOT de la boucle du Rhône**. La cimenterie VICAT et ses carrières associées sont recensées dans l'état initial du document. Le SCOT préconise que «*pour les espaces d'intérêt majeur (Natura 2000, ZNIEFF de type I...), les ouvertures de carrières ne peuvent être autorisées que sous réserve que l'étude d'impact démontre que le projet n'obéit en rien l'intérêt patrimonial du site et des prescriptions très strictes pourront être demandées [...] Le SCOT autorise les exploitations de carrière et leurs extensions dans la mesure où elles respectent les préconisations environnementales décrites précédemment et prennent en compte les nuisances riveraines au droit des zones urbanisées ou à urbaniser.*»

Au vu des mesures déjà prises par la société Vicat et des engagements figurant dans l'étude d'impact, le projet peut-être jugé compatible avec les orientations du SCOT. Le mode de transport des matériaux par convoyeur de la carrière à la cimenterie respecte les préconisations du SCOT relatives à la maîtrise du trafic routier, à la réduction des nuisances pour l'environnement et à l'amélioration de la sécurité routière.

La commune de Creys-Mépieu est dotée d'un **PLU** approuvé le 15 septembre 2006. L'emprise du projet est classé en **zone Nc** à «*usage des carrières*» autorisant «*les carrières et leurs équipements d'accompagnement*».

Par ailleurs, le projet de convoyeur à bande semi-enterré traverse les deux communes de Creys-Mépieu et Bouvesse-Quirieu. La commune de **Bouvesse-Quirieu** est doté d'un **POS** approuvé le 11 juin 1997. Il a fait l'objet d'une révision simplifiée approuvée le 30 décembre 2005 afin de permettre la mise en place du convoyeur à bande entre la carrière et la cimenterie. Le convoyeur se situe en zone Ncal autorisant «*la construction des infrastructures de transport des matériaux*».

Le projet est donc compatible avec les règles d'urbanisme applicables sur les deux communes (SCOT, PLU et POS).

Schéma Départemental des Carrières de l'Isère (SDC)

Le projet de carrière est situé en **classe 2** (espaces ou espèces d'intérêt majeur) et/ou **classe 3** (espaces à forte sensibilité) des contraintes environnementales identifiées dans le Schéma Départemental des Carrières approuvé le 11 février 2004, notamment au regard de la présence du site Natura 2000, de la présence d'une ZNIEFF de type 1 et du massif karstique.

La présence d'un site Natura 2000 et d'une ZNIEFF de type I a bien été prise en compte dans l'étude d'impact. Cette dernière s'est attachée à décrire les populations déterminantes de la ZNIEFF similaires dans un rayon de 3 km et à proposer un réaménagement écologique cohérent avec la détermination de cette ZNIEFF.

Ce volet est particulièrement bien traité dans l'étude écologique du dossier et dans le dossier de demande de destruction d'espèces protégées déjà instruit et ayant obtenu un avis favorable sous conditions du CNPN.

Par ailleurs des mesures compensatoires ont été prises par anticipation et ont d'ores et déjà été mises en place. Il s'agit de la création de la Réserve Naturelle Régionale des étangs de Mépieu en limite Est du site.

Aussi, le projet peut être jugé compatible avec le SDC du département de l'Isère.

Espèces protégées

Parallèlement à la finalisation du projet, deux demandes de dérogation pour la destruction d'espèces protégées pour la faune d'une part, et la flore d'autre part, ont été déposées en mars 2010, préalablement au dépôt des dossiers de demande d'autorisation ICPE et de défrichement. Elles ont été transmises le 20 mai 2010 au Conseil National pour la Protection de la Nature (CNPN) et ont reçu un avis favorable assortis de conditions.

3 -3 Adéquation des mesures prises pour supprimer, réduire, à défaut compenser les impacts

Les études d'impact présentent de façon détaillée les mesures d'intégration temporaires et aux impacts permanents. Les enjeux environnementaux ont bien été pris en compte, notamment les enjeux liés à la biodiversité (Natura 2000, ZNIEFF, espèces protégées...) situés principalement au niveau des étangs et des landes qui ne seront pas exploités.

Milieux naturels

Afin de les préserver, la Réserve Naturelle des étangs de Mépieu de 161 hectares a été créée. Son règlement assure la protection des espèces et habitats qui la constituent (près de 700 espèces faune et flore), dont plus d'une centaine présente un intérêt naturaliste et le schéma d'exploitation de la carrière a été conçu de sorte à protéger cette réserve. De même en compensation du défrichement, la Réserve Boisée de l'Ambossu a été créée.

De nombreuses autres mesures sont prévues pour la préservation et l'atténuation des impacts. Il s'agit notamment :

- de la réalisation de prospections de terrain complémentaires et de la mise en œuvre d'action de conservation pour les autres espèces végétales protégées de cet ensemble, en particulier *Aster amellus*, *Orchis coriophora* et *Utricularia minor* ;
- de l'exclusion des étangs de Mépieu et des pelouses sèches alentours (Réserve Naturelle Régionale) et de l'étang de Fromentaux, du périmètre d'extraction et de défrichement ;
- de la préservation des milieux non concernés par le projet de carrière mais situés en aval de ce dernier ou concernés par les points de rejet des eaux pluviales (rétablissement des capacités d'alimentation des bassins versants des étangs alentours, protection vis-à-vis des risques de déversements de polluants...) ;
- du rétablissement de la connectivité de part et d'autre du convoyeur à bande ;
- de la mise en œuvre d'actions appropriées pour limiter le développement d'espèces végétales invasives sur ces espaces, et tout particulièrement l'ambroisie ;
- de la réhabilitation des espaces exploités ;
- poursuite des actions de gestion conservatoire favorables à la *Pulsatilla rubra* dans la Réserve naturelle Régionale des étangs de Mépieu ;

Le dispositif est complété par des mesures compensatoires pour les impacts résiduels et les destructions d'habitats ou d'espèces :

- mise en place d'une réserve boisée sur l'Ambossu de 40 ha avec un plan simple de gestion qui sera validé par le CSRPN, réalisation de mesures générales en faveur de la faune, aménagement de mares de substitution, réalisation d'un site de ponte pour la Cistude, mise en place de nichoirs...;
- mise en place d'un suivi scientifique des mesures mises en œuvre,
- mise en place d'un comité scientifique pour la Réserve Naturelle Régionale et la carrière de Mépieu,

Les mesures envisagées devraient permettre une bonne gestion des milieux écologiques créés.

Eau

Concernant la gestion des eaux dans l'emprise de la carrière, les mesures proposées pour limiter les risques de dégradations des eaux semblent satisfaisantes. Afin d'en limiter la taille, la création de deux bassins de décantation des eaux avant rejet dans le milieu a été préférée à un seul bassin. Ils seront couplés à des bassins tampon dont les dimensions sont calculées sur la base de la superficie totale de la carrière. De ce fait, le bassin d'écrêttement des crues surdimensionné pour les besoins courants assurera ainsi une sécurité supplémentaire par rapport aux rejets.

Des mesures complémentaires sont proposées pour la gestion globale des eaux de ruissellement du site (eaux d'infiltration et eaux météoriques). A titre d'exemple, les bassins d'écrêttement de la carrière seront rapidement végétalisés afin d'augmenter leur capacité de rétention des matières en suspension (MES) et de diminuer la charge à traiter au fur et à mesure que les eaux atteignent l'exutoire de la carrière. En revanche, les dispositions d'étanchéification du carreau et des fissures de grande taille ne sont pas précisées. Le milieu étant karstique, il serait souhaitable, de préciser cet aspect.

Le bassin de décantation situé avant rejet dans l'étang de Praille fonctionnera par débordement au travers d'une roselière filtrante composée de massettes et de roseaux. Par ailleurs, le plan d'exploitation de la carrière en maintenant un délaissé de 150 m par rapport à la limite des étangs de la Réserve Naturelle permettra d'éviter les risques de vidange d'étang en cas de faille recoupée par un front de taille et de maintenir un impluvium assurant l'alimentation et le renouvellement des étangs. Aucun rejet ne sera dirigé vers les étangs.

Concernant les bassins des eaux de ruissellement, les dimensions ont été déterminées au regard de la destination présente ou finale de l'ouvrage ainsi que la surface disponible. En l'occurrence c'est l'aspect biodiversité qui est mis en avant pour la forme du bassin et une succession de bassins « en enfilade » avec des berges en pentes douces et au modèle irrégulier. L'allongement des bassins est prévu dans le sens des écoulements.

Les mesures prévues pour la contention d'une éventuelle pollution accidentelle dans le bassin sont jugées satisfaisantes.

Afin de protéger les eaux superficielles drainées par la Chogne, qui peut contribuer à l'alimentation de la nappe exploitée pour la production d'eau potable de la commune de Bouvesse Quirieu, plusieurs mesures préventives sont décrites :

- stockage des carburants dans des cuves étanches et à double paroi
- entretien des engins sur des aires étanches et dont les eaux de ruissellements seront traitées par un déboucheur dégraisseur avant rejet ;
- entretien sérieux des matériels pour éviter toute pollution accidentelle

Enfin, un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines via un réseau de piézomètres sera mis en place pendant toute la durée d'exploitation et de remise en état du site.

Paysage

Les mesures proposées sont cohérentes et adaptées pour intégrer la carrière et surtout le convoyer à bande :

- défrichement effectif selon les besoins annuels et coordonné à la progression de l'exploitation ;
- préservation des boisements périphériques ;
- création d'une bande boisée au nord pour atténuer la perception depuis la ferme du Devin ;
- réaménagement coordonné de l'exploitation pour réduire au maximum le caractère artificiel de l'installation industrielle
- traitement paysager de l'entrée du site.

Un travail important sur la conception du convoyeur à bande a permis de retenir une construction souterraine limitant les impacts visuels. Les dalles de béton fermant le caisson du convoyeur à bande feront l'objet d'un traitement par « balayage » de leur surface lors de leur coulage afin de leur donner un aspect irrégulier favorisant ainsi l'implantation des mousses et lichens, ce qui devrait leur donner un aspect plus ancien, le vieillissement artificiel apparaissant difficilement réalisable techniquement.

Globalement, les propositions paraissent cohérentes et adaptées pour une intégration de la carrière et surtout du convoyeur à bande dans le paysage naturel ou agricole. Les mesures consistant à recréer des milieux naturels participeront à l'insertion paysagère de la carrière.

Bruit

L'étude d'impact prévoit la mise en place de mesures visant à réduire les émissions sonores liées à l'activité du site (carrière et installations) et au fonctionnement du convoyeur :

- création de merlons antibruit dans les secteurs où l'activité peut générer des niveaux sonores supérieurs à 70 dB (A) au moment du forage des trous de mines sont prévus ;
- création d'un merlon anti-bruit en limite Nord de la carrière pour réduire le risque d'émergence sonore légèrement supérieur à l'objectif réglementaire pour la ferme du Devin.

Plusieurs modélisations ont été réalisées pour évaluer les niveaux sonores en limite de propriété et au niveau des Zones à Émergence Réglementée (ZER) du convoyeur à bande. Les émergences respectent cette réglementation.

Les mesures de protection acoustique du concasseur et de ses dispositifs annexes apparaissent suffisantes et respectueuses de la réglementation.

Remise en état

Le principe de remise en état retenu est la restitution de milieux ouverts et diversifiés : milieux secs, humides et semi-humides afin de compléter la Réserve Naturelle Régionale des étangs de Mépieu. Cela permettra de recréer une mosaïque de milieux favorables à la biodiversité : diversification du biotope et retour de plantes pionnières initialement présentes sur le site.

La remise en état du site coordonnée à l'exploitation de la carrière facilitera ainsi une meilleure intégration dans le contexte naturel local. La remise en état comprendra une mise en sécurité du site.

Le convoyeur entièrement démontable pourra facilement être démantelé en fin d'exploitation pour une réutilisation sur un autre site. Les matériaux constitutifs des caissons (béton) pourront être valorisés.

Les terrains remis en état, pourront être aménagés en chemins de randonnée, zone agricole, espaces paysagers et naturels ou encore en voiries plus lourdes.

Conclusion

Si quelques points de détail relevés plus haut mériteraient d'être précisés, l'évaluation environnementale est complète et de bonne qualité. La note de présentation globale du projet vient heureusement compléter le dossier en apportant une vision d'ensemble du projet.

Il apparaît à la lecture des études d'impact et de leurs annexes que l'évaluation environnementale du projet de carrière de Creys-Mépieu est bien menée, en adéquation avec sa taille et ses enjeux. Elle permet de se faire une bonne idée du contexte et des enjeux environnementaux caractéristiques de l'Ile Crémieu. La qualité des diverses études conduites, la

démarche suivie : anticipation des études préalables et des diagnostics des impacts potentiels, concertation, démarches itératives entre les études et la conception du projet, anticipation des demande de dérogation pour destruction des espèces protégées, mise en place anticipée de certaines mesures compensatoires comme la création d'une réserve naturelle régionale..., témoignent de la volonté du pétitionnaire de rechercher les solutions les plus satisfaisantes possibles pour concilier les différents intérêts technico-économiques et environnementaux.

Au regard des impacts potentiels du projet, les enjeux environnementaux du territoire ont bien été identifiés et hiérarchisés. Ils portent essentiellement sur le milieu naturel et le paysage étroitement liés et sur la préservation des ressources en eau. Les risques de nuisance pour le voisinage sont également pris en compte. Les mesures proposées, de suppression, réduction et de compensation sont satisfaisantes au regard du projet.

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,

Pour le directeur de la DREAL et par
délégation
Le chef du service CEPÉ

Philippe GRAZIANI

Annexe : liste des pièces du dossier de demande d'ICPE

1. Présentation des pièces du projet
2. Dossier de demande d'autorisation
3. Résumé non technique de l'étude d'impact carrière et installations
4. Étude d'impact carrière et installations
5. Volet sanitaire de l'étude d'impact carrière et installations
6. Notice d'hygiène et sécurité du personnel carrière et installations
7. Résumé non technique de l'étude de dangers carrière et installations
8. Étude de dangers carrière et installations
9. Document d'incidences Natura 2000
10. Projet technique du convoyeur
11. Résumé non technique de l'étude d'impact du convoyeur
12. Notice d'hygiène et sécurité du convoyeur
13. Étude d'impact du convoyeur
14. Étude de dangers du convoyeur
15. Document d'incidence Natura 2000 du convoyeur
16. Annexes du dossier de demande d'autorisation : plans réglementaires
17. Annexes du dossier carrière et installations de traitement : faune et flore
18. Annexes du dossier carrière et installations de traitement :
 - niveaux sonores
 - hydrogéologie
19. Annexes du dossier convoyeur : faune flore
20. Annexe du dossier convoyeur : volet paysager
21. Justificatifs de la maîtrise foncière.