



PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

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

Lyon, le 5 juin 2013

Service Connaissance, Etudes, Prospective
et Evaluation

Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 26 28 67 60
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : eeppp.cepe.dreal-rhone-
alpes@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur la demande d'autorisation d'exploiter une carrière
Commune de Colombier-Saugnieu
Département du Rhône
Présentée par la SOCIETE DES CARRIERES DE COLOMBIER**

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06_EIE_Projets\Avis_AE_Projets\AE_ICPE\69_ICPE_UT\20
13\colombier-saugnieu_carrieres-colombier\avis\Avis_carrières-de-
colombier20130605.odt*

Préambule :

Compte tenu de l'importance et de ses incidences potentielles sur l'environnement, le projet d'exploitation d'une carrière, sur la commune de Colombier-Saugnieu, présenté par la SOCIETE DES CARRIERES DE COLOMBIER, est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, conformément aux articles L. 122-1 et R. 122-1-1 du code de l'environnement.

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

Comme prescrit à l'article L. 122-1 et R. 512-3 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage a produit un dossier comportant notamment une étude d'impact et une étude de danger. Ce dernier a été déclaré recevable et transmis, le 16 avril 2013, à l'autorité environnementale qui en a accusé réception le 22 avril 2013.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-1-1 IV, le préfet de département et ses services compétents en environnement ont été consultés le 23 avril 2013.

1- PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

1.1. Le pétitionnaire

Le demandeur, la SARL Société des Carrières de Colombier a été créée en 2009 pour l'exploitation de la carrière objet du présent avis, et se compose à parts égales de deux partenaires : la société Carrière de Tignieu, et la société Verdolini Carrières.

La société Carrière de Tignieu est une filiale du groupe EUROVIA/TRMC, lui-même filiale du groupe VINCI. Dans la région Rhône-Alpes, le groupe TRMC exploite 6 carrières, dont une en roche massive dans le Rhône (à Saint-Didier-sur-Beaujeu). La société Carrière de Tignieu exploite deux carrières alluvionnaires dans le Nord-Isère, à Tignieu-Jameyzieu et à Saint-Romain-de-Jalionas.

La société Verdolini Carrières est une filiale à 100 % du groupe Eiffage Travaux Publics. Elle a exploité une carrière sur le site de Pusignan depuis 1996, ainsi qu'une installation de traitement de granulats qui elle, est toujours en activité. Elle exploite actuellement une carrière alluvionnaire sur la commune de Saint-Romain-de-Jalionas, dont l'autorisation court jusqu'en 2017.

1.2. Sa motivation et son contexte

L'exploitation de ce site permet l'alimentation des marchés de proximité, pour la fabrication de béton et d'enrobés, de l'agglomération lyonnaise et du Nord-Isère.

Le choix du site, qui se greffe sur une excavation existante, permet d'éviter de multiplier les sites de carrière et conduira à la réhabilitation totale de cette ancienne excavation à l'occasion de la remise en état.

1.3 Les principales caractéristiques du projet

Il s'agit d'une carrière de matériaux alluvionnaires, à sec, sur une emprise de 9,55 ha, et sur une profondeur maximale de 28 m. Sur ce site il existe déjà une carrière exploitée illégalement par le passé, sur 2 ha et 22 m de profondeur. La remise en état se fera par remblaiement jusqu'au niveau du terrain naturel.

La durée d'autorisation sollicitée est de 15 ans, avec une extraction sur 10 ans. La remise en état par remblaiement débutera 5 ans après le commencement de l'extraction et se poursuivra 5 ans après la fin de l'extraction.

La production annuelle sollicitée est de 300 000 t en moyenne et de 350 000 t maximum, pour un gisement total de 3 millions de tonnes.

La vocation du site après remise en état est de type agricole à finalités écologique et paysagère.

Il n'y aura pas d'installation de traitement sur place. Le tout venant extrait sera acheminé vers les installations de traitement du site exploité par la société VERDOLINI à Pusignan à 15 km du site, et vers celles de la société Carrière de Tignieu, à Tignieu-Jameyzieu, à 20 km du site. Un chemin d'emport des matériaux extraits va être aménagé sur des parcelles agricoles, au sud de la carrière, sur une longueur de 2 km environ, en vue d'éviter un trafic camion trop proche des hameaux habités de Colombier-Saugnieu.

1.4 La localisation

L'emprise de la carrière est située à l'ouest des bourgs de Colombier et Saugnieu. Elle est bordée à l'Ouest par l'A432 et le tracé futur du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. Elle se trouve dans un environnement agricole. Un radar est implanté immédiatement au sud de l'emprise. Les premières maisons sont situées à environ 200 à 250 m à l'Est du site.

Le secteur est classé en zone UIc, au PLU de la commune, où sont admis les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, sous réserve d'une remise en état agricole ou d'une utilisation pour les activités de sport ou de loisirs compatibles avec l'environnement.

Le projet est compatible avec les documents d'urbanisme.

1.5 Le contexte environnemental et les principaux enjeux environnementaux

L'ensemble du secteur fait partie du périmètre du SAGE Est Lyonnais. **La nappe d'eau souterraine fluvio-glaciaire est d'intérêt patrimonial.** Sous la nappe fluvio-glaciaire, la nappe de la Molasse doit être préservée. Le projet doit être conforme au règlement du SAGE et compatible avec les

recommandations du Projet d'Aménagement et de Gestion Durable du SAGE. **L'enjeu est la préservation en qualité et en quantité des eaux souterraines.**

Le site est en amont du captage d'Azieu Satolas, prioritaire pour la lutte nitrates/pesticides, mais il en est éloigné de plus de 5 km.

Bien que le site ne comporte aucun habitat naturel d'intérêt communautaire, les prospections réalisées ont montré l'existence **d'enjeux de biodiversité**, concernant d'une part l'avifaune, dont un certain nombre d'espèces protégées nichent sur le secteur, et d'autre part, des reptiles (lézard des muraille) et des mammifères (écureuil roux).

1-6 Les principaux risques d'impacts potentiels

Compte-tenu du contexte environnemental et de la nature des activités, ce projet de carrière alluvionnaire à sec peut présenter les impacts potentiels suivants :

- **pollutions du sol et des eaux souterraines** : durant l'exploitation de la carrière, risque de pollution accidentelle des sols et des eaux souterraines suite à épandage d'hydrocarbures liés à l'utilisation d'engins pour l'exploitation de la carrière ; risque de pollution chronique de la nappe dans les secteurs remblayés avec les déchets inertes, par percolation des eaux pluviales au travers des remblais s'il s'avérait que certains remblais ne possédaient pas un caractère inerte ;
- risque de pollution de la nappe au travers des **ouvrages de prélèvement** ; prélèvement en nappe pouvant influencer sur le renouvellement de la nappe ;
- **atteinte aux équilibres biologiques** : destruction d'habitats et d'individus d'espèces protégées, consommation d'espaces agricoles ;
- **impacts visuels** du carreau d'exploitation et de remblaiement ;
- **pollution de l'air**, d'une part au travers des envols de poussières, avec des conséquences à la fois sur l'agriculture, sur la commodité et la santé des riverains, d'autre part, au travers des gaz d'échappement des camions effectuant le transport du tout-venant et remblais et des engins sur la carrière ;
- **risques directs et indirects pour la santé** liés à l'inhalation des poussières fines siliceuses, des gaz d'échappement, au bruit, à la consommation des eaux souterraines, à la prolifération de plantes allergisantes ;
- **nuisances du voisinage**, notamment sonores liées aux engins effectuant la découverte et l'extraction, **aux camions de transport de tout-venant et de remblais inertes**, et aux installations de traitement des granulats ;

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

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

Sur la forme l'étude d'impact est conforme aux dispositions des articles du code de l'environnement (L.122-6) et à l'article R. 512-8 du code de l'environnement qui en définit le contenu ; l'ensemble des chapitres exigés et des thèmes requis par cet article sont traités. Il n'y a pas d'étude thématique spécifiquement développée en annexe à l'étude d'impact. Une étude spécifique de stabilité de talus en bordure du site côté ouest a été réalisée par un bureau d'étude spécialisé, afin de définir les pentes compatibles avec le projet CFAL, mais elle n'est pas versée entièrement au dossier.

Les aires d'étude pour les différentes thématiques sont adaptées à la nature du projet et aux enjeux.

Les protections et inventaires sur l'emprise du projet ont bien été identifiés.

La compatibilité du projet avec le schéma départemental des carrières, les documents d'urbanisme de la commune d'implantation, le SCOT de l'agglomération lyonnaise, le SDAGE Rhône Méditerranée Corse, le SAGE Est lyonnais et le projet de SAGE Bourbre est traitée correctement dans le dossier.

- **l'état initial.**

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

Concernant les enjeux « milieux naturels », la moitié ouest du site est dans la ZNIEFF de type 1 « Prairies de l'aéroport de Lyon ». L'expertise écologique s'est intéressée aux habitats, à la flore et à la faune.

Les principaux enjeux identifiés par cette expertise sont liés à la présence d'espèces protégées sur le site, dont les plus emblématiques sont :

- pour *l'Avifaune* : une trentaine d'espèces protégées, dont le Busard Cendré, l'Oedicnème criard, l'hirondelle des rivages, l'hirondelle rustique, le Tarier des prés,
- pour *les Reptiles* : le lézard des murailles,
- pour *les mammifères* : l'écureuil roux.

Un autre enjeu important est **l'enjeu « eaux souterraines »**. Le contexte hydrogéologique est décrit à l'échelle de l'est lyonnais, et à celle du projet. Le calcul des hautes eaux décennales est réalisé d'après une exploitation statistique des données sur un piézomètre situé à 4 km du site. Une cote minimale de fond de fouille respectant les exigences du Schéma Départemental des Carrières est proposée.

Concernant **l'enjeu agricole**, l'emprise du projet est occupée par une ancienne carrière abandonnée et par des champs cultivés, prairies, haies. L'exploitation de la carrière se manifestera par la soustraction d'une superficie actuellement cultivée de 7,45 ha, et par la restitution, après remblaiement de 9,15 ha. L'excavation actuelle sera rendue à l'agriculture, ce qui augmentera de 20% la surface agricole en fin de restitution.

Concernant le paysage, le site est localisé au sein d'une zone bocagère plane, entre des zones urbanisées (hameau de Saugnieu) et l'autoroute A 432 située en contrebas du site, qui le sépare du complexe aéroportuaire de St-Exupéry.

L'état initial du volet paysager est peu développé, même si l'enjeu est modéré. Il y a peu de photos rendant compte de la configuration du site. Il n'y a pas d'aire d'étude définie, ni de photo d'ensemble pour illustrer la description à l'échelle locale.

Le site est encadré au sud par le chemin Croix des Evessay (CR64), au Nord par la route de Planaise (VC3), et un chemin d'exploitation agricole.

L'état initial développe les enjeux en terme de **nuisances sur le voisinage (retombées de poussières, bruits)**.

Des habitats groupés sont présents aux alentours, à l'est, au nord-est, et sud-est, de 200 à 800 m.

Le dossier comporte un volet sur la **qualité de l'air ambiant** sur les stations à proximité, les résultats disponibles auraient pu être commentés, notamment sur les particules fines PM10.

En conclusion, tous les enjeux environnementaux sont identifiés dans le dossier.

- **principaux effets du projet sur l'environnement**

Le projet est susceptible d'impacter le milieu naturel et plus particulièrement les espèces protégées (destruction d'individus et d'habitats d'espèces) présentes sur le site, lors du décapage et des travaux préparatoires à l'exploitation, ainsi que lors de l'exploitation.

L'étude semi-quantifie les impacts sur les espèces et habitats, avant mesures d'évitement et de réduction.

Les mesures d'évitement consistent en l'adaptation des périodes de travaux de terrassement et de coupe de haies à la phénologie des espèces, la mise en défends des haies non touchées, le maintien d'un front sableux pour les hirondelles des rivages.

Les mesures de réduction consistent en la prévention des retombées de poussières, la limitation des risques de propagation des espèces invasives, la remise en état coordonnée à l'exploitation.

Des mesures résiduelles persistant, l'exploitant a déposé un dossier de demande de dérogation relatif aux espèces protégées, qui a reçu, après compléments d'inventaire, un avis favorable sous réserve du Conseil National pour la Protection de la Nature, en date du 27 janvier 2013.

Les mesures compensatoires consistent en la recréation de haies, l'aménagement d'hibernaculums, la multiplication par 3 du linéaire de front disponible pour les hirondelles des rivages, la restitution en milieu ouvert agricole.

Concernant l'évaluation d'incidences Natura 2000, le dossier présente bien une étude spécifique qui conclut à l'absence d'incidences sur les sites Natura 2000 les plus proches.

Sur cet enjeu milieu naturel, l'exploitant a suivi la progression constituée par la recherche de mesures d'évitement, de mesures de réduction, puis de mesures compensatoires.

En résumé, le volet sur l'impact sur le milieu naturel est correctement développé, en relation avec l'enjeu présent sur le site, les impacts sont argumentés, synthétisés, et les mesures d'évitement, réduction et compensation sont satisfaisantes.

Concernant le paysage, l'étude distingue les impacts visuels de la carrière et du chemin d'emport durant les travaux et après remise en état.

L'importance des impacts visuels est décrite sur les diverses zones (rapprochée, éloignée) et en vue statique et dynamique.

Il n'y a pas d'illustration des impacts.

Les mesures de réduction d'impact paysager durant l'exploitation consistent en la réalisation d'un merlon paysager au droit d'une habitation proche du chemin d'emport, pour dissimuler celui-ci. Après remise en état, le site sera rendu à son aspect initial,

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

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

Les effets directs, indirects, temporaires sont traités.

Le prélèvement en eau sollicité sur un forage à créer sur le site, pour l'arrosage des pistes est évalué à 7 000 m³/an.

Pour cette thématique, les effets sont décrits et justifiés, les conclusions sont claires et démontrées.

Il n'y aura pas de stockage d'hydrocarbures ou lubrifiants sur place. L'approvisionnement en carburant quotidien se fera en bord à bord, avec un pistolet à arrêt automatique, et des rétentions mobiles. Les remblais proviendront uniquement des sociétés Verdolini et TRMC, et feront l'objet d'un contrôle à l'entrée et d'une traçabilité ; Le ravitaillement, l'entretien, le stationnement des véhicules se fera sur une aire étanche raccordée à un séparateur. Un plan d'intervention en cas de pollution sera monté. Des kits de dépollution seront présents sur le site

L'exploitant a prévu de mettre en place un suivi trimestriel puis semestriel sur 3 piézomètres à créer.

Des WC chimiques seront installés pour les deux salariés présents en permanence sur le site.

Concernant les **nuisances sonores**, l'ambiance est marquée par le bruit émis par les voiries proches, dont l'autoroute et l'aéroport, mais reste relativement calme malgré cela.

Les émissions sonores proviendront des travaux de décapage, d'extraction, de la circulation des engins, du déchargement/déchargement du tout venant et des remblais et de la circulation des camions routiers.

Un calcul des émergences aux alentours du site a été effectué avec la méthode d'addition des bruits des sources sonores, et d'atténuation en fonction de la distance, dans la configuration la plus pénalisante en terme d'émission sonore. Il en résulte que les valeurs limite d'émergence seront respectées au niveau des habitations les plus proches. De plus, un merlon ayant une fonction paysagère et permettant aussi d'atténuer le bruit sera construit au niveau d'une habitation proche de la nouvelle route d'emport de tout-venant qui sera créée.

L'étude d'impact évalue correctement les nuisances sonores, liées à la carrière, et au trafic camions sur le chemin de desserte de la carrière.

Concernant les **envols de poussières**, ils auront pour origine la circulation des engins et camions routiers sur les pistes, les travaux de décapage, et d'extraction, le chargement et déchargement de tout-venant et remblais.

Le dossier évalue les émissions de particules fines (PM10), provenant principalement du transport des matériaux (15 t/an en phase 2, la phase la plus pénalisante en terme d'activité et donc de retombées de poussières). Une modélisation des concentrations en PM10 au sol chez les riverains les plus proches a été réalisée, menant à une valeur de 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur les habitations à l'Est inférieure à l'objectif de qualité fixé à 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Les mesures de réduction des envols de poussières consistent à limiter la vitesse maximale sur le site, à l'arrosage des pistes, et au passage d'une balayeuse sur les voies, en cas de besoin. Des mesures de retombées de poussières seront réalisées.

Toutefois, le dossier ne définit pas les modalités d'arrosage : notamment, elles pourraient être conditionnées à des critères météorologiques, les parties arrosées auraient pu être précisées (pistes, stocks...). Des mesures d'exploitation pour éviter les reprises de stocks génératrices de poussières auraient pu être proposées.

Le **flux de poids lourds** généré par l'exploitation de la carrière et par son remblaiement est estimé à 52 à 86 rotations de poids-lourds par jour en moyenne et 61 à 95 au maximum. Le trafic sera maximal lors de la 2^{ème} phase quinquennale, qui verra la concomitance de l'extraction et du remblaiement. Durant cette phase, le double fret (réemploi des camions de remblais pour le transport de tout-venant) devrait concerner la moitié des rotations. L'exploitant n'a pas prévu de disposition de suivi du double fret pour s'assurer du respect des objectifs fixés.

Concernant le volet « **santé** », l'étude d'impact mentionne les différents agents potentiels pouvant avoir un impact sur la santé (poussières, gaz d'échappement, bruit). Le risque allergène lié au développement de l'ambrosie est mentionné, et les mesures préventives et curatives de lutte contre son développement sont indiquées.

Les nuisances essentiellement d'origine sonore et liées aux émissions de poussières ne conduisent pas à des effets significatifs sur la santé des riverains compte tenu des conditions d'exploitation, notamment la configuration du site en fosse avec merlons latéraux, le fonctionnement uniquement en période diurne et pendant les jours ouvrables, l'abattement des poussières par aspersion, l'absence d'installations de traitement des matériaux...

De plus, des mesures régulières des niveaux acoustiques et des retombées de poussières seront réalisées par l'exploitant, ainsi qu'une surveillance de la qualité de la nappe.

La gestion des déchets issus de l'activité est correctement décrite.

Concernant les **émissions de gaz à effet de serre**, l'étude en donne une évaluation d'après des facteurs d'émission.

En conclusion, que ce soit en terme de biodiversité, d'envols de poussières, de bruit, les mesures apparaissent pertinentes et leur coût est chiffré.

Une synthèse générale des impacts et une hiérarchisation des enjeux auraient permis d'avoir une vision d'ensemble.

2-2 Maîtrise des risques accidentels- étude de danger

Dans l'étude de dangers, les potentiels de danger sont identifiés et caractérisés de façon exhaustive. Les risques présents sur site sont la pollution accidentelle des eaux souterraines et du sol par épandage de gazole non routier ou d'huile hydraulique liés à l'utilisation d'engins, l'incendie et l'explosion sur les engins, le glissement de terrain des talus.

Les niveaux de risques résiduels sont qualifiés d'acceptables.

L'analyse préliminaire des risques est fournie.

Les zones de risques incendie et explosion sont cartographiées, et une évaluation des conséquences d'une pollution de sol est donnée.

Les moyens d'intervention, ainsi que l'organisation en cas d'alerte sont décrits et appropriés.

2-3 Analyse des méthodes

L'étude d'impact comporte une partie présentant les méthodes utilisées pour analyser les effets sur l'environnement.

Les auteurs des différentes études et leurs compétences sont indiqués.

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

Les résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers contiennent l'ensemble des éléments réglementaires. Il y a peu d'illustrations cartographiques des impacts, ce qui aurait pu faciliter la compréhension.

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

Les enjeux décrits ci-dessus ont bien été pris en compte. Au vu des impacts réels ou potentiels mentionnés dans l'analyse des impacts, l'étude présente les mesures visant à supprimer, réduire et/ou compenser les impacts du projet sur l'environnement.

Le projet a été adapté avec la création d'un chemin d'emport, pour éviter les zones habitées mais dont l'analyse des impacts ne sont pas suffisamment développés (notamment en matière de biodiversité, et impact sur l'agriculture), de sorte qu'il est difficile de mettre en balance les avantages/inconvénients de la création de ce chemin, avec l'option qui aurait consisté à emprunter le réseau existant. De plus, les modalités d'entretien de ce chemin ne sont pas présentées.

Le choix de l'emplacement, autour d'une carrière sauvage afin de la réhabiliter est à souligner.

CONCLUSION

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

Le niveau de détail des études exigées et fournies est proportionné aux enjeux environnementaux.

Sur le fond, bien que les enjeux paysagers ne soient pas prépondérants, le dossier aurait pu développer davantage ceux-ci. Des précisions sur les modalités pratiques de lutte contre l'envol de poussières auraient été bienvenues.

Les enjeux principaux du site sont la biodiversité, les eaux souterraines, et les nuisances aux riverains (bruit/poussières, transports et engins sur carrière). Les choix d'exploitation qui ont été faits permettent de minimiser les impacts, et d'augmenter à terme, le potentiel biologique du site. La remise en état permet à la fois de réhabiliter une ancienne carrière illégale jamais remise en état, de préserver et développer la biodiversité qui s'est installée sur le site à la suite de l'extraction sauvage, et de rendre à l'agriculture une surface plus étendue que celle offerte actuellement.

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

Pour le préfet de région, par délégation,
la directrice régionale

Pour la directrice de la DREAL
et par délégation
La responsable de l'unité
Évaluation Environnementale

Nicole CARRIÉ e

