

Robert FAURE
Commissaire Enquêteur
Juridiction T.A. de Lyon
470 chemin de la Rodette, villa 6
01 300- BELLEY - ☎ 04-79-81-12-27
07-88-81-51-22
E-Mail : r-faure@wanadoo.fr

N/Ref. Rof 431 - 2017
Ref. TA. E16000276 / 69

Département de l'Ain

Commune de ANGLEFORT

* * *

**Enquête Publique du lundi 12 décembre 2016 au vendredi 13 janvier 2017
au titre des installations classées**

* * *

**Demande d'autorisation présentée par la
S.A.S. CARRIERES DE SAINT-CYR**

**en vue d'exploiter une carrière en roches massives, une installation
de traitement de matériaux et une aire de transit de produits minéraux
aux lieux-dits « Combe Debost - Combe d'Enfer - Combe Masson »**

* * *

Rapport d'enquête

Rapport d'enquête



SOMMAIRE

Page 3 :	1. Dispositions administratives préalables.
	1.1 Présentation générale
	1.2 Pièces élaborées par l'Etat
Page 4 :	1.3 Composition du dossier soumis à l'enquête publique
	1.4 Historique du projet
Page 7 :	2. Organisation et déroulement de l'enquête
	2.1 Organisation de l'enquête.
	2.2 Déroulement de la procédure.
Page 9 :	2.3 Résumé non technique de l'étude d'impact
Page 12 :	2.4 Méthode d'exploitation
Page 14 :	3. Impacts liés à l'exploitation de la carrière
	3.1 Rappel des données générales et de la réglementation
	3.2 Environnement économique et humain
Page 16 :	3.3 Impact sur la faune et la flore, sensibilité écologique
Page 18 :	3.4 Impact lié aux tirs de mines
Page 19 :	3.5 Effets sur le voisinage : les bruits
Page 20 :	3.6 Effets sur le voisinage : les poussières
Page 22 :	3.7 Effets sur le voisinage : odeurs, fumées et impact lumineux
	3.8 Impact sur les eaux
Page 25 :	3.9 Impact sur la circulation routière
Page 28 :	3.10 Impact visuel et paysager
Page 31 :	3.11 Impact sur le patrimoine culturel et archéologique
Page 32 :	3.12 Impact sur la santé
Page 33 :	3.13 Mesures de protection et de sécurité
Page 34 :	3.14 Remise en état des lieux
Page 35 :	3.15 Mesures complémentaires et compensatoires
Page 36 :	4. Synthèse des observations (registre-courriers-e mails)
Page 37 :	Avis du conseil municipal d'Anglefort
Page 38 :	Observations consignées sur registre
Page 47 :	Observations transmises par courrier
Page 70 :	Observations transmises par e-mail
Page 79 :	5. Remarques particulières du commissaire enquêteur
Page 81 :	Clôture de l'enquête (inventaire des pièces jointes transmises à la Préfecture)

Les conclusions motivées du commissaire enquêteur sont jointes, sur document séparé.

1.1 Présentation générale.

➤ Code de l'environnement – Livre I – Titre 2 et Livre V Titre 1^{er} notamment les articles L 123-1 à L 123-19, R 123-9 et suivants et R 512-14 .

➤ Nomenclature des installations classées notamment les rubriques n° 2510.1, 2515-1 et 2517-3.

➤ **Arrêté Préfectoral du 18 novembre 2016** ordonnant Enquête Publique par Monsieur le Préfet de l'Ain, suite à la demande présentée par la **S.A.S CARRIERES DE SAINT-CYR** dont le siège social est situé au 8 avenue d'Arsonval –CENORD à 01000 BOURG-EN-BRESSE, relative à la **demande d'autorisation en vue d'exploiter une carrière en roche massive, une installation de traitement des matériaux et une aire de transit de produits minéraux aux lieux-dits « Combe Debost, Combe d'Enfer et Combe Masson »** sur la commune d'ANGLEFORT dans l'Ain.

➤ Avis de l'autorité environnementale de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (**DREAL**) de Rhône Alpes en date du **16 novembre 2016** ; cet avis est consultable sur internet:

www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr rubrique « **Autorité environnementale** »

➤ Ordonnance du **10 octobre 2016** de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de LYON désignant un commissaire enquêteur et son suppléant.

➤ L'autorisation est sollicitée pour une durée de 30 ans.

➤ La commune d'ANGLEFORT ne dispose d'aucun plan d'urbanisme, tous les projets sont soumis à la **Réglementation Nationale** du code de L'Urbanisme (**RNU**). Elle dispose par contre d'un **Plan de Prévention des Risques d'Inondations** en date du 23 octobre 2013 modifié le 27 janvier 2015. Il traite uniquement de l'inondation par le Rhône et ne prend pas en compte les précautions correspondant aux autres cours d'eau, aux fossés et au ruissellement sur versant.

1.2 Pièces élaborées par l'Etat

- ◆ l'avis de l'Autorité Environnementale en date du 16 novembre 2016.
- ◆ l'avis du directeur régional des affaires culturelles en date du 20 septembre 2012.
- ◆ l'avis de l'Institut National des Appellations d'Origine en date du 25 octobre 2012.

1.3 Composition du dossier soumis à l'enquête publique

Le dossier **assez volumineux** soumis à enquête publique proposé par la société « **Carrières de Saint-Cyr** » comprend :

- ✱ Pièce A : demande administrative et mémoire ;
- ✱ Pièce B : étude d'impact ;
 - ① Etat actuel du site,
 - ② Effets du projet sur l'environnement,
 - ③ Raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu,
 - ④ Mesures prévues pour limiter les impacts sur l'environnement,
 - ⑤ Remise en état des lieux
 - ⑥ Annexes.
- ✱ Pièce B bis : résumé non technique à l'étude d'impact;
- ✱ Pièce C : étude des dangers ;
- ✱ Pièce D : notice hygiène et sécurité des personnels.
 - ✱ Etudes annexes : CFEG - étude hydrogéologique
SIMI - risques de projection
ECOTOPE - diagnostic faune flore
- ✱ Complément à l'étude d'impact. Compatibilité schéma et plan

1.4 Historique du projet

Le **Groupe VIVIANY** basé à Montélimar regroupe diverses activités dans le domaine du BTP. Dans le cadre de son développement en 2005, il a repris l'entreprise de travaux publics **SOCCO** implantée à Annecy.

Ce groupe utilise pour la réalisation de ses travaux, des matériaux issus de carrières. Le groupe **VIVIANY** exploite sous le nom de **BERTHOULY TP** une carrière à la Bégude de Mézenc et a contracté, pour approvisionner ses chantiers de l'Ain et du Chablais, un accord avec la Société **THONON-AGREGATS** qui exploite une gravière à Thonon-les-Bains, principalement pour répondre aux besoins de sa maison mère : **ALP BETON**.

Le déficit en matériaux, récurrent depuis plusieurs années en Haute-Savoie, les a amenés à se tourner vers une recherche de site de roche massive sachant que l'exploitation de tels sites évite les extractions alluvionnaires. La reconversion des extractions alluvionnaires vers des sites de roche massive contribue à la préservation des zones humides souvent très sensibles sur les plans faunistiques et floristiques.

L' utilisation de roche calcaire pour élaborer des bétons n'est pas simple. C'est pourquoi des essais ont été conduits pour caractériser les matériaux et adapter en conséquence la chaîne d'élaboration des granulats, la formulation des bétons doit également être adaptée.

La recherche d'un gisement est passée par une analyse des massifs géologiques présents puis par une recherche d'anciennes carrières.

En effet, l'existence d'une ancienne carrière permet bien souvent de disposer d'éléments facilitant la mise en exploitation : présence de fronts où des échantillons seront pris pour valider la faisabilité technico-économique, présence d'un carreau pouvant accueillir les installations de traitement, activité présente dans l'histoire locale.

Après avoir écarté les sites dont la roche ne présentait pas les qualités attendues et les sites que l'environnement rendait inexploitable, l'entreprise s'est intéressée à la carrière présente sur le territoire d'**Anglefort**. Si le paysage est globalement un paysage forestier, on reconnaît une ancienne carrière exploitée à la fin du XIX^{ème} siècle pour la production de pierre de taille. Au début des années 1980, elle a été exploitée par la **Compagnie Nationale du Rhône** (CNR) pour fournir des matériaux nécessaires à l'aménagement de la chute de Chautagne (la roche exploitée est un calcaire d'âge jurassique daté de 140 millions d'années environ).

L'analyse de l'environnement montre que l'exploitation peut être conduite en respectant les riverains et que le périmètre dessiné permet d'éviter les secteurs les plus sensibles d'un point de vue écologique. La sensibilité paysagère a conduit à restreindre le développement en hauteur et à prévoir divers aménagements au niveau des fronts.

L'accès à l'exploitation pourra se faire après aménagement de la voie de desserte. Dans un second temps, il est envisagé de mettre en place un convoyeur à bande permettant d'évacuer les matériaux jusqu'à proximité de la voie ferrée où un poste de chargement de train pourrait être installé.



Situation géographique du projet

TA LYON n° E16000276 / 69

Le présent dossier a donc pour objet la demande d'autorisation d'exploiter une carrière de calcaire ; elle concerne une surface de l'ordre de **20 ha**, inscrite sur le

territoire communal d'Anglefort (Ain) aux lieux-dits : Combe Debost, Combe d'Enfer et Combe Masson.

Les travaux seront conduits à ciel ouvert et hors d'eau. L'abattage de la roche se fera par tirs de mines verticales. La société prévoit de mettre en place sur les terrains concernés, une installation de traitement de matériaux afin de valoriser les matériaux extraits. Dans un premier temps, une unité mobile permettra de traiter les matériaux dégagés par l'aménagement d'une plateforme. L'installation définitive sera mise en place sous forme d'une unité primaire en pied des fronts d'exploitation et une unité fixe dans l'ancienne carrière où se trouveront également les installations annexes.

La société a obtenu des propriétaires les droits d'exploitation (fortage) sur l'ensemble des terrains sollicités pour la durée de l'exploitation.

La faisabilité technico-économique étant établie par l'analyse de la ressource présente, il a été retenu d'engager la démarche de mise en exploitation. Pour cela les entreprises **VIVIANY** et **THONON AGREGATS** se sont associées pour créer la société **CARRIÈRES DE SAINT-CYR** dont la vocation est de conduire à bien le projet d'exploitation de la carrière située à Anglefort.

Le projet des Carrières de Saint Cyr s'inscrit totalement dans la politique du schéma. Il concerne la reprise d'une ancienne exploitation d'un gisement de roche massive calcaire, de sorte à pouvoir répondre aux besoins croissants en matériaux visant à se substituer aux granulats d'origine alluvionnaire ; les qualités intrinsèques des calcaires d'Anglefort permettant de nombreuses applications.

La remise en état projetée prend en compte les intérêts écologiques et paysagers en modelant un site favorable à la biodiversité et en menant une réflexion sur l'intégration paysagère de la morphologie finale. Les différents aménagements prévus seront réalisés de manière coordonnée à l'exploitation.

Ces différents éléments montrent la compatibilité du projet avec le Schéma Départemental des Carrières du département de l'Ain.

2.1 Organisation de l'enquête.

Après avoir été désigné par ordonnance du **10 octobre 2016** de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de LYON, j'ai pris contact avec monsieur **Jean-Luc GUERIN** Directeur Général de l'Entreprise SOCCO de CHAVANOD en Haute Savoie

L'entretien a eu lieu en mairie de ANGLEFORT le **mardi 6 décembre 2016** à 9h 30 en présence de Messieurs :

- Bernard THIBOUD maire de ANGLEFORT ;
- Jean luc GUERIN directeur général de l'entreprise SOCCO ;
- Hervé BARBAZ Président de la société THONON-AGREGATS ;
- Daniel CHABERT prospecteur foncier ;
- Robert FAURE, commissaire enquêteur.

Lors de la visite de reconnaissance du site projeté, messieurs GUERIN et BARBAZ m'ont fait part des modalités de l'exploitation de la carrière future et de la façon dont le dossier a été élaboré en étroite collaboration avec les bureaux d'études :

- **ENCEM** Agence de Lyon, Parc Club Moulin à Vent – bât 51 – 33 avenue du Docteur Levy 69693 VENISSIEUX Cedex, pour le montage du dossier d'autorisation d'exploiter au titre des ICPE,
- **CFEG** – 46 rue Marcel Girardin 69330 MEYZIEU pour l'étude hydrogéologique,
- **ECOTOPE** 138 rue des écoles 01150 VILLEBOIS pour l'étude écologique faune et flore,
- **SIMI** - ZA Les Brosses 2 , 9 rue de la Gratiolle 37270 LARCAY société d'ingénierie minière et industrielle pour l'étude des risque de projections lors de la réalisation des tirs à l'explosif.

Les quatre bureaux d'études ont permis d'appréhender les souhaits de la société CARRIERES DE SAINT-CYR et de la commune d'ANGLEFORT quant à l'affectation du site, à savoir de définir les possibilités d'aménagement compte tenu des caractéristiques des terrains puis d'affiner les détails pour optimiser le projet.

Je fais remarquer que le dossier d'enquête présenté, assez important, est certes complet mais pas très bien présenté car il n'en permet pas une appréhension et une lecture facile.

2.2 Déroulement de la procédure.

Les dispositions de l'Arrêté Préfectoral ont bien été respectées; publication a été faite dans deux journaux du département de l'Ain :

- **LE PROGRES** des vendredis 25 novembre et 16 décembre 2016
- **LA VOIX DE L'AIN** des vendredis 25 novembre et 16 décembre 2016

TA LYON n°E16000276 / 69

et deux journaux du département de Savoie :

- **LE DAUPHINE LIBERE** des vendredis 25 novembre et 16 décembre 2016

- **L'ESSOR SAVOYARD** des jeudis 24 novembre et 15 décembre 2016

Un avis d'enquête publique a été annoncé sur le site internet de la mairie.

Apposition d'affiches annonçant l'ouverture de cette enquête à ANGLEFORT commune d'implantation du projet ainsi qu'à BEON, CHAVORNAY, VIRIEU-LE-PETIT et CULOZ, pour le département de l'Ain et MOTZ, RUFFIEUX et SERRIERES-EN-CHAUTAGNE pour le département de la Savoie, communes situées dans le périmètre d'affichage de l'enquête. Une photocopie au format A4 a également été mise en place sur chacun des panneaux réglementaires des différents hameaux de la commune.

Vérification le **mardi 6 décembre 2016** que cet affichage a bien été effectué par la Société CARRIERES de SAINT-CYR, et constat qu'il y a trois avis d'enquête publique affichés et visibles depuis l'accès à la carrière sur la D 992 et en bordure du site projeté (*carrière existante*).

L'avis d'enquête, ainsi que les résumés non techniques des études d'impact et de dangers, sont publiés sur le site internet de la préfecture de L'Ain.

Le registre d'enquête et deux dossiers complets ont été mis à la disposition du public pendant 33 jours, **du lundi 12 décembre 2016 au vendredi 13 janvier 2017** aux jours et heures d'ouverture de la mairie d'ANGLEFORT *les lundi, mercredi et vendredi de 8h à 12h ainsi que les mardi et jeudi de 13h 30 à 17h 30 (sauf jours fériés)*.

Outre la transmission des observations par courrier pendant la durée de l'enquête possibilité également faite par courriel à la préfecture de l'Ain chargée d'acheminer au Commissaire Enquêteur (pref-environnement@ain.gouv.fr).

Permanences du Commissaire Enquêteur en salle des adjoints de la mairie:

- | | | | |
|-----------------|------------------|----|-----------------|
| ▪ lundi | 12 décembre 2016 | de | 8h 00 à 10h 00 |
| ▪ mardi | 20 décembre 2016 | de | 15h 30 à 17h 30 |
| ▪ mercredi | 28 décembre 2016 | de | 9h 00 à 11h 00 |
| ▪ samedi | 7 janvier 2017 | de | 10h 00 à 12h 00 |
| ▪ vendredi | 13 janvier 2017 | de | 10h 00 à 12h 00 |

✧ Le **mardi 17 janvier 2017 à 16h30**, analyse en mairie de ANGLEFORT des questions **écrites et orales** et remise du courrier de synthèse et des photocopies des documents relatifs à ces questions à Monsieur GUERIN. Participaient à cette réunion :

Jean-Luc GUERIN directeur général de l'entreprise SOCCO ;
Hervé BARBAZ Président de la société THONON-AGREGATS ;
Daniel CHABERT prospecteur foncier ;
Bernard THIBOUD maire de ANGLEFORT ;
Robert FAURE, commissaire enquêteur.

TA LYON n°E16000276 / 69

✧ Le **vendredi 28 janvier** réception par courriel du **mémoire en réponse**.
Confirmation par courrier recommandé le 1^{er} février 2017

Cette **enquête qui aurait pu être assez sensible** s'est déroulée dans un **climat serein**. Le ton a toutefois légèrement monté lors de la réception de la délégation des communes de Savoie. J'ai fait remarquer à la délégation des trois communes qui s'est présentée lors de la dernière permanence que, si une pétition a certes une certaine valeur, je comprenais difficilement cette procédure lorsqu'une enquête publique est établie avec une organisation démocratique : registre consultable aux heures d'ouverture de la mairie d'Anglefort, cinq permanences du commissaire enquêteur dont une samedi matin et possibilité de s'exprimer par courrier et par e-mail pendant un mois. Une démarche officielle a toujours plus de portée qu'une signature sur un coin de table sans avoir au préalable consulté le dossier !

Les intervenants cherchaient visiblement à ce que je me range à leur vision du dossier pour émettre mon avis. Un intervenant de la délégation a d'ailleurs mis en doute mon objectivité car bien évidemment, je n'abondais pas dans son sens. Je lui ai rappelé que ma mission est de ne considérer que l'intérêt général et non son intérêt particulier.

Par ailleurs, **une fois l'enquête terminée**, certaines personnes dont une conseillère municipale d'Anglefort absente lors du vote de la délibération et invisible pendant mes cinq permanences, se sont manifestées par voie de presse, pétitions papier et **avaaz**, courriels, tracts, etc.... Ces documents **étant largement hors délais**, je ne peux en tenir compte dans mon rapport d'enquête mais les joins pour mémoire en pièces annexes. Je tiens également à préciser que ces différentes observations ne m'étaient pas adressées.

Monsieur NANTERNE a été le tout dernier intervenant à la fermeture de la dernière permanence. C'est le principal opposant à la carrière au sein du conseil municipal. Ce monsieur m'a adressé par courrier recommandé à mon domicile (ce n'est pourtant pas le siège de l'enquête) le 9 février 2017 une pétition que je transmets telle quelle à la préfecture de l'Ain en même temps que mon dossier. Je remarque tout de même que ces documents parviennent 26 jours après la date de fin d'enquête et que par conséquent je ne peux en tenir compte. Je joins son courrier en pièces annexes à la suite du mémoire en réponse du porteur du projet tout comme le mail de Madame Sandrine SIMON qui est dans le même cas.

2.3 Résumé non technique de l'étude d'impact :

Les terrains de l'exploitation projetée sont implantés dans le département de l'AIN, à l'extrémité sud du territoire communal d'ANGLEFORT. La demande porte sur une surface d'environ 18.5 ha., sur le versant Est du massif du grand Colombier. Si le paysage est globalement un paysage forestier, on reconnaît une ancienne carrière qui a été exploitée, d'une part à la fin du XIXème siècle pour fournir de la pierre de taille, puis au début des années 1980 dans le cadre des aménagements du Rhône. Le carreau existant représente une superficie d'environ 4 ha.

Le site est à l'écart des habitations, la plus proche est à plus de 430 m. Les reliefs et boisements alentours limitent fortement les visions sur le site depuis le territoire d'Anglefort. Mais situé à flanc de relief, la carrière sera nettement perceptible depuis le versant opposé de la vallée bien que la distance atténuera la perception. L'impact visuel peut être qualifié de moyen.

TA LYON n°E16000276 / 69

L'exploitation du calcaire est prévue pour une durée de 30 ans. Elle sera conduite à sec, par abattage des fronts au moyen de tirs de mines. Les matériaux seront repris à l'aide d'une pelle et/ou d'un chargeur. Les matériaux seront traités par une unité de concassage-criblage qui élaborera les différentes granulométries destinées au marché du

Bâtiment et des travaux publics. L'emprise est séparée en 2 unités par un chemin, la partie aval qui correspond à l'ancienne carrière sera modelée et mise en sécurité, elle accueillera le traitement et le stockage des matériaux. Le carreau est à une cote de 370m NGF.

L'emprise amont sera la source principale de matériaux. En fin d'exploitation, le carreau sera à la cote 405 NGF. Il a été retenu de placer la limite haute de la carrière, au niveau de la courbe de niveau 525 NGF. La production moyenne annuelle prévue est de 200 000 t, avec un tonnage maximum de 300 000 t.

La commune d'Anglefort est desservie par la RD 992 qui suit le Rhône en rive droite. Cette route est éloignée du projet, aussi une voie communale doit être empruntée pour relier le projet. Il s'agit de la voie qui a été utilisée à l'origine lors de l'exploitation de la carrière, elle rejoint la voirie départementale au niveau de la limite communale de Culoz. L'évacuation des matériaux par voie routière se fera par un chemin dont l'aménagement est prévu entre la sortie de la carrière et l'accès à la voie départementale RD 992. Cet aménagement se fera sous forme d'élargissement et d'aménagements de points de croisement. En partie basse, la jonction avec la voirie départementale est étudiée avec les services du Conseil Général.

Les activités seront conduites les jours ouvrés, en période diurne, habituellement entre 7h 00 et 18h 00.

Matériaux : La roche exploitée est un calcaire d'âge jurassique (daté de 140 millions d'années environs).

Moyens utilisés : Foration-minage, pelle et chargeur. Les tirs de mines engendreront des vibrations. Cependant, le respect des précautions d'usage permettra de limiter les vibrations à un niveau nettement inférieur aux seuils réglementaires.

Traitement : Installation de concassage/criblage

Superficie totale : 18 ha 36 a 72 ca

Superficie exploitable : 12 ha environ

Cote minimale du carreau : 370 m NGF partie basse et 405 NGF pour la carrière supérieure

Réserve exploitable : 2 530 000 m³

Soit pour une densité de 2.3 : 5 820 000 t

Des matériaux de modelage seront accueillis (matériaux inertes issus de chantiers du BTP). Ces matériaux de remblais sont des matériaux dont le caractère inerte est contrôlé. Une traçabilité est mise en place depuis l'origine des matériaux jusqu'à l'emplacement affecté pour leur dépôt. Les apports auront lieu lors des 3 dernières phases d'exploitation, en majeure partie sous forme de contre-voyage.

Les eaux souterraines du secteur circulent dans les massifs calcaires karstifiés.

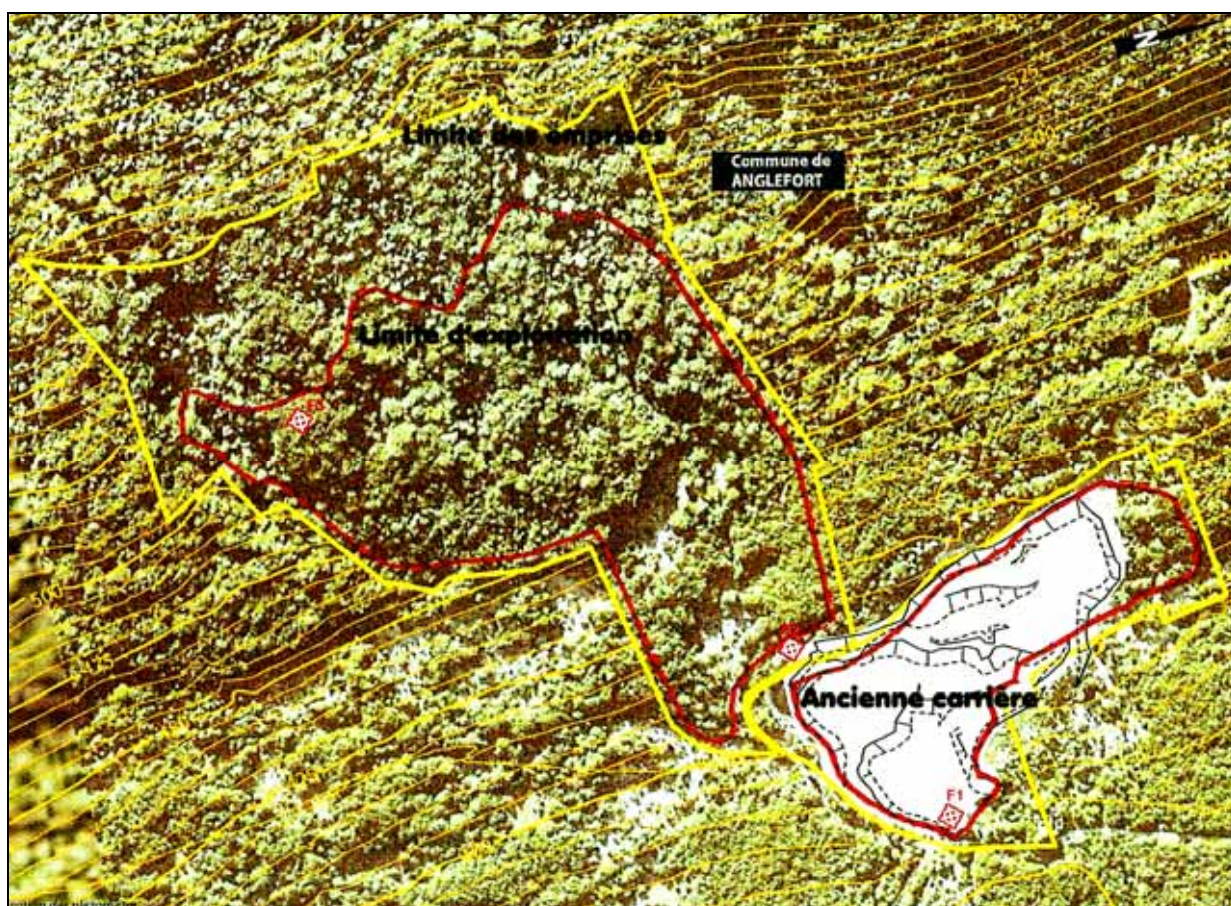
TA LYON n°E16000276 / 69

Concernant les eaux de surface, le Rhône draine le secteur, le ruisseau du Verdet circule en pied de versant. Il n'y a pas de captage d'eau potable dans les environs si ce n'est en amont le captage qui alimente le hameau de Bezonne situé plus haut dans le versant. Sur les terrains concernés par le projet, après un épisode pluvieux, les eaux

s'infiltreront à la faveur des fissures et des phénomènes karstiques affectant le calcaire. Elles rejoignent les drains majeurs du réseau souterrain. Elles peuvent sortir à la faveur d'une fissure puis se réinfiltrer dans le massif.

Les terrains sont occupés par des boisements (chênes, frênes, charmes...), des prairies et une végétation rupicole. Les relevés n'ont montré la présence d'aucune espèce floristique protégée. Mais la présence d'un milieu à enjeu fort est constatée : Eboulis à *Gymnocarpium*. Parmi la faune présente, le papillon la baccante est protégé, deux oiseaux protégés sont probablement nicheurs sur le site. Le faucon pèlerin fréquente parfois la falaise située à quelques centaines de mètres. Quelques reptiles ont été observés (lézard des murailles, lézard vert, couleuvre verte et jaune), ils ne présentent pas d'enjeux particulier. **Le contexte boisé conduit à déposer une demande d'autorisation de défrichement parallèlement à ce dossier.**

Le recensement des servitudes montre qu'aucune servitude ne s'applique sur les terrains concernés qui pourraient entraver leur mise en exploitation. La voie ferrée Culoz/Genève, longe le Rhône et pourra, dans un second temps, être utilisée pour assurer l'évacuation des matériaux extraits.



Présentation du site actuel et du projet d'extension

TA LYON n°E16000276 / 69

La configuration du site n'est pas favorable à la propagation des bruits vers les riverains les plus proches. L'analyse de la propagation des bruits au voisinage de l'exploitation montre que l'activité du site sera faiblement perçue. Les autres effets seront faibles ou réduits par la mise en place de mesures particulières. Les effets liés aux émissions de poussières seront limités du fait de l'éloignement des riverains et par la

présence d'écrans boisés. Les gaz d'échappement liés au fonctionnement des engins seront émis en faible quantité et en plein air. Il n'y a pas lieu de redouter une incidence sur la santé des populations riveraines.

L'utilisation d'hydrocarbures pour le fonctionnement des engins est une source potentielle de pollution pour les eaux souterraines. Ici, le risque sera limité, car il n'y aura pas de stockage d'hydrocarbures et des mesures de protection seront prises lors des opérations de ravitaillement des engins et machines.

L'activité n'utilisera pas d'eau si ce n'est pour l'abattage des poussières. Ainsi il n'y aura pas de rejet d'eau de process et donc, pas de risque de pollution par cette voie.

Une extension d'un des sites est à l'étude, elle pourrait conduire à définir des emprises proches du projet des carrières de Saint-Cyr pour prendre en compte des milieux floristiques intéressants ; elle serait latérale par rapport au projet (côté nord). De ce fait, le risque éventuel est lié aux poussières susceptibles d'être émises par les travaux. Des mesures sont projetées pour éviter les émissions excessives de poussières.

La remise en état vise à réintégrer le site dans son environnement et à assurer la sécurité sur le long terme. Elle permettra de redonner une vocation écologique dans une configuration paysagère satisfaisante. Les travaux seront réalisés, dès que possible : au fur et à mesure de l'avancement de l'extraction, dès que les fronts ou le carreau auront atteint leur position finale. L'exploitation de la partie supérieure de l'emprise sera terminée en phase 3. La coordination des travaux de remise en état permettra de bénéficier des accès.

Les travaux de remise en état seront menés de façon coordonnée à l'extraction afin d'en limiter les coûts mais surtout afin de réduire l'impact causé par l'exploitation. Des matériaux de remblais sont reçus pour assurer le modelage du site après extraction des matériaux.

2.4 - Méthode d'exploitation:

La carrière sera exploitée de manière à limiter son impact sur l'environnement, conformément à l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié. Le défrichement et les travaux de décapage seront réalisés préalablement en fonction de l'avancée de l'exploitation. L'extraction est conduite par foration-minage. Les fronts unitaires sont haut de 15 m et sont séparés par des banquettes de 20 m au moins en période d'extraction. A l'issue de l'extraction, la largeur des banquettes est adaptée au choix d'aménagement .

Les matériaux abattus sont traités par une installation de traitement placée sur le carreau de la carrière.

TA LYON n°E16000276 / 69

Phasage de l'exploitation : 6 phases d'exploitation de 5 ans sont prévues :

⇒ **Phase 1**

L'exploitation concernera tout d'abord l'ancienne carrière qui sera remodelée pour accueillir l'unité de traitement. Les matériaux extraits seront transformés par une unité mobile de traitement. Puis l'exploitation débutera sur l'emprise principale par le bas pour dégager une plateforme de travail.

L'installation de traitement fixe sera mise en place dans l'ancienne carrière. Le groupe primaire sera installé en pied de front.

⇒ **Phase 2**

L'exploitation se poursuivra dans la carrière principale, vers l'ouest en repoussant les fronts, jusqu'à une cote de l'ordre de 495.

⇒ **Phase 3**

L'exploitation se poursuit en continuité de la phase précédente. En fin de phase l'exploitation aura atteint le sommet de l'emprise retenue (cote 525). Le front supérieur est remis en état.

⇒ **Phase 4**

Les fronts inférieurs seront repoussés vers leur position définitive. En fin de phase, les quatre fronts supérieurs sont à leur position définitive. Ils sont remis en état dès qu'ils ont atteint cette position.

⇒ **Phase 5**

L'exploitation se poursuit par le recul des fronts 5 et 6 jusqu'à leur position définitive

⇒ **Phase 6**

L'extraction de la carrière se termine : les fronts inférieurs sont mis en position définitive. Les travaux de remise en état sont achevés.

L'exploitation sera conduite par campagnes en fonction des besoins liés aux marchés de l'entreprise. Les horaires de travail se limiteront à la période diurne, habituellement : 7h00-18h00, du lundi au vendredi.

3. Impacts liés à l'exploitation de la carrière

3.1 Rappel des données générales et de la réglementation.

En préambule, je signale toutefois que le montage du dossier d'enquête présenté par la **Société « GRAVIERES DE SAINT-CYR »** a mobilisé les ressources propres de l'entreprise qui s'est appuyée sur les compétences de bureaux d'études spécialisés : **ENCEM** (montage du dossier), **CFEG** (étude de l'hydrogéologie) **ECOTOPE** (étude écologique faune et flore) et **SIMI** (tirs à l'explosif) . Les études ont été menées par une équipe pluridisciplinaire composée de généralistes de l'environnement et de spécialistes (écologues, paysagistes, géologues, hydrogéologues, acousticiens...) dont les capacités d'expertise ne peuvent être mises en doute.

Les effets prévisibles du projet sur l'environnement et le voisinage concernent le bruit, les vibrations, les poussières, la circulation routière et le paysage. Ces effets sont tous étudiés dans le dossier d'Etude d'Impact. Des mesures compensatoires sont prévues et seront mises en place.

L'exploitant est **contraint de respecter ses engagements** portant sur les techniques et le phasage des opérations d'extraction et de traitement, la remise en état coordonnée du site, l'hygiène et la sécurité des personnes ainsi que sur la réalisation des mesures compensatoires éventuelles. La législation en vigueur dans ces différents domaines s'impose de fait à l'exploitation de ce site.

Les matériaux de remblais sont des matériaux dont le caractère inerte est contrôlé. Une traçabilité est mise en place depuis l'origine des matériaux jusqu'à l'emplacement affecté pour leur dépôt. .

L'inspecteur des installations classées veille au respect de l'Arrêté Préfectoral d'Autorisation et du Dossier d'Etude d'Impact. Il peut demander que des prélèvements, des contrôles ou des analyses soient effectués par un organisme indépendant dans le but de vérifier le respect des prescriptions de l'arrêté. **La Commune peut saisir les services administratifs ou la Préfecture et dispose du pouvoir de police** hors de l'autorisation et son avis est requis lors de la fin des travaux.

Tous les enregistrements, rapports de contrôle et registres mentionnés dans l'arrêté sont conservés respectivement durant un an, deux ans et cinq ans à la disposition de l'inspecteur des installations classées.

Le département de l'Ain dispose depuis le 7 juin 2004 d'un **Schéma Départemental de Carrières**.

3.2 Environnement économique et humain.

Anglefort , est une commune rurale de 1142 habitants (*1^{er} janvier 2015*), située dans la vallée du Rhône, en aval de Seyssel (Ain).

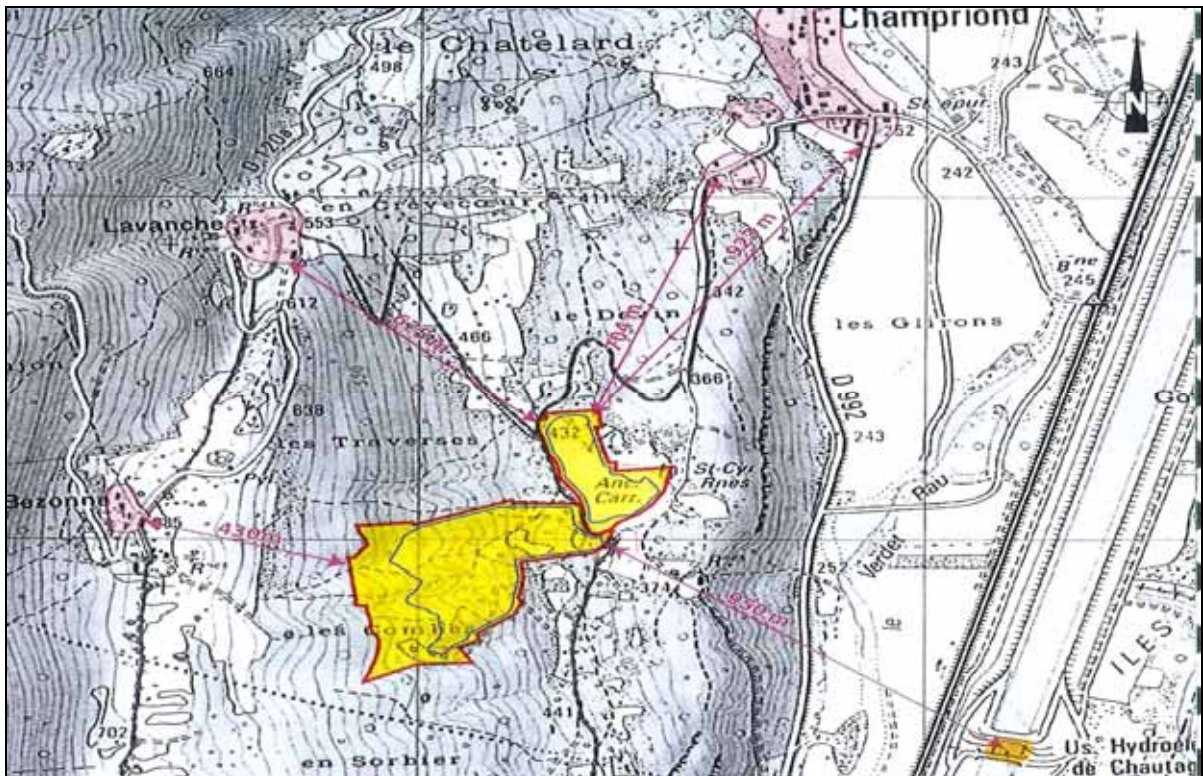
TA LYON n°E16000276 / 69

Limitrophe avec la Savoie et la Haute-Savoie, elle s'étend sur 2 926 ha, depuis les rives du Rhône jusqu'aux crêtes du massif du Colombier qui culmine à 1 534 m et d'où l'on peut découvrir un superbe panorama sur les Alpes et le lac du Bourget. La population est en nette augmentation (+ 182 habitants depuis 2009). Notons qu'une

trentaine de clafordants, travailleurs transfrontaliers, rejoignent quotidiennement la Suisse.

L'activité économique se répartit entre le secteur agricole, le tourisme, le commerce et l'artisanat. Egalement sur cette commune, sont installés l'usine électrométallurgique **FERROPEM** et l'aménagement hydroélectrique de la **CNR**. L'habitat est essentiellement localisé au pied du relief composé d'un bourg principal qui reste relativement aéré où se concentre une grande partie de la population. Ce bourg est le siège de la Mairie et de l'École, la présence d'artisans (différents corps de métiers du bâtiment, de la réparation automobile) et des commerçants (salon de coiffure), ainsi qu'un cabinet d'infirmières et une auberge communale de 12 chambres. Un point tabac-presse-poste va réouvrir prochainement.

Les principaux hameaux sont : MIEUGY, BOURSIN, CHAMPRION et quelques groupements d'habitations MOIRET, BEZONNE, LAVANCHE.



Environnement humain aux alentours du projet

Le site se trouve en milieu rural. Les populations potentiellement concernées sont les habitants de la commune d'Anglefort et de Culoz, plus particulièrement les habitations des villages et hameaux les plus proches de la carrière.

Aucun établissement sensible (école, hôpital...) n'est recensé au voisinage de la carrière. Rappelons d'autre part que le site ne se trouve pas dans l'emprise d'un périmètre de protection de captage d'eau potable.

TA LYON n°E16000276 / 69

Toute incidence sur la qualité d'eaux captées pour l'alimentation humaine est à écarter. Le risque lié à la présence de culture est très réduit du fait de l'éloignement des zones de cultures.

Le territoire communal d'Anglefort est marqué par une certaine prégnance agricole. 459 ha sont destinés à l'agriculture, essentiellement en pied de versant et en plaine. L'essentiel de l'espace agricole est occupé par les surfaces toujours en herbe (272 ha soit 60% de la SAU). Les céréales sont cultivées sur des petites et moyennes parcelles.

En terme d'emploi, il s'agit d'une opération avec peu de création, il n'y aura donc sur site que 4 à 5 personnes pendant les périodes d'extraction.

L'entreprise a les capacités financières à la réalisation d'un tel projet. Les garanties seront constituées dès la notification de l'autorisation et seront annexées à la déclaration de début d'exploitation prévue à l'article 23.1 du décret n° 77.1133 du 21 septembre 1977.

L'exploitation sera clôturée sur tout son périmètre. Son accès sera seulement possible par l'entrée principale et réservé exclusivement au personnel de l'entreprise.

3.3 Impact sur la faune et la flore, sensibilité écologique.

Le secteur concerné par le projet est localisé majoritairement au niveau d'anciennes carrières codifiées sur la carte des habitats en COR 87. Ces milieux sont d'un intérêt écologique relativement limité et l'impact écologique du projet y est donc plus réduit.

Impact sur la faune :

- **les insectes** : la Bacchante est une espèce de milieux forestiers ouverts qui affectionne particulièrement les clairières de pelouses et lisières forestières à Brachypode pour ses chenilles. Il y a donc un risque de destruction des espèces mais aussi de leurs habitats en bordure du site d'exploitation.

- **les reptiles**: l'impact sera fort sur les espèces protégées observées par destruction des habitats et probablement des espèces. Néanmoins, ceci est à relativiser. Ces espèces sont communes (pour le Lézard des murailles) à relativement commune (pour le Lézard vert). De plus, ces espèces sont aussi présentes sur la zone élargie non impactée par le projet. Il apparaît que le lézard des murailles et le lézard vert sont impactés directement par les travaux projetés. Néanmoins une carrière maintient tout au long de son exploitation des milieux favorables à ces deux espèces.

- **l'avifaune** : si la falaise n'est pas touchée, il n'y aura pas d'atteintes à la zone de reproduction du Faucon. Néanmoins, l'habitat de chasse sera modifié car l'avifaune le fréquentant (source de nourriture pour le Faucon) sera plus rare. De plus, il faudra étudier l'impact indirect sur la reproduction de l'oiseau. En effet, les nuisances sonores occasionnées par la carrière juste au-dessus des falaises, pourraient avoir un impact (dérangement).

TA LYON n°E16000276 / 69

La présence du Faucon pèlerin dans les environs (falaises de Saint Cyr) conduit à s'intéresser à cet oiseau, sachant qu'il n'est pas apparu nicheur dans l'emprise même. Cet oiseau est connu comme nicheur sur des sites de carrières de roches massives en

exploitation, il accepte donc les effets de l'activité d'une carrière. Il est à noter que le Faucon utilise un très vaste domaine de chasse, la transformation en carrière d'une surface de moins de vingt hectares, ne réduit pas de façon significative son domaine de chasse.

Impact sur la flore :

Ailleurs, l'impact sera plus important. Plusieurs habitats d'intérêt sont présents : les pelouses sèches, les groupements de dalles, les groupements des éboulis.

- Concernant les dalles, la carrière peut en créer de nouvelles qui seront alors recolonisées par la formation végétale typique.

- Concernant les éboulis, les groupements d'éboulis à *Gymnocarpium* qui sont les plus intéressants ne seront pas impactés par le projet car situés seulement dans le périmètre élargi. Les groupements d'éboulis à *Melica* seront impactés par le projet. Néanmoins, comme expliqué plus haut, ce sont des habitats qui recolonisent facilement les anciennes carrières. Il y aura donc un impact plus réduit sur cette association.

- Concernant les milieux forestiers, l'impact sera fort : il y aura destruction des habitats.

Le projet semble conciliable avec la sensibilité écologique qui a pu être constatée si des mesures compensatoires sont mises en oeuvre et le projet adapté en fonction des contraintes écologiques (problématique Faucon pèlerin, notamment).

Incidence sur les sites Natura 2000 :

Les risques d'impact sur la faune et la flore des environs ne sont pas significatifs à l'exception des tirs de mines. Toutefois nous notons que trois sites Natura 2000 sont situés dans les environs :

- **PLATEAU DU RETORD ET CHAÎNE DU GRAND COLOMBIER (ref. SIC FR 8201642) :**

Ce site recoupe l'extrémité sommitale du territoire de la commune d'Anglefort au niveau du sommet de la chaîne.

- **ENSEMBLE LAC DU BOURGET-CHAUTAGNE-RHÔNE (ref. ZPS FR 8212004) :**

Ce site recoupe l'extrémité inférieure du territoire communal mais ne concerne ni le projet ni ses abords. Il concerne le fond de vallée en rive droite du Rhône, les milieux sont totalement distincts et sans relation.

- **ENSEMBLE LAC DU BOURGET-CHAUTAGNE-RHÔNE (ref. SIC/pSIC FR8201771) :**

Ce site recoupe l'extrémité inférieure du territoire communal d'Anglefort, mais ne concerne ni le projet ni ses abords. Il concerne le fond de vallée en rive droite du Rhône, les milieux sont totalement distincts.

Aucun impact sur ces milieux n'est donc à prévoir. Les terrains concernés sont en dehors de tout statut de protection. Cependant, un arrêté de protection de biotope est présent à 800m à l'ouest du site, intitulé « Protection des oiseaux rupestres ».

TA LYON n°E16000276 / 69

L'environnement biologique du site n'est pas particulièrement riche, la zone étudiée est assez dégradée d'un point de vue écologique. Toutefois, la pauvreté biologique de cette zone et l'absence d'espèces relevant des Directives Oiseaux et Habitats permet de penser que les incidences d'exploitation d'une carrière sur ce site sont

faibles à nulles. Il faut mentionner que les divers maniements de terre perturbent les milieux et favorisent l'installation d'espèces envahissantes (*Renouée du Japon, Buddleia, Robinier faux acacia...*). Il est donc nécessaire d'en tenir compte et de les surveiller de manière à traiter le problème le plus rapidement possible avant leur installation.

3.4 Impact lié aux tirs de mines.

Sur le site, les tirs de mines seront réalisés par un employé spécialisé titulaire du CPT, selon une fréquence normale de 1 à 2 tirs par mois environ. L'utilisation de microretards permet d'échelonner la mise à feu au niveau de chaque trou de quelques dizaines de millisecondes et de limiter les nuisances : la vibration émise sera alors proportionnelle à la charge unitaire et non à la charge globale. Des mesures seront prises par la société pendant la durée de l'exploitation pour limiter davantage les effets des tirs de mines

L'intérêt des tirs de mines est de fracturer et d'abattre la roche au pied du front. Mais lors des tirs, il subsiste un risque de projections des blocs ou pierres à plus ou moins grande distance. La maîtrise des techniques de tir permet de limiter le risque qui reste dû à des incidents de chargement, de bourrage ou de méthodologie.

Les tirs de mines utilisés pour l'abattage des matériaux sont source de vibrations et éventuellement, de projections. Ils provoquent un ébranlement qui se propage à partir du point d'explosion. Cet ébranlement peut être ressenti comme une gêne et provoquer des dommages aux constructions avoisinantes, si son intensité est trop forte et si aucune mesure de protection n'est prise par l'exploitant.

Dans certaines conditions, les matériaux peuvent être projetés à plusieurs dizaines de mètres de distance. Ils peuvent alors engendrer des dégâts sur les biens ou les personnes. Pour éviter les risques liés aux projections, il est retenu d'organiser les tirs : des tirs de moindre importance sont réalisés lors de l'ouverture d'un nouvel étage, puis les tirs courants sont orientés, l'abattage se faisant en direction du Nord ou du Sud et non en direction de l'est.

En milieu karstique il est possible que la foration intercepte une fissure, le suivi des opérations de forage permet d'alerter le mineur sur la présence de fissure de sorte qu'il puisse adapter son chargement voire procéder par tubage avant chargement. Pour préciser le risque de projection, une étude trajectographique a été confiée au bureau d'étude spécialisé SIMI qui indique que le risque est confiné aux emprises du projet ou à ses abords immédiats.

TA LYON n°E16000276 / 69

☞ Rappel de la réglementation :

L'exploitant est tenu de prendre en compte les effets des vibrations émises par les tirs réalisés. L'arrêté du 22 septembre 1994 stipule que les tirs de mines ne doivent pas

être à l'origine de vibrations susceptibles d'engendrer, au niveau des constructions avoisinantes, des vitesses particulières pondérées supérieures à 10 mm/s mesurées suivant les trois axes de la construction.

Les risques de projections et de vibrations sont des effets directs et ponctuels, car liés aux opérations de tir de mines. Ils cessent dès la fin de l'exploitation du site.

3.5 Effets sur le voisinage: les bruits.

L'air peut véhiculer des ondes sonores engendrées par l'extraction et le transport des matériaux. Cette propagation s'effectue avec une intensité différente en fonction notamment du sens des vents dominants et de la topographie. La topographie, contrastée dans ce secteur conduit à une propagation des nuisances selon l'axe nord-sud principalement. Le bruit, lorsqu'il est excessif, peut occasionner une altération de la santé des riverains.

Le secteur dans lequel se situe le projet d'exploitation de la carrière est un espace à faible intensité acoustique, dont les principales sources de bruit susceptibles d'influencer l'ambiance sont (*par ordre de perception décroissante*) :

- activités de la carrière (extraction, traitement, sirène de recul des engins, etc...)
- circulation sur route départementale RD 992,
- circulation des trains sur la voie SNCF,
- activités agricoles (élevage, travaux des champs, etc...),
- bruits naturels (oiseaux, vent, etc...).

Les bruits générés par le fonctionnement de l'exploitation résulteront :

☞ De manière continue :

- ♦ du fonctionnement des engins (pelle, chargeur...);
- ♦ du trafic des camions clients ;
- ♦ de l'installation de traitement.

☞ De façon épisodique :

- ♦ de l'utilisation d'explosifs.

Le site se trouve dans un environnement peu bruyant. L'activité sur le site ne sera conduite que les jours ouvrables entre 7h00 et 18h00, ce qui restreint le risque nuisances sonores à ces seules périodes.

☞ Rappel de la réglementation :

En matière d'émissions sonores, c'est l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, qui est pris pour référence. Il s'agit d'une exploitation de carrière et d'une installation de traitement mobile.

TA LYON n°E16000276 / 69

Les dispositions de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994 modifié par l'arrêté ministériel du 24 janvier 2001 seront appliquées.

L'article 22.1 de cet arrêté précise qu' « *en dehors des tirs de mines, les dispositions relatives aux émissions sonores des carrières sont fixées par l'arrêté du 23*

janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement ».

Il définit deux périodes distinctes par 24 heures, à savoir la période diurne, 7h-22h et la période nocturne 22h-7h. Les seuils qu'il fixe sont les suivants :

Niveau de bruit ambiant existant dans les Z.E.R.	Emergence maximum admissible pour la période diurne sauf dimanches et jours fériés	Emergence maximum admissible pour la période nocturne, dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 dB(A) et inférieur ou égal à 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
Supérieur à 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Les niveaux de bruit à ne pas dépasser en limites de propriété de l'établissement ne peuvent excéder 70 dB(A) en période jour et 60 dB(A) en période nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite ». Ces niveaux de bruit en limite sont fixés par l'arrêté préfectoral d'autorisation « de manière à assurer le respect des valeurs d'émergences admissibles .

La carrière doit être exploitée de telle façon que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne, susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celles-ci. Les bruits engendrés seront en majorité ponctuels (fonctionnement des engins de chantier, temps de chargement et de passage des camions).

Le bruit des tirs de mine n'est pas pris en compte par les textes réglementaires en vigueur. Il apparaît que la gêne liée au bruit du tir vient de l'effet de surprise et de l'intensité très ponctuelle du bruit effet de claquement. La pratique de l'amorçage selon la technique des microretards permet de remplacer le claquement d'un tir par un roulement moins préjudiciable pour les riverains. D'autre part pour éviter l'effet de surprise, il est retenu d'avertir les populations par voie d'affichage. Les tirs ont lieu plutôt en fin de matinée, période la moins pénalisante.

La conduite du projet d'exploitation du site par la société Carrières de Saint-Cyr ne présente pas de sensibilité particulière, son impact sonore sur le voisinage est limité. Les émergence estimées sont toutes inférieures aux seuils réglementaires en période diurne, de même qu'en limite d'emprise du site.

3.6 Effets sur le voisinage: les poussières.

Une limitation maximum des poussières est réalisée sur la carrière. Rappelons que, pour la santé, le risque avéré consécutif aux poussières de carrière, en quantité excessive, est lié à la présence de silice pouvant entraîner des silicoses ou de quartz des risques de pneumoconiose.

TA LYON n°E16000276 / 69

Sur cette carrière, la nature calcaire du matériau permet d'écarter le risque sanitaire. Comme pour le bruit, le vent peut propager les poussières, mais les quantités restent minimales au vu de la faible teneur en fines et de l'humidité intrinsèque des matériaux.

Les poussières constitueront la principale source de pollution de l'air lors des travaux d'exploitation. Elles seront générées par :

- les opérations de décapage et de remise en état ;
- la circulation des engins sur les pistes d'exploitation ;
- l'alimentation et le fonctionnement de l'installation de traitement ;
- l'évacuation des matériaux ;
- à la déflation des stocks (entraînement par le vent des matériaux les plus fins).

C'est principalement l'installation de traitement et le chargement des camions, ainsi que leur circulation et celle des engins, qui pourront engendrer des envols de poussières. La foreuse produira peu de poussières, compte tenu des dispositifs techniques dont elle est équipée (aspirateur).

Pour limiter les envols, les mesures suivantes sont donc prises :

- les points sensibles de l'installation seront capotés.
- la vitesse de circulation des engins et véhicules au sein de l'exploitation sera limitée à 20 km/h.

Les envols de poussières seront favorisés par la position dominante du site qui le rend sensible aux vents. Cependant, les boisements alentours contribueront à réduire les émissions de poussières à l'extérieur du site.

Selon leurs caractéristiques intrinsèques et les conditions atmosphériques, les poussières peuvent avoir trois destinées :

- ▲ se déposer sur le site et être remises en suspension dans l'air, par le passage des véhicules, avant de se déposer plus loin ;
- ▲ être lessivées par les eaux météoriques et infiltrées par les eaux d'infiltration dans les sols ;
- ▲ être soulevées et mises en suspension dans l'air par les vents. Ces envols de poussières ne sont toutefois sensibles que par temps sec et venteux. Les axes de propagation préférentiels sont le Nord et le Sud (effet de vallée). Selon cet axe les habitations les plus proches sont distantes de 700 m côté nord et 1 500 m côté sud.

Du fait de la configuration de l'environnement du site, les poussières ne peuvent entraîner des nuisances que sur :

- ▲ l'esthétique des paysages : blanchiment par le dépôt des poussières... ;
- ▲ la végétation : limitation de la photosynthèse chez les végétaux...

La climatologie indique une fréquence des précipitations qui conduit à une élimination assez rapide des dépôts de poussières. On ne peut craindre un dépérissement des végétaux ni une trace importante sur le paysage alentours. Néanmoins, un panache pourrait s'observer ponctuellement : des mesures seront donc prises pour lutter contre les émissions de poussières à la déflation des stocks (entraînement par le vent des matériaux les plus fins). Dans le cadre du suivi d'exploitation, des mesures de retombée sont effectuées.

TA LYON n°E16000276 / 69

Par temps particulièrement sec et/ou venteux, il est prévu un arrosage de la piste de circulation en tant que besoin.

3.7 Effets sur le voisinage: odeurs, fumées et impact lumineux.

☞ **Odeurs et fumées** : elles peuvent provenir :

▲ du fonctionnement du moteur thermique des engins de chantier et de l'installation de traitement ;

▲ du brûlage de matériaux divers ou d'hydrocarbures. Les seules émanations produites seront celles dûes aux gaz d'échappement provenant des moteurs thermiques. Ces moteurs seront régulièrement entretenus et leurs émissions maintenues conformes aux normes en vigueur.

Conformément à la réglementation, tout brûlage sera interdit sur le site. Par conséquent, aucun rejet d'éléments toxiques dans l'air n'est à craindre.

☞ **Impact lumineux**

L'activité ne sera pas source d'impact lumineux. En effet, les travaux seront conduits en période diurne.

En période de faible luminosité (hiver), les phares des engins seront utilisés. Aucun risque d'éblouissement des usagers des voies publiques qui sont éloignées.

3.8 Impact sur les eaux.

Les terrains du projet s'inscrivent dans le bassin Rhône Méditerranée qui fait l'objet du SDAGE 2010-2015 entré en vigueur le 17 décembre 2009 pour une période de 6 ans.

La réouverture d'une carrière de calcaire à Angletfort, dont l'exploitation s'effectue hors d'eau, n'est pas de nature à porter atteinte aux objectifs fixés par le SDAGE. Le site se situe en dehors de périmètres de protection de captage.

Aucune zone humide n'est concernée par le projet. De nombreuses mesures sont mises en oeuvre sur la carrière pour empêcher toute dégradation des masses d'eau identifiées dans l'étude d'impact.

⇒ **Eaux d'infiltration**

Le projet se trouve en dehors des périmètres de protection établis pour les captages d'eau potable. Les eaux qui s'infiltrent dans les calcaires se retrouvent dans la plaine alluviale du Rhône drainée en rive droite par le ruisseau du Verdet.

Aucun captage d'eau potable n'est concerné par les exutoires en relation avec le projet :

* Le captage de Bezonne est placé en amont hydrogéologique et ne peut donc pas être concerné par une quelconque pollution.

* Le captage de Culoz situé dans la plaine du Rhône est suffisamment éloigné (près de 3 km) pour que l'aquifère joue son rôle de filtration en cas de nécessité. Les périmètres de protection de ce captage sont distants de plus de 2 km du projet.

TA LYON n°E16000276 / 69

Toute incidence sur la qualité d'eaux captées pour l'alimentation humaine est à écarter.

La structure du massif calcaire conduit à la présence de circulations dans des fissures (failles diaclases, interbanks). L'exploitation des calcaires va recouper certaines fissures. Lors des épisodes pluvieux, certaines fissures peuvent se mettre en charge et amener les eaux au niveau des fronts d'exploitation, comme c'est déjà le cas dans les

fronts de l'ancienne carrière. Les eaux ruissellent alors sur le front pour se réinfiltrer à la faveur d'une autre fissure. Cette circulation sera gérée : les eaux seront dirigées vers une fissure dans laquelle elles pourront s'infiltrer à nouveau.

L'exploitation d'un massif calcaire qui est le siège de circulations karstiques induit un risque de pollution par les hydrocarbures nécessaires au fonctionnement des engins et par les fines liées à l'extraction et au traitement de la roche. L'activité n'utilisera pas d'eau pour la transformation des matériaux, seul l'abattage des poussières consommera de l'eau. Ainsi il n'y aura pas de rejet d'eau de procédés et donc, pas de risque de pollution par cette voie.

⇒Eaux superficielles

Du fait de la forte perméabilité des calcaires à travers leur fracturation naturelle, les eaux précipitées sur le versant en amont du site n'ont qu'une très faible tendance au ruissellement, aussi il n'est pas nécessaire de prévoir une gestion de ces eaux en direction du réseau hydraulique aérien.

Avant exploitation, une opération de défrichage sera conduite ; elle sera immédiatement suivie par le décapage des sols, les matériaux récupérés étant réservés pour la remise en état des lieux. Le défrichage n'aura donc pas pour effet d'entraîner un lessivage du sol. Les eaux circuleront sur la roche et s'infiltreront rapidement à la faveur d'une fissure naturelle du massif.

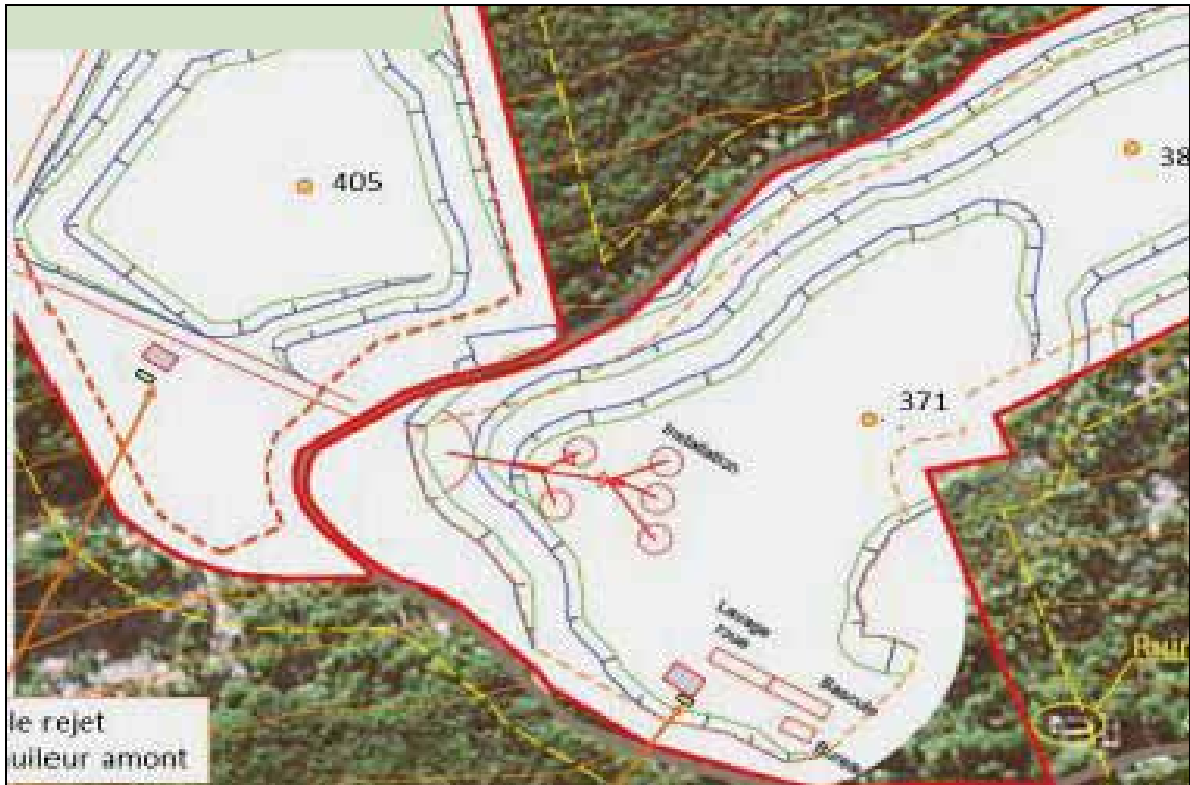
Il reste qu'au niveau des zones de circulation et du carreau, les matériaux graveleux pourront être lessivés par les précipitations, c'est pourquoi il a été retenu de mettre en place au point bas du site des bassins d'infiltration favorisant l'abattage des matières en suspension avant infiltration.

La gestion des eaux de ruissellement est organisée de sorte à éviter le ruissellement et le ravinement. C'est pourquoi les différentes surfaces planes (banquettes, carreau) sont modelées avec une légère pente vers l'amont, c'est-à-dire vers le pied du front ou du talus supérieur.

Ces contre-pentes (2 à 5°) permettront de retenir les eaux et les matériaux terreux destinés à accueillir la végétation. Les eaux de ruissellement sur la carrière seront collectées naturellement par la topographie du carreau : une certaine pente aval sera maintenue, ce qui conduira à l'accumulation des eaux le long de la limite est de la partie haute et de la partie basse de l'emprise.

En chacun de ces deux points, sera aménagé un bassin de décantation-infiltration : surcreusement sur une profondeur d'environ 1.50 m et une surface de l'ordre de 920 m² pour la carrière haute et 260 m² pour la carrière inférieure, des matériaux sableux seront placés en fond pour assurer une certaine filtration. Par surverse, ce bassin permettra l'évacuation des eaux en direction d'une zone d'infiltration naturelle (fissure dans les calcaires).

Cette zone permettra la décantation des fines véhiculées par les eaux de ruissellement et leur infiltration. En cas de comblement par les fines, celles-ci seront prélevées à la pelle et réutilisées dans le cadre de la remise en état.



La nappe alluviale est en relation hydraulique avec le Rhône qui est, en général, en position drainante. Ce dernier constitue le niveau de base de la nappe. Le canal d'amenée ici endigué, est bordé par un contre-canal qui se jette dans le canal de fuite à l'aval de l'usine hydroélectrique et qui régule par conséquent la nappe en rive droite de la retenue. Aucune modification des écoulements en eau n'est à attendre. Le projet aussi bien en phase d'exploitation qu'après réhabilitation n'aura aucun impact sur le régime du Rhône.

La nappe phréatique de Chautagne demeure de première importance pour cette région. Elle est située, à l'est du Rhône, s'étend jusqu'aux contreforts du Gros Foug et s'écoule en direction nord – sud. Le projet de carrière la domine d'environ 250 m ; l'étude géologique montre que le site présente nombre de fractures ou failles qui absorbent les écoulements pluvieux ; les ruissellements sur le flanc Est du Grand Colombier, précisément directement en dessous de l'exploitation, se verront totalement interceptés par le Rhône et son contre-canal rive droite, interdisant physiquement et naturellement tout contact avec elle.

⇒Eaux sanitaires, risques de pollution.

Les eaux sanitaires seront collectées par une fosse septique, vidangée en tant que besoin. L'Entreprise a retenu d'utiliser des sanitaires à récupération totale.

TA LYON n°E16000276 / 69

Les risques de pollution sont très limités puisque les seuls produits polluants présents sur le site sont les hydrocarbures contenus dans les réservoirs des engins et des camions.

Les opérations de ravitaillement seront réalisées quotidiennement (chaque matin), sur une dalle étanche, à l'aide d'un camion-citerne équipé du système de remplissage de type aviation. Ce système permet d'éviter les égouttures et tout débordement du

réservoir. Le véhicule ravitailleur est équipé d'un kit de protection comprenant une bâche de protection des sols et des produits absorbants pour récupérer les éventuels produits tombés au sol.

Le projet aussi bien en phase d'exploitation qu'après réhabilitation n'aura aucun impact sur le régime du Rhône..

3.9 Impact sur la circulation routière.

L'évacuation des matériaux à partir d'un site de carrière doit se faire dans des conditions économiques et environnementales acceptables. Les matériaux extraits seront évacués vers des chantiers relativement lointains. La carrière étant située à flanc de relief, les matériaux doivent rejoindre une voie de communication située dans la plaine.

Deux itinéraires sont possibles :

① le premier consiste à utiliser le chemin qui traverse Champriond. Le chemin est bien tracé mais le passage au niveau des zones habitées n'est pas adapté au trafic poids lourds, l'intersection avec la route D992 est relativement dangereuse : chemin en déclivité arrivant sur une voie circulée avec peu de visibilité.

② Le second itinéraire est constitué de la piste qui avait été utilisée lors de l'exploitation de l'ancienne carrière au XIX siècle, il s'agit d'une piste longue de 1110m, qui depuis le bas de la carrière rejoint la D 992 au niveau de la limite communale avec Culoz (environ à 2 km au sud de Champriond).

Le deuxième accès est plus intéressant en termes d'environnement : il ne passe pas près de zones habitées. Le gabarit, le profil (pente de voisine de 15%) et l'accès à la RD 992 ne sont pas idéals, aussi des aménagements seront réalisés pour permettre un accès sécurisé au réseau routier.

Une fois dans la plaine, il est retenu dans un premier temps d'expédier les matériaux à l'aide de véhicules routiers. L'axe principal qui parcourt la vallée est la RD 992 qui relie Culoz à Seyssel ou Belley à Bellegarde. Il sera utilisé pour alimenter les marchés situés le long de cet axe et au-delà pour regagner le pays de Gex.

Pour quitter le territoire du département de l'Ain et se diriger vers les Savoies, on peut rejoindre Seyssel ou Culoz pour franchir le Rhône et ensuite les routes qui empruntent la vallée des Usses permettent de gagner l'agglomération d'Annecy (50 km). L'accès à Chambéry ne peut se faire par la voie qui suit le lac en rive est : elle est à vocation touristique et limitée en tonnage. La route qui franchit le tunnel du Chat est également limitée en tonnage.

TA LYON n°E16000276 / 69

Ultérieurement l'entreprise envisage d'expédier les matériaux par voie ferrée. Des contacts ont été pris avec les services de RFF (Réseaux Ferrés de France) qui en ont établi la faisabilité technique. Pour cela des managements spécifiques devront être mis en place. Un dossier sera élaboré pour être présenté à la commune puis en Préfecture.

Aujourd'hui, la répartition des modes d'évacuation suivant est envisagée :

- Marché classique 60 % de la production
- Enrochement, 20 % de la production
- Marché de proximité 10 % de la production

- Marché d'approvisionnements urgents 10 % de la production

Sur la base d'une production maximum de 300 000 t/an, l'évacuation de la totalité de la production par voie routière, entraîne un flux moyen annuel de 45 poids lourds/jour ou 90 passages (aller et retour). Pour une année moyenne, la production se limite à 200 000 t/an et le trafic est de 30 véhicules jour soit 60 passages.

Les caractéristiques de la D 992 sont adaptées à un trafic soutenu. Au-delà, les poids lourds empruntent le réseau routier à grande circulation qui a pour vocation de répondre aux besoins des populations en matière de circulation et d'approvisionnement. D'après les données fournies par le Conseil général de l'Ain, le trafic journalier moyen sur la RD 992 est de 2190 véhicules jour dont 350 poids lourds.

Lorsque l'évacuation de l'ensemble de la production est conduite par voie routière, le passage de 90 poids lourds correspond à 4.1% du trafic moyen actuel ou 25.7% du trafic poids lourd, si l'ensemble de la production est acheminé par les mêmes voies.

L'apport de matériaux de remblais se fait au cours des phases 4 à 6 soit sur 15 ans. Ils correspondent à une masse de 600 000 t soit 40 000 t/an ce qui correspond à 25 poids lourds par semaine en moyenne. Ce trafic se fera en quasi-totalité sous forme de contre-voyage : un véhicule qui livre un chantier récupère sur ce même chantier ou sur un chantier proche, les matériaux inertes qu'il achemine à la carrière pour le remblai.

Aménagement pour les véhicules de livraison : il est retenu de mettre en place une bascule afin de contrôler la charge des poids lourds évitant ainsi les risques liés à un dépassement de la masse totale autorisée en charge. En amont du pont bascule, un lave-roues sera mis en place pour éviter que les véhicules n'entraînent de la boue sur la chaussée, il s'agit d'un système de bac doté de cornières faisant travailler les pneus. Les eaux souillées sont évacuées en tant que déchets.

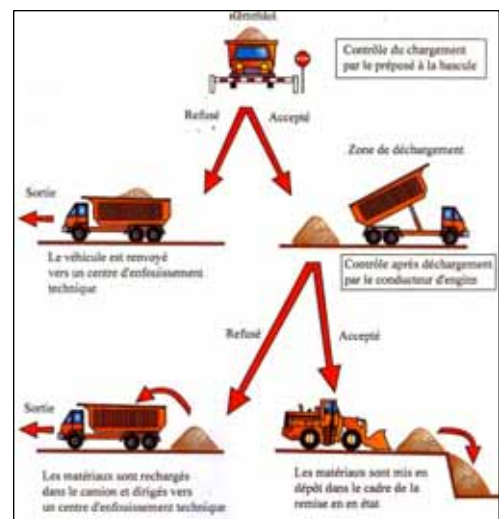
👉 Apport de matériaux de remblai

Pour assurer le modelage du site qui a été défini par l'analyse paysagère, des matériaux d'origine extérieure seront accueillis sur le site. Ces matériaux seront strictement inertes, des procédures seront donc mises en place pour s'assurer de l'acceptabilité des matériaux reçus. L'organisation de l'accueil et de la gestion des matériaux de modelage s'appuie sur l'arrêté ministériel relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations.

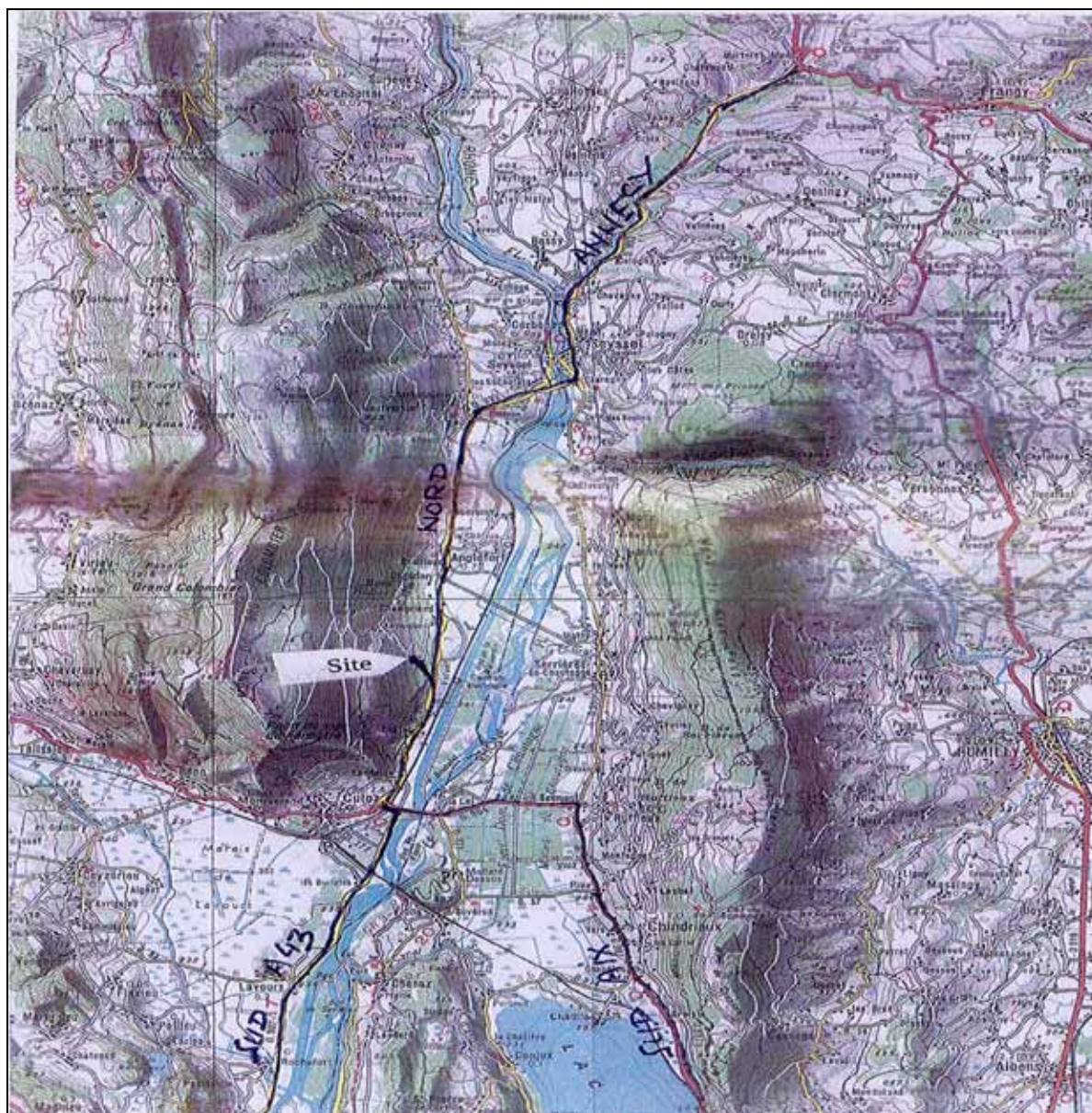
TA LYON n°E16000276 / 69

La Société CARRIERES DE SAINT-CYR est tenue d'instaurer une procédure de contrôle de l'état inerte des déchets apportés conformément aux prescriptions de l'arrêté du 22 septembre 1994 : contrôles visuels du chargement et in situ à son déchargement, vérification du bordereau de suivi et tenue du registre de réception des matériaux.

Compte tenu des différentes observations des élus de Chautagne la société Carrières de Saint-Cyr a revu son projet de circuits et propose les itinéraires suivants :



Conscients de la qualité patrimoniale de cette région, et devant les remarques formulées par les élus, la société propose les itinéraires suivants : (voir carte ci-après). La production moyenne annuelle de la carrière est envisagée à 200 000 tonnes d'impact (art. 3.2.5 p. 75 de l'étude d'impact), soit environ 1 000 tonnes/jour, que nous proposons d'évacuer en 35 voyages/jour :



TA LYON n°E16000276 / 69

- 1) A 40 % vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy, soit 14 tours/jour (maxi 21 t/j) ;
- 2) A 25 % vers le sud, par les RD 992, 904 et 911, via Ruffieux vers Aix les Bains, en évitant le chef-lieu de Ruffieux, soit 9 tours/jour (maxi :14 t/j) ;
- 3) A 35 % vers le sud, via Culoz, par les RD 992, 1504 et 1516, vers l'A43, soit 12 tours/jour (maxi 18 t/j).

Nous n'envisageons absolument pas d'utiliser la RD 911 desservant la Chautagne, conscients d'en préserver les attraits touristiques, écologiques et œnologiques, attachés à ce patrimoine (cf. les levées de boucliers musclés émanant de ces territoires).

L'itinéraire nord, via Anglefort, se trouve actuellement chargé par le trafic induit par les carrières de l'Ain (Hauteville – Chandor etc.) ; on peut espérer que le trafic induit par notre site se s'ajoutera pas en totalité au trafic actuel, se substituant partiellement à celui-ci .

Le trafic poids lourds induit pour la réalisation du plan d'eau Gravrhône à Anglefort ne s'ajoutera pas à celui de la carrière Saint-Cyr car ces travaux seront achevés lors du démarrage de l'exploitation.

Par ailleurs, il convient de noter que le bilan carbone dont il est fait état par un observateur n'a pas lieu d'être, se trouvant calculé sur un itinéraire que nous prohibons dorénavant.

A noter que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

3.10 impact visuel et paysager

Impact visuel et impact paysager sont deux notions qui, bien que différentes, restent liées. L'impact visuel correspond à la modification de la perception d'un site. Il est fonction à la fois de la géométrie du projet et de son paysage d'accueil. La présence d'obstacles visuels liés à la végétation ou au relief limite en effet l'impact visuel d'un aménagement de type carrière.

Si l'impact visuel reste relativement objectif, l'impact paysager se révèle légèrement plus subjectif. Il intègre des notions telles que la sensibilité personnelle et le rapport affectif entretenu avec tel ou tel type de paysage. Ces valeurs, propres à chaque individu, constituent un réel filtre de perception et participent à la difficulté de quantifier l'impact paysager.

Globalement, le projet va modifier son paysage en transformant des terrains actuellement boisés possédant une vocation naturelle en un secteur rocheux, présentant une vocation industrielle. Ces modifications sont perçues différemment selon la position de l'observateur.

TA LYON n°E16000276 / 69

On appelle perception visuelle dynamique, la perception que peut avoir une personne circulant à bord d'un véhicule. Les principaux axes routiers du territoire ont donc été parcourus durant la campagne de terrains afin d'analyser et de rendre compte de l'impact visuel du projet.

Notons que l'implantation de la carrière sur le versant Est du Grand Colombier fortement boisé, limite considérablement les possibilités de vision sur la carrière depuis les quelques routes qui parcourent ce versant (D 120, D 120a et D 120b).

➔ **Depuis la RD 992, à l'Est du projet**

Cette voie, en rive droite du Rhône et de son canal, relie Belley au Sud Bellegarde sur Valserine au Nord, en traversant la commune d'Anglefort et le hameau de Champriond. Elle se situe au pied du relief du Grand Colombier et passe en contrebas du projet.

Le projet sera peu visible depuis cet axe routier. Il va créer une légère échancrure dans les bois du versant et on ne peut exclure totalement la possibilité de voir les fronts de la carrière. Cependant, du fait de la situation élevée du projet, les visions ne seront que rasantes et très partielles. L'installation de traitement sera installée en fond de fouille et donc dissimulée aux regards depuis cette route. **L'impact est faible à nul depuis la RD 992.**

➔ **Depuis la RD 991, à l'Est du projet**

Cette route départementale relie différents villages de la rive gauche du Rhône : Serrières en Chautagne, la Chêtraz, Mathy... Elle propose un parcours au pied du relief du Gros Foug. Les abords de cette route sont relativement dégagés, offrant de nombreuses possibilités de vision sur le versant opposé et donc sur les terrains concernés par le projet de carrière. Les visions sont rasantes et lointaines, le centre bourg de Serrières-en-Chautagne est distant d'environ 3,2 kilomètres de la carrière. Là encore une entaille dans le boisement sera perceptible. Notons qu'en ce qui concerne la reprise de l'ancienne carrière, seule une partie du front supérieur sera visible. En revanche, pour le secteur Ouest, les fronts supérieurs seront visibles et imprimeront leur empreise minérale dans le paysage.

Durant les cinq premières années de l'exploitation (phase 1), le projet ne dépasse pas la cote 435 et l'impact visuel est faible. Les 10 années suivantes (phase 2 et 3) permettent de réaliser les 3 fronts les plus hauts de la carrière et l'impact visuel durant cette période est fort. Le reste de l'exploitation (phase 4 à 6) permet de constituer les fronts intermédiaires et de descendre le second carreau jusqu'à la cote 420. Durant cette période, les 3 fronts supérieurs n'évoluent plus ce qui permet de terminer les différents aménagements qui auront été engagés dès que les fronts auront atteints leur position finale.

L'impact visuel est donc fort à moyen.

➔ **Depuis la RD 56, à l'est du projet**

Cette route parcourt le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug. Elle permet d'accéder au village de Motz et aux différents hameaux développés le long de cet axe de circulation.

TA LYON n°E16000276 / 69

La portion de cette route serpentant de Motz à Serrières-en-Chautagne correspond au GR 65 (chemin de Saint Jacques de Compostelle). Elle est donc relativement fréquentée par les piétons.

Depuis cette voie, les points de vue sur la carrière sont sensiblement les mêmes que depuis la RD 991. On distinguera une empreinte minérale supplémentaire dans le massif forestier. **L'impact paysager est donc faible durant les 5 premières années, pour être fort à moyen par la suite.**

➔ **Depuis le village d'ANGLEFORT, au Nord du projet**

Le village d'Anglefort se situe dans la vallée, au pied de la Montagne du Grand Colombier. Le centre bourg se trouve à une altitude proche de 260 mètres. Le projet de carrière concerne le territoire communal d'Anglefort, il se situe à 3 km du centre du village.

Au sein même du village d'Anglefort, les visions sont le plus souvent arrêtées par les maisons, ce qui réduit les possibilités de vision du projet de carrière et dans les faits, la carrière sera peu visible. En effet, située au Sud du village, elle se retrouvera à contrejour les jours ensoleillés.

Pour ces diverses raisons, **l'impact visuel depuis le bourg d'Anglefort est faible.**

➔ **Depuis le hameau de BOURSIN au nord du projet**

Ce hameau centré sur lui-même, au Nord-Est d'Anglefort, se trouve en fond de vallée, non loin du canal du Rhône. **L'impact demeure faible tout au long de la vie du projet.**

➔ **Depuis CHAMPRIOND, au nord-est du projet**

Depuis ce hameau, au pied de la Montagne du Grand Colombier, on pourra distinguer un vide dans les boisements de la montagne et une partie des fronts. Cependant, le projet se situant 140 mètres au-dessus du village, et occupant une part faible du champ de vision, son image ne vient pas s'imposer au regard. **L'impact visuel depuis ce secteur sera faible.**

➔ **Depuis les hameaux de BEZONNE et LAVANCHE en aplomb du projet**

Bezonne et Lavanche se situent en bordure de la D 120a, à l'Ouest du projet. Ils sont respectivement distants de 430 et 675 mètres du projet. Bien que relativement proches, il n'existe pas de possibilité de vision sur la carrière depuis ces deux hameaux, le contexte boisé dans lequel ils se trouvent forme écran aux vues.

Lorsque l'on s'avance au-delà des zones boisées, la carrière se trouve en contrebas, elle est masquée par la partie supérieure du relief. **L'impact visuel du projet est nul.**

➔ **Depuis le village de MOTZ, au nord-est du projet**

Ce village situé sur le versant ouest de la Montagne du Gros Foug, se trouve au nord est du projet, en rive gauche du Rhône, à une altitude de 400m pour la partie basse du village et de 460m pour sa partie haute.

Depuis ce village, le projet est vu dans sa hauteur, on distingue l'ensemble des fronts. **Le projet a un impact visuel moyen sur ce secteur habité.**

TA LYON n°E16000276 / 69

➔ **Depuis le village de SERRIÈRES-EN-CHAUTAGNE, à l'est du projet**

Le village de Serrières-en-Chautagne situé à flanc de relief se trouve face au projet de carrière. Depuis ce secteur, on perçoit la carrière tant dans sa largeur que dans sa hauteur. Le linéaire des fronts visibles est important : les 4 fronts supérieurs sont presque entièrement vus et les 4 fronts suivants ne sont que partiellement masqués par un relief maintenu à l'avant plan. Quant à l'ancienne carrière qui est reprise durant les cinq premières années de l'exploitation, seul le front supérieur est visible, mais dans sa presque totalité.

L'impact visuel du projet sera donc fort mais atténué par endroit, par la végétation assez dense et haute du secteur (arbres ou haies en bord de route ou chez les riverains) : les possibilités de vision sont alors réduites.

→ **Impact paysager**

Le propre d'une exploitation de carrière est de transformer le paysage : l'excavation issue de la carrière remplaçant le paysage d'origine. La transformation se fait en deux temps : dans un premier temps la suppression de la végétation et la mise en exploitation conduisent à remplacer la couverture initiale, ici des bois et friches, par un milieu minéral. Dans un second temps, les travaux de remise en état restituent un milieu à vocation naturelle. Il reste que la topographie qui préexistait aura été modifiée.

Dans le cas présent, l'exploitation à flanc de relief crée une empreinte minérale. Si ce versant est globalement boisé, il présente cependant quelques motifs, apportant une certaine diversité. Ainsi, par endroit, le boisement d'un vert sombre s'éclaircit et laisse apparaître des trouées plus claires : des clairières. En d'autres endroits, la géologie tourmentée se révèle et la roche apparaît.

Enfin, les stocks et l'installation de traitement se trouvant en fond de fouille, ces éléments ne sont pas visibles depuis l'extérieur. Ils ne modifient donc pas l'ambiance du site en apportant un caractère industriel.

Au vu de ces divers éléments, on peut qualifier l'impact paysager du projet de faible pour le fond de la vallée et le versant Est de vallée de Chautagne et de moyen pour le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug.

3.11 Impact sur le patrimoine culturel et archéologique.

Plusieurs vestiges gallo-romains sont avérés sur la commune d'Anglefort (bâtiments, voie, inhumation). Il n'y a cependant aucun classement à l'inventaire des Monuments Historiques nécessitant l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France et la découverte de vestiges archéologiques en cours de travaux est prévue par tous les arrêtés d'autorisation de carrière. Je rappelle qu'en cas de découverte fortuite lors des travaux de décapage ou d'extraction Carrières de Saint-Cyr s'engage à :

- prévenir par lettre 15 jours à l'avance le **Service Régional de l'Archéologie** des phases de décapage pour permettre un suivi de celles-ci et faciliter les fouilles de sauvetage éventuellement nécessaires ;

TA LYON n°E16000276 / 69

- signaler toute découverte : construction, foyers, fosses, sépultures... ;
- conserver les objets : silex taillés, poteries, bronze, bois... et les tenir à la disposition du SRA ;
- préserver les objets d'art : mosaïque, sculptures...de tout pillage ;
- faciliter les visites des représentants mandatés par le SRA et permettre les prélèvements scientifiques

3.12 Impact sur la santé.

Le présent volet sanitaire, présenté dans le cadre de l'étude d'impact pour l'ouverture d'une carrière calcaire sur la commune d'Anglefort a été élaboré selon les orientations et les recommandations du guide méthodologique de l'INERIS (2003). Il reste que le guide est général pour l'ensemble des installations classées, les émanations potentiellement polluantes d'une carrière en général restent modérées. L'isolement du site retenu ici modère les impacts potentiels.

L'étude des risques sanitaires prend en compte le fonctionnement normal de l'exploitation et envisage également les phases de fonctionnement critique (dysfonctionnement, arrêt d'un système de dépollution...). Elle ne concerne pas le fonctionnement accidentel comme l'explosion, l'incendie ou l'émission de substances anormalement confinées (l'accident correspond à un flux brutal de substances polluantes), traité dans l'étude de dangers.

L'évaluation des risques sanitaires s'effectue par l'inventaire des catégories de substances, rejets et nuisances pouvant provenir de l'installation, susceptibles d'avoir un effet sur la santé publique, et comprend :

- ➔ une détermination de leurs effets néfastes, directs et indirects, intrinsèques et conjugués
- ➔ une analyse des voies de transfert des polluants ou nuisances et une identification des populations potentiellement affectées,
- ➔ une évaluation des niveaux d'exposition des populations aux polluants et nuisances (en prenant en compte le niveau initial d'exposition),
- ➔ une évaluation du risque sanitaire par comparaison entre les niveaux d'exposition et d'éventuelles valeurs de référence.

Il n'y a pas de stockage d'hydrocarbure sur le site, une entreprise spécialisée assure le ravitaillement à l'aide d'un véhicule adapté : véhicule doté d'un pistolet de distribution sécurisé de type aviation, opération sur dalle étanche, les opérations d'entretien des matériels ne sont pas réalisées sur le site mais dans des ateliers équipés à cet effet.

Les autres matières à prendre en considération sont uniquement les poussières émises lors du traitement des matériaux ou lors du roulage des engins et véhicules..

Les travaux peuvent également générer des poussières lorsqu'ils se déroulent par temps sec. Au niveau de l'unité de traitement, divers aménagements sont prévus pour lutter contre les poussières : capotage, aspersion sur les matériaux fins.

TA LYON n°E16000276 / 69

Précisons que le site est assujéti au Règlement Général des Industries Extractives (R.G.I.E), ensemble de procédures et de mesures spécifiques visant à assurer d'une part la sécurité du travail et, d'autre part, la santé des opérateurs. A ce titre, la carrière est sous le contrôle régulier des services de la DREAL et de la Caisse Régionale d'Assurance Maladie et de la Médecine du Travail, seuls organismes habilités à décider de l'aptitude des personnes à tel ou tel poste de travail.

3.13 Mesures de protection et de sécurité.

3.13.1 Sécurité publique

La carrière présentera les risques habituellement rencontrés dans ce genre de chantier, à savoir :

- ➔ chute dûe à la présence de fronts de taille ;
- ➔ renversement dû à la circulation des engins de chantier et des camions d'évacuation des matériaux ;
- ➔ ensevelissement dû à la présence de masses ébouleuses (stocks, fronts...) ;
- ➔ dangers dûs à la présence de sources d'énergie (carburant...) ;
- ➔ nuisances sonores et émissions de poussières. Toutes les mesures seront prises sur le site par l'entreprise pour :
 - ☞ interdire l'accès aux tiers ;
 - ☞ prévenir les tiers des dangers encourus ;
 - ☞ assurer la sécurité des visiteurs autorisés (sous-traitants, contrôleurs...).

Dans la mesure où la carrière est constituée de 2 unités séparées par un chemin public, la traversée de ce chemin par des engins de carrière est susceptible d'être une source de danger pour les personnes empruntant ce chemin. Ce chemin semble n'être que peu fréquenté. Néanmoins toutes les précautions doivent être prises pour éviter les risques pour les populations.

Les effets du projet sur la sécurité publique seront directs et temporaires. Les mesures de prévention concernant le public, prévues par l'exploitant, sont exposées dans l'étude d'impact.

3.13.2 Hygiène et salubrité publiques

Comme toute activité, une exploitation de carrière peut avoir des incidences sur l'hygiène et la salubrité publique selon deux axes :

- ➔ La gestion des eaux usées sanitaires et le dépôt délictueux d'ordures aux abords du chantier.
- ➔ La mise en place d'un système d'assainissement adapté en accord avec le règlement sanitaire départemental évite toute pollution par ce biais.

Dans le cas du projet les dépôts d'ordures ne sont pas acceptés et ne peuvent être que délictueux. Le site d'extraction sera clôturé (des panneaux informant du **Danger** et d'une **Entrée Interdite** seront accrochés sur la clôture à intervalles réguliers) et fermé par un portail en dehors des horaires d'ouverture. Le maintien en périphérie d'une bande de terrains inexploités large de 10m, le respect de la pente de stabilité et la réalisation d'un merlon végétalisé participeront à la mise en sécurité du site.

TA LYON n°E16000276 / 69

3.14 remise en état des lieux

Le projet de remise en état vise à intégrer le site dans son environnement en assurant la sécurité du public. L'insertion se fera par un travail sur l'image visible de la carrière. Il est retenu de maintenir des plateformes suffisantes au tiers supérieur pour pouvoir aménager une zone végétalisée qui coupera la falaise résiduelle limitant l'élancement en hauteur des fronts visibles. Le projet est de restituer à terme un milieu à vocation naturelle : accueil de la faune et de la flore.



Vue d'ensemble après remise en état des lieux

Les stériles issus de l'exploitation sont estimés à 150 000 m³, le complément sera assuré par des apports extérieurs. La réception de matériaux se fera à compter du début de la phase 4, soit sur les 15 dernières années, le rythme sera donc de l'ordre de 10 000 m³/an. Si l'exploitation révèle une quantité de stériles d'exploitation plus importante que prévue, la quantité de matériaux de modelage reçus de l'extérieur sera diminuée d'autant.

La difficulté de récupérer de la terre lors des opérations de découverte du gisement conduit à organiser la récupération de matériaux terreux complémentaires. Une fois sélectionnés (absence de risque de pollution), ceux-ci seront stockés avec les matériaux terreux du site. Ceci permettra de respecter les recommandations de l'étude écologique qui préconise une épaisseur de terre de 80 cm comme support aux plantations.

TA LYON n°E16000276 / 69

Stabilité des talus

Les fronts résiduels taillés dans la masse calcaire seront naturellement stables. Les forages réalisés n'ont pas montré la présence d'argile dans les inter-bancs, ce qui permet d'écartier le risque de glissement bancs sur bancs. Le modelage des formes réalisé pour aménager l'image finale du site sera effectué à l'aide de matériaux du site en retenant leur pente de stabilité soit une pente maximale de 2/3 (hauteur/longueur).

3.15 Mesures complémentaires et compensatoires

Des mesures non spécifiques au milieu naturel permettent de maîtriser les risques de dégradation du milieu et sont donc favorables à la faune et à la flore.

Il s'agit essentiellement :

- * des mesures de lutte contre les poussières, (émission, envol)
- * des mesures de gestion des eaux : elles évitent la pollution et donc la dégradation du milieu aquatique.
- * la lutte contre les bruits excessifs qui peuvent déranger une certaine partie de la faune.

Afin de compenser les impacts résiduels, il est prévu de restituer des milieux favorables à la biodiversité : reconstitution de lisières, entretien des bords de chemins...il a été choisi de privilégier sur le site les mesures pour la Bacchante, ce qui induit une surface de reboisement modérée. Le bilan apparaît défavorable pour les chiroptères forestiers, mais ils bénéficient d'importants espaces sur l'ensemble du versant oriental du Grand Colombier.

Il sera nécessaire de faire intervenir un écologue en amont des travaux pour vérifier la présence ou l'absence des espèces qui n'auront pas pu être évitées via un phasage adéquat. Et si besoin est, faire intervenir un écologue agréé pour la manipulation d'espèces protégées, avant toute opération de défrichage. Les aménagements compensatoires feront l'objet d'une évaluation de leur état de colonisation par la faune dans le but de mesurer l'efficacité de leur fonctionnalité. Cela se traduira par le passage d'un écologue, à la saison favorable, sur le site.

L'ensemble de ces mesures permet également d'éviter de créer une incidence sur les sites Natura 2000 qu'ils soient proches ou plus éloignés

TA LYON n°E16000276 / 69

4- Synthèse des observations : registre, courriers et e-mails

Lors de cette enquête, j'ai constaté que le Conseil Municipal d'ANGLEFORT est favorable au projet et que les clafordans sont assez partagés mais plutôt favorables à la réouverture de la carrière. Il est vrai que le site de la « **Combe Debost - Combe d'Enfer - Combe Masson** » isolé dans la montagne et la forêt est éloigné de toutes habitations et correspond à une ancienne carrière fermée depuis la fin des travaux de la CNR (1982). Il est par contre assez prégnant pour les habitants du hameau de CHAMPRION et de la commune d'ANGLEFORT, qui subiront à hauteur de 40% le trafic des poids lourds lié à l'exploitation de la carrière.

Il apparaît que la plupart des remarques formulées par les intervenants traduisent des craintes ou des incompréhensions principalement dûes au fait que l'exploitant prévoit la mise en œuvre à partir de la quinzième année d'une station de transit de produits matériaux et de déchets non dangereux inertes pour la mise en forme définitive .

Les observations enregistrées lors de cette enquête sont :

- **la délibération** du Conseil Municipal d' ANGLEFORT.
- **40 observations** consignées sur le registre d'enquête.
- **10 observations** par courrier transmis en mairie d'Anglefort.
- **5 observations** par e-mail transmis par le canal de la Préfecture ou de la mairie.
- **12 personnes** sont venues consulter le dossier d'enquête lors de mes permanences et, les réponses apportées à leurs inquiétudes de départ leur donnant satisfaction (*questions orales toutes favorables au projet de réouverture de la carrière*), celles-ci n'ont pas jugé utile de mentionner leur passage sur le registre.

Si, sur la commune d'ANGLEFORT, les avis sont plutôt favorables au projet, les riverains de la rive gauche du Rhône : MOTZ, SERRIERES EN CHAUTAGNE et RUFFIEUX pourtant moins impactés par les nuisances, ont manifesté leur désaccord à travers trois pétitions préparées par les mairies et présentées lors de la dernière permanence. Les pétitionnaires qui se sont manifestés représentent :

MOTZ commune de 430 habitants 92 signatures ;
 SERRIERES commune de 793 habitants124 signatures ;
 RUFFIEUX commune de 834 habitants.....125 signatures.

J'ai fait remarquer à la délégation des trois communes qui s'est présentée lors de la dernière permanence que, si une pétition a certes une certaine valeur , je comprenais difficilement cette procédure lorsque une enquête publique est établie avec une organisation démocratique : registre consultable aux heures d'ouverture de la mairie d'Anglefort, cinq permanences du commissaire enquêteur dont une samedi matin et possibilité de s'exprimer par courrier et par e-mail pendant un mois. Une démarche officielle a toujours plus de portée qu'une signature sur un coin de table sans avoir au préalable consulté le dossier !

COMMUNE d'ANGLEFORT

N°2016/167

DELIBERATION DU 19 DECEMBRE 2016

Vu
le commissaire enquêteur
Robert BOURRE

L'an deux mil seize, le dix-neuf décembre à vingt heures, le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire à la Mairie sous la présidence de Mr Bernard THIBOUD, Maire.

Présents : H THEVAND - F AURELLE - G DELEAZ - C LAVAL - Y GANDELIN - J USSEGLIO - K LACOTE - R TBATOU - G MISTER - J NANTERME - JF THIERRY -

Procuration :

Absent(es) : A DIERICKX - S SIMON

Absent(es) excusé (es) : L BELLON

Secrétaire de séance : J USSEGLIO

Date de convocation : 12/12/2016 - Date d'affichage : 23/12/2016

OBJET DE LA DELIBERATION
CARRIERE de ST CYR : OUVERTURE CARRIERE

Le Maire

-informe que cette carrière existe depuis 1920. Elle a été rouverte avant 1980 pour la construction des enrochements le long du Rhône notamment. Depuis une dizaine d'année, il est projeté de redémarrer l'exploitation. Le volume serait de 200 à 300 000 tonnes/an, soit 1000 tonnes par jour. Le transport des matériaux serait effectué sur un ancien chemin communal débouchant en face du barrage. La commune de Culoz a refusé que la sortie soit sur son territoire.

Les 2/3 des matériaux seraient évacués par le nord et l'autre 1/3 par le sud de la commune.

-Précise que l'enquête publique se déroule de 12 décembre 2016 au 13 janvier 2017 inclus,

-Demande l'avis de l'assemblée sur l'ouverture de la carrière de St Cyr,

Le Conseil Municipal

DECIDE

A 9 voix pour : B Thiboud, H Thevand, G Deleaz, F Aurelle, K Lacôte, JF Thierry, G Mister, C Laval, Y Gandelin

A 3 voix contre : J Usseglio, R Tbatou, J Nanterme

- De donner un avis favorable à l'ouverture de la carrière de St Cyr,
- De transmettre cet avis favorable au commissaire enquêteur pour versement de cette délibération au registre d'enquête publique.

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus,

Le Maire,
Bernard THIBOUD



Accusé de réception en préfecture
001-210100103-20161219-2016167-AR
Date de télétransmission : 10/01/2017
Date de réception préfecture : 10/01/2017

👉 *J'observe que la Conseil Municipal d'Anglefort est largement favorable à l'implantation des Carrières de Saint-Cyr sur la commune.*

Je note également que Madame Sandrine SIMON qui s'est manifestée tardivement comme opposante une fois l'enquête publique close (le 13 janvier 2017) était notée absente non excusée lors de cette séance.

TA LYON n°E16000276 / 69

Observations consignées sur le registre

↳ La plupart de mes réponses fait apparaître, à leur lecture, des mots et/ou paragraphes écrits en caractère « *noir italique* ». Il s'agit d'éléments complémentaires à l'étude d'impact que j'apporte suite aux observations consignées pendant l'enquête. Ces réponses sont personnelles, elles devraient permettre une meilleure compréhension des différentes observations. Je ne fais aucun commentaire sur les observations favorables au projet.

⇒ 1 **Madame PIMPAREL Adérito – 01350 ANGLEFORT :**

« Parcelle n° 516 à la Combe d'Enfer : 2 812 m².

Nous avons une convention de contrat de fortage sur cette parcelle »

↳ *Une convention de contrat de fortage a bien été établie pour cette parcelle.*

⇒ 2 **Un e-mail anonyme reçu sur le site de la mairie d' ANGLEFORT :**

De:	contre@lacarriere.com
Envoyé:	mercredi 21 décembre 2016 10:05
À:	mairie.anglefort@wanadoo.fr
Objet:	Formulaire de contact - www.anglefort.fr
Nom :	contre
Prénom :	la carriere
Adresse :	
Téléphone :	
Email :	contre@lacarriere.com
Message :	Votre carrière de merde à saint cyr ne verra pas le jour, vous allez bousiller le territoire pour une histoire d'argent aujourd'hui commence le résistance

↳ *Ce genre de courriel anonyme et grossier qui, plus est, adressé sur le site de la mairie après avoir créé une adresse « bidon » provient d'une personne au « courage démesuré » qui n'ose pas se présenter devant le commissaire enquêteur pour lui faire part de ses observations !*

On peut être opposant, certes ce n'est pas interdit, mais au moins avoir le courage de ses opinions dans une démarche officielle, sans pour autant se masquer sous un pseudonyme : CONTRE La carrière.com au travers d'un e-mail anonyme.

⇒ 3 **Monsieur Jean-Michel MERCIER, 01350 CHAMPRION :**

« Nuisance sonore, pollution, faune et flore, montagne défigurée. Nuage de poussière sur l'environnement. Trafic des camions. Bruit, tirs de mines, concasseur, pelleuse. »

TA LYON n°E16000276 / 69

↳ *L'impact sur le paysage à partir du hameau de Champrion sera nul car le hameau est situé en contre-bas du carreau (environ 250m). L'analyse de l'environnement montre que l'exploitation peut être conduite en respectant les riverains. La sensibilité paysagère a*

conduit à restreindre le développement en hauteur et à prévoir divers aménagements au niveau des fronts.

Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie représente 40 % de la production soit 14 tours/jour en période normale sur cinq jours en semaine avec maxi 21 t/j en période exceptionnelle.

Les tirs de mine nécessaires aux extractions quoique ponctuels et mensuels seront audibles. Je signale toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores.

Des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité. Je rappelle que la législation impose un contrôle annuel pratiqué par un organisme spécialisé indépendant qui garantit le suivi et l'efficacité des mesures contractuelles.

⇒ **4 Monsieur Yvan LAVAL**

« Je suis favorable à l'ouverture de la carrière de Saint-CYR. »

⇒ **5 Madame Jeanine DELEAZ, 01350 CHAMPRION :**

« Si de prime abord l'exploitation de cette carrière ne me dérange pas vraiment, à part l'impact sur le paysage, je m'inquiète de l'augmentation non négligeable du transport des matériaux sur la circulation poids lourds déjà très importante sur la RD 992 nuisant à la qualité de vie de ses riverains que l'on ne semble pas considérer.

Il serait bon de s'orienter rapidement si ce n'est l'ouverture vers le transport des matériaux par voie de chemin de fer, ce qui allègerait le trafic routier ; il semble que cette solution ne soit pas vraiment envisagée rapidement pour ne pas dire jamais alors que cette exploitation est prévue pour trente ans. »

↳ *L'impact sur le paysage à partir du hameau de Champrion sera nul car le hameau est situé en contre-bas du carreau (environ 250m). L'analyse de l'environnement montre que l'exploitation peut être conduite en respectant les riverains. La sensibilité paysagère a conduit à restreindre le développement en hauteur et à prévoir divers aménagements au niveau des fronts.*

Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie est un peu différent de celui défini dans l'étude d'impact. Il représente 40 % de la production soit 14 tours/jour sur cinq jours en semaine pour la période normale avec maxi 21 t/j en période exceptionnelle.

Le transport par voie ferrée est envisagé par la société, elle effectuera les démarches auprès de la SNCF afin de finaliser ce projet.

⇒ **6 Madame Sandrine CARRADA :**

« J'approuve l'ouverture de la carrière de Saint Cyr et soutiens fortement le projet. »

TA LYON n°E16000276 / 69

⇒ **7 Monsieur Michel CARRADA :**

« Je déclare être favorable au projet de future exploitation de la carrière de Saint Cyr. »

⇒ **8 Monsieur Daniel CHABERT :**

« Intéressante initiative que cette volonté d'envisager l'exploitation de cette carrière plus que centenaire dont les matériaux ont permis l'édification des habitations, ouvrages d'art et monuments de nos contrées jusqu'à LYON et GENEVE ! A saluer également l'éventualité et la possibilité de mettre à disposition des matériaux de qualité auprès des entreprises locales tout en permettant la création d'emplois. BRAVO ! »

⇒ **9 Monsieur Olivier DARBION :**

« Je suis pour l'ouverture de la carrière.»

⇒ **10 Madame Monique DARBION**

« Je suis pour l'ouverture.»

⇒ **11 Madame Charlene REVERDY**

« Avis favorable pour l'intérêt économique que représente le projet de la carrière Saint-Cyr.»

⇒ **12 Monsieur Maurice NANTERME**

« Avis favorable pour la carrière..»

⇒ **13 Monsieur Bernard JASSERME**

« Intervenant au nom de ma cousine BERTON Josiane, nous voudrions savoir si les parcelles nommées :

N° 982 Combe Masson

N° 536 Combe Debost

N° 808 Falaise St Cyr

N° 758 Falaise Saint Cyr..

sont comprises dans le périmètre de la carrière. »

✎ *Aucune des parcelles citées ne se trouve à l'intérieur du périmètre de la carrière.*

⇒ **14 Madame Simone TREMBLEYWEISZ**

« Intervenant pour moi-même, nous préciser si la parcelle 837 Falaise Saint Cyr est comprise dans le périmètre de la carrière ainsi que les parcelles C 4525 – C 546 – C 581 et C 582 situées en Combe Dubost.

Avis non favorable pour les nuisances qui vont suivre : bruit, poussière, transport et environnement.

Pourquoi relancer ce projet de carrière alors qu'il avait été stoppé il y a une vingtaine d'années ?.»

TA LYON n°E16000276 / 69

✎ *Aucune des parcelles citées ne se trouve à l'intérieur du périmètre de la carrière. Le projet se situe sur une ancienne carrière exploitée à la fin du XIXème siècle pour la production de pierre de taille. Au début des années 1980, elle a été exploitée uniquement pour ses besoins en enrochements par la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) pour fournir des matériaux nécessaires à l'aménagement de la chute de Chautagne. Les*

nuisances avancées ont fait l'objet d'analyses détaillées et argumentées dans l'étude d'impact.

⇒ **15 Monsieur BAUD Roland**

« Je suis pour l'ouverture de la carrière.»

⇒ **16 Association de chasse St Hubert d'Anglefort : président BAUD Roland**

« L'association n'est pas contre l'ouverture de la carrière de St Cyr, cette dernière va générer des nuisances pour la faune et la flore et réduire le biotope. Je demande une indemnité compensatoire pour l'Association en contrepartie..»

↳ *Cette demande sera à renouveler pendant l'exploitation de la carrière si des nuisances sont révélées.*

⇒ **17 Monsieur PHILIPPE Boris de SEYSSEL AIN**

« Je soussigné, déclare être favorable à l'ouverture de la carrière.»

⇒ **18 Monsieur MARMOZ louis de CHAMPRION**

« Je soussigné, demeurant à Champrion –Anglefort 01350, déclare être favorable au projet d'exploitation de la carrière de Saint-Cyr à ANGLEFORT par la SAS Carrières de Saint CYR..»

⇒ **19 Monsieur Eric EYCOFFIER**

« Je soussigné, demeurant à la Caille 74 350 et propriétaire à Anglefort, déclare être favorable au projet d'exploitation de la carrière de Saint-Cyr à ANGLEFORT par la SAS Carrières de Saint CYR..»

⇒ **20 Monsieur José LLORCA MIRAILLES -73 310 VIONS**

« Les matériaux étant devenus précieux, il est donc nécessaire de les économiser. Leur extraction est néanmoins indispensable à nos besoins.

Si certaines exploitations ont pu occasionner des nuisances, ce ne semble pas être le cas (au vu du dossier) de la carrière Saint-CYR dont l'impact devrait être minime (visuel faible depuis le coteau chautagnard+ projet de transport par rail, etc..).

Pour ces raisons entre autres, j'approuve ce projet.

PS : au courageux anonyme « contre la carrière.com ». Je pense que ce brave homme n'a pas eu besoin de matériaux de construction et qu'il vit dans une toile de tente.

A Monsieur le Maire de RUFFIEU qui craint que le trafic ne nuise à sa ViaRhôna, je ne me souviens pas l'avoir vu transporter à la brouette les matériaux nécessaires à sa réalisation. »

TA LYON n°E16000276 / 69

↳ *Cette observation est favorable au projet. Je ne ferai aucun commentaire sur les remarques personnelles formulées.*

⇒ **21 Madame Monique BERTRANT**

« Je soussignée, demeurant 98 chemin de la Tour à 01300 BELLEY et propriétaire à Anglefort, déclare être favorable au projet d'exploitation de la carrière de Saint-Cyr à ANGLEFORT par la SAS Carrières de Saint CYR..»

⇒ **22 Monsieur Michel CHAPPAZ**

« Je soussigné, demeurant à CHARVONNEX 74370 et propriétaire à Anglefort, déclare être favorable au projet d'exploitation de la carrière de Saint-Cyr à ANGLEFORT par la SAS Carrières de Saint CYR..»

⇒ **23 SCI LALOU - 01 420 Corbonod**

« Très bonne initiative pour l'ouverture de cette carrière aux vues des travaux de construction tant individuels que publics »

⇒ **24 Monsieur Jean-Louis BOUVIER - 01 420 Corbonod -**

« Cette carrière sera d'une grande utilité publique et privée. Je suis donc d'accord sur ce projet ».

⇒ **25 Madame Marie-Louise BOUVIER - 01 420 Corbonod -**

« Je suis pour l'ouverture de cette carrière ».

⇒ **26 Madame Monique GALLICE - 01 420 Corbonod -**

« Je suis d'accord pour la réouverture de la carrière qui date depuis deux siècles. ».

⇒ **27 Monsieur Sébastien BOUVIER - 01 350 Anglefort -**

« Je suis d'accord pour la carrière pour des raisons professionnelles et privées.».

⇒ **28 Madame Alessandra BOUVIER - 01 350 Anglefort -**

« Cette carrière ayant existé auparavant, je suis favorable à son ouverture.».

⇒ **29 Monsieur Richard GOBERT - 01 350 Anglefort -**

« Je suis tout particulièrement favorable à l'ouverture de cette ancienne carrière.».

⇒ **30 Délégation de la rive gauche du Rhône**

« Une délégation composée des maires de SERRIERES en CHAUTAGNE, deux de la mairie de MOTZ, Olivier BERTHET, des adjoints de RUFFIEUX : Pierre Yves Pasquali, des adjoints de SERRIERES en CHAUTAGNE, Pierre Reverdai, Jean-Marc JOURDAN sont venus apporter les remarques par courrier des trois communes concernées.

Ces remarques étaient accompagnées de pétitions et de courriers du département. ».

TA LYON n°E16000276 / 69

👉 *Je réponds d'une manière globale à ces trois communes de Chautagne car leurs questionnements vont tous dans le même sens.*

Une analyse du trafic prévisionnel a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et, devant les remarques formulées par les élus, a été revue par la société Carrières de Saint-

Cyr. Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, elle n'utilisera pas la RD 991 desservant la Chautagne. La ViaRhôna ne sera absolument pas impactée par le trafic poids lourds

Je trouve tout à fait légitime que les élus se préoccupent de la nappe phréatique de Chautagne qui demeure de première importance pour cette région ; il est légitime que les élus se préoccupent particulièrement de sa protection. Toutefois, je signale qu'elle est située, à l'est du Rhône, s'étend jusqu'aux contreforts du Gros Foug et s'écoule en direction nord – sud. Le projet de carrière domine la vallée d'environ 250 m sur le versant opposé ; l'étude géologique montre que le site présente nombre de fractures ou failles qui absorbent les écoulements pluvieux ; les ruissellements sur le flanc Est du Grand Colombier, précisément directement en dessous de l' exploitation, se verront totalement interceptés par le Rhône et son contre canal rive droite, interdisant physiquement et naturellement tout contact avec elle.


En ce qui concerne l'agglomération de Serrières en Chautagne, la plus proche de l' exploitation et néanmoins distante de 3.3 km, il apparaît qu'elle sera relativement peu impactée par le fonctionnement de la carrière, en tous cas pas plus qu'elle ne l'est actuellement du fait de l'activité ordinaire de la vallée (circulation, voie ferrées, activités agricoles, industrie). Seuls seront audibles, quoique ponctuels et mensuels, les tirs de mine nécessaires aux extractions en remarquant toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores. On ne peut comparer les bruits émis pour le fonçage des palplanches (construction des écluses) à celui d'une exploitation d'une carrière située assez loin.

L'exploitation située à flanc de relief crée une empreinte minérale. Si ce versant est globalement boisé, il présente cependant quelques motifs, apportant une certaine diversité. Ainsi, par endroit, le boisement d'un vert sombre s'éclaircit et laisse apparaître des trouées plus claires : des clairières. En d'autres endroits, la géologie tourmentée se révèle et la roche apparaît sous forme de petites barres rocheuses. Les stocks et l'installation de traitement se trouvant en fond de fouille, ces éléments ne sont pas visibles depuis l'extérieur. Ils ne modifient donc pas l'ambiance du site en apportant un caractère industriel. Au vu de ces divers éléments, je peux qualifier l'impact paysager du projet de faible pour le fond de la vallée et le versant Est de vallée de Chautagne et de moyen pour le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug.

⇒ 31 Monsieur CHATELARD François de SERRIERES en CHAUTAGNE

Je m'oppose à l'exploitation d'une carrière qui apporte des nuisances sonores et de transports. »

TA LYON n°E16000276 / 69

-  *Il s'agit de la troisième intervention de Monsieur CHATELARD :*
- La première par e-mail adressé à la préfecture,
 - La seconde par e-mail adressé à la mairie d'Anglefort
 - Enfin la troisième par une observation sur le registre d'enquête.

Je note que ces trois observations vont toutes dans le même sens : le bruit et les transports. Si ses voisins de Serrières-en-Chautagne n'ont pas daigné se manifester autrement que par pétition, lui par contre, a eu le mérite d'écrire et de se déplacer.

⇒ **32 Madame Christelle BONNASSIES**

« Je suis contre l'ouverture et l'exploitation d'une carrière sur la commune d'ANGLEFORT.

Plusieurs raisons, le demande de dérogation pour la destruction de la faune et de la flore du lieu et des environs.

Une évolution de la circulation des transports routiers sur un axe déjà chargé et accidentogène. Un bruit supplémentaire entre les explosions, le concassage, la circulation.... ».

↳ *Compte tenu de l'implantation dans une zone en flanc de relief sans visibilité du carreau et loin des habitations, le site carrières de Saint-Cyr et l'installation de traitement partiel des matériaux associée auront, du fait du contexte, des effets assez modestes sur la population locale.*

Les effets prévisibles du projet sur le voisinage, tels qu'ils sont évoqués dans le dossier d'enquête publique, concernant la circulation routière, les bruits, les poussières, sont tous étudiés dans le dossier d' Etude d'Impact et dans le mémoire en réponse de la Société Carrières de Saint-CYR. Je note que l'estimation des nuisances n'aboutit pas à un impact important, étant donné la méthode d'exploitation et la situation des habitations. Seuls seront audibles, quoique ponctuels et mensuels, les tirs de mine nécessaires aux extractions en remarquant toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores.

Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie est un peu différent de celui défini dans l'étude d'impact. Il représente 40 % de la production soit 14 tours/jour sur cinq jours en semaine pour la période normale avec maxi 21 t/j en période exceptionnelle.

⇒ **33 Observation anonyme hors des permanences.**

« Les parties signataires entre la carrière et les propriétaires sont caduques (2009 – 2010)

↳ *Toutes les conventions de forage nécessaires à la maîtrise foncière du projet sont signées et validées pour la durée de l'exploitation.*

TA LYON n°E16000276 / 69

⇒ **34 Madame Olivia ROUSSEL**

« Je suis moi aussi contre cette carrière car habitant de CHAMPRION nous avons déjà assez de passages routiers, pas mal de camions qui ne respectent déjà pas la limitation de vitesse donc avec cette carrière, ce trafic va être encore plus

nombreux. En plus, avec ce trafic routier, notre maison risque de perdre de la plus value d'ue au bruit de cette carrière et routier.

De plus, il y a un risque de sécurité routière pour mes enfants. »

↳ *Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie est un peu différent de celui défini dans l'étude d'impact. Il représente 40 % de la production soit 14 tours/jour sur cinq jours en semaine pour la période normale avec maxi 21 tj en période exceptionnelle. Il est vrai que la traversée du hameau de Champrion par les véhicules divers pose déjà des problèmes de sécurité : non respect du code de la route, vitesse excessive. Les habitants devraient se rapprocher de la mairie afin de trouver une solution (ralentisseur de vitesse : coussin berlinois, dos d'âne plateforme etc.).*

⇒ 35 Madame Muriel BROSSE

« Je suis contre l'ouverture de la carrière pour plusieurs raisons :

-la circulation du village va être augmentée. Les camions qui vont emprunter la route vont la détériorer et la vitesse qui n'est pas respectée met en danger la sécurité de nos enfants qui circulent à pied surtout pour se rendre à l'école ou à l'arrêt de bus.

-La pollution sonore et environnementale va aussi être augmentée. Entre la poussière des travaux et des camions, cela peut poser des problèmes de santé pour les plus fragiles ;

- La faune et la flore vont être perturbées et à terme détruites. »

↳ *Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie est un peu différent de celui défini dans l'étude d'impact. Il représente 40 % de la production soit 14 tours/jour sur cinq jours en semaine pour la période normale avec maxi 21 tj en période exceptionnelle. Il est vrai que la traversée du hameau de Champrion par les véhicules divers pose déjà des problèmes de sécurité : non respect du code de la route, vitesse excessive. Les habitants devraient se rapprocher de la mairie afin de trouver une solution (ralentisseur de vitesse : coussin berlinois, dos d'âne plateforme etc.).*

Des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité, y compris les déplacements des véhicules à l'intérieur du chantier, arrosage des pistes, installation de brumisateurs, décrotteurs de camions, aspirateurs de foreuse, capotage des convoyeurs, etc. Je rappelle que la législation impose un contrôle annuel pratiqué par un organisme spécialisé indépendant qui garantit le suivi et l'efficacité des mesures contractuelles.

TA LYON n°E16000276 / 69

L'analyse de l'environnement montre que cette exploitation peut être conduite en respectant les riverains et que le périmètre dessiné permet d'éviter les secteurs les plus sensibles d'un point de vue écologique. La sensibilité paysagère a conduit à restreindre le développement en hauteur et à prévoir divers aménagements au niveau des fronts.

36 Monsieur Jean GALLICE - 01 420 Corbonod -

« Je suis pour la réouverture de la carrière SAINT-CYR qui existait déjà depuis deux

siècles. »

⇒ **37 Monsieur Jean TARD**

« Je suis pour l'ouverture de la carrière. »

⇒ **38 Madame Alexandra BOTTOLI**

« Je suis farouchement contre la réouverture de la carrière de SAINT-CYR. »

↳ *Je ne peux répondre à cette dame qui ne dit pas pourquoi elle est farouchement contre la réouverture de la carrière.*

⇒ **39 Monsieur Jean VACHERON**

« Si les parcelles n° C 493 Combe d'enfer, 600 Combe Debost, C 895 et 896 Combe St Cyr sont dans l'emprise de la Carrière. »

↳ *Aucune des parcelles citées ne se trouve à l'intérieur du périmètre de la carrière.*

⇒ **40 Monsieur Christian JASSERME d'Anglefort**

« Si les parcelles n° C 951 et 958c sont dans l'emprise de la Carrière Quel sera le droit de fortage. »

↳ *les parcelles N° C951 et C958 se situent dans l'emprise du projet et font l'objet d'un contrat de fortage.*

TA LYON n°E16000276 / 69

Observations transmises par courrier

⇒ **41 Courrier de Colette et Jean THEVENET – Reynaud - 73 310 MOTZ**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons pris connaissance, en mairie de MOTZ, du dossier concernant l'ouverture, par les Carrières SAINT CYR, d'un site d'extraction sur la commune d'ANGLEFORT : Combe DEBOST, Combe d'ENFER, Combe MASSON.

Une fois de plus, cette réalisation sur le territoire d'ANGLEFORT va générer, pour nous, habitants de MOTZ et de CHAUTAGNE, des nuisances bruyantes polluantes et visuelles.

En effet, les tirs de mines, le concassage, le fonctionnement des engins de carrière, dont nous n'avons pas trouvé d'évaluation de niveau sonore dans l'étude, engendreront des nuisances bruyantes.

Les poussières, inévitables de ces installations pollueront le paysage et l'air que nous respirons.

L'impact de l'extraction, très visible depuis le coteau du Gros Foug, nuira à la qualité du paysage.

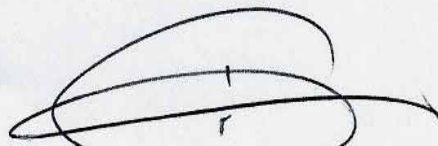
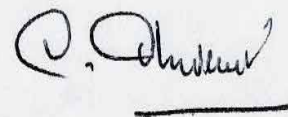
S'y ajoutera un trafic de véhicules sur la CHAUTAGNE, RUFFIEUX, SERRIERES et MOTZ, inadmissible et illogique si on tient compte de la destination prévue des matériaux.

Tous ces désagréments s'ajouteront à ceux, insupportables, que nous subissons chaque jour et chaque nuit, depuis de longues années, du fait de l'usine FEROPEM, bruit et pollution atmosphérique. La qualité de vie en CHAUTAGNE, déjà dégradée, le sera de plus en plus.

C'est pourquoi, nous nous opposons à l'ouverture de ce site.

Nous souhaitons que notre courrier soit joint à votre enquête.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, nos salutations distinguées.

TA LYON n°E16000276 / 69

↳ Une analyse du trafic prévisionnel a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et, devant les remarques formulées par les élus, a été revue par la société Carrières de Saint-Cyr. Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, elle n'utilisera pas la RD 991 desservant la Chautagne. Le pont sur le FIER ne sera donc pas concerné, par conséquent la ViaRhôna ne sera absolument pas impactée par le trafic lié à la carrière.

Les stocks et l'installation de traitement se trouvant en fond de fouille, ces éléments ne sont pas visibles depuis l'extérieur. Ils ne modifient donc pas l'ambiance du site en apportant un caractère industriel. L'exploitation située à flanc de relief crée une empreinte minérale. Si ce versant est globalement boisé, il présente cependant quelques motifs, apportant une certaine diversité. Ainsi, par endroit, le boisement d'un vert sombre s'éclaircit et laisse apparaître des trouées plus claires : des clairières. En d'autres endroits, la géologie tourmentée se révèle et la roche apparaît sous forme de petites barres rocheuses.

Au vu de ces divers éléments, je peux qualifier l'impact paysager du projet de faible pour le fond de la vallée et le versant Est de vallée de Chautagne et de moyen pour le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug.

Des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité, y compris les déplacements des véhicules à l'intérieur du chantier, arrosage des pistes, installation de brumisateurs, décrotteurs de camions, aspirateurs de foreuse, capotage des convoyeurs, etc. Je rappelle que la législation impose un contrôle annuel pratiqué par un organisme spécialisé indépendant qui garantit le suivi et l'efficacité des mesures contractuelles.

Pour ce qui concerne l'agglomération de MOTZ, la plus éloignée de l'exploitation et néanmoins distante de 5.3 km, je pense qu'elle sera relativement peu impactée par le fonctionnement de la carrière, en tous cas pas plus qu'elle ne l'est actuellement du fait de l'activité ordinaire de la vallée (barrage hydroélectrique CNR, usine FERROPEM, circulation routière, voie ferrées, activités agricoles.). Seuls seront audibles, quoique ponctuels et mensuels, les tirs de mine nécessaires aux extractions en remarquant toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

MAIRIE DE MOTZ
73310 MOTZ



Commune

Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE



RUFFIEUX

Monsieur Le Préfet
Préfecture de la Savoie
BP 1801
13018 CHAMBERY CEDEX

Le 06 janvier 2017
Nos réf : DDM/VF334

Monsieur le Préfet,

Les trois communes de Motz, Serrières en Chautagne et Ruffieux ont reçu courant décembre 2016 un dossier d'enquête publique pour un projet d'ouverture de carrière sur la commune d'Anglefort, située dans le département de l'Ain, mais riveraine du Rhône et très proche de nos 3 communes.

L'exploitation de ce site est prévue pour 30 ans.

A la lecture de ce dossier, nous avons relevé plusieurs points que nos trois communes ne peuvent accepter :

- L'exploitation se fera par tir de mine. Le bruit sera source de gêne pour nos communes, et pour nos habitants
- Les matériaux seront concassés sur place, ce qui génèrera bruit et poussière sur toute la vallée,
- Le transport des matériaux, 300.000 t par an, se fera par camions à destination de la Haute Savoie et sera dirigé vers le sud vers le pont de la loi sur le Rhône, puis sur nos communes de Chautagne pour rejoindre la région annécienne.

Voici les remarques que nous souhaitons vous soumettre :

1/ l'activité touristique : C'est l'un des points clefs du développement de notre territoire de Chautagne :

- La ViaRhôna, réalisée avec le soutien du Département de La Savoie, est aujourd'hui empruntée par 20.000 personnes par an, dont 85% de cyclistes. Les camions croiseront la ViaRhôna au pont de La Loi (environ 90 passages jours) et devront cohabiter le long de la RD991 pour rejoindre la commune de Motz avec un fort risque accidentogène.

- Le chemin de Saint Jacques de Compostelle croisera aussi le flot de camions, nous décomptons 5.000 pèlerins par an
- Les activités sportives sur le Rhône, en plein développement, seront impactées par le bruit, et la poussière.
- Les activités de pleine nature, l'observation des oiseaux, du moins ce qu'il en restera avec le bruit, les sentiers de randonnée dans les marais, sur le Gros Foug n'auront plus le même attrait.
- L'œnotourisme qui mobilise plus de 50 professionnels du secteur et s'attachent à la valorisation des côteaux et du paysage sera mis à mal !

L'attractivité autour de ses activités est croissante depuis quelques années. Nous avons plusieurs projets d'hébergement pour répondre à la demande. L'activité touristique est la première activité économique de notre territoire !

2/ La ressource en eau :

Il existe en Chautagne un forage sur la nappe phréatique. Il est situé dans un rayon de 3 km de la future carrière. Cette ressource en eau est d'intérêt régional, et dépasse largement les frontières de la Chautagne. Aucune prise en compte de cette ressource dans le dossier dans lequel il est simplement évoqué que le risque pollution de l'eau est faible, mais aucune étude ne vient corroborer cela.

3/ la circulation des camions :

Le schéma présenté fait circuler les camions par les villages de Chautagne :

- Dans la traversée de Serrières en Chautagne, ils passeront à côté des 2 écoles (maternelle et primaire). Ces écoles comptent 200 enfants dont une partie va à l'école à pied en longuant la RD991. La route est étroite dans le hameau de la Chetraz où 2 camions ne se croisent pas sans que l'un d'eux ne roule sur le trottoir !
- La traversée du hameau de Chateaufort sur la commune de Motz pose les mêmes problèmes. La descente sur le pont du Fier est difficile avec des nombreux virages et les risques d'accidents sont nombreux. Enfin la traversée du pont du Fier (Porte d'entrée nord de la Savoie pour la Viarhona) devra faire face à un afflux de camions sur un ouvrage déjà étroit pour l'ensemble du trafic (véhicules, vélos, piétons) actuel.

Nous sollicitons votre aide et celle de vos services.

Ce projet, en l'état, ne peut être accepté par nos communes, les enjeux sont trop importants pour l'avenir de notre territoire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre haute considération.

Olivier BERTHET
Maire de Motz

Denise de March
Maire de Serrières en Chautagne

Olivier ROGNARD
Maire de Ruffieux

Dauphiné Libéré SAVOIE 12 janvier 2017

Vu
la commission Procureur
Rogier F.M.I.R.E.

C

RUFFIEUX

Les élus contre un projet de carrière

Pour contrer le projet d'ouverture d'une carrière sur la commune d'Anglefort, rivesaine du Rhône et très proche des communes de Motz, Serrières et Ruffieux, la résistance s'organise.

Après avoir reçu un dossier d'enquête publique courant décembre, Olivier Berthet, Denise De March et Olivier Rognard, les trois maires concernés, ont décidé d'accorder leurs voix et d'unir leurs forces. C'est que le temps presse pour les opposants.

La fin de l'enquête publique est prévue ce vendredi 13 janvier. Les griefs des élus envers ce projet d'exploitation de site, prévue pour 30 ans, sont multiples.

Il y a d'abord la crainte d'une hausse du trafic des poids lourds. « Le transport des matériaux, 300 000 tonnes par an, se fera par camions, à destination de la Haute-Savoie et sera dirigé vers le sud, vers le pont de la loi sur le Rhône, puis sur nos communes... », évoquent les trois maires.

Des répercussions sur l'environnement

Les camions croiseront la ViaRhôna au pont de La Loi (environ 90 passages jours) et devront cohabiter le long de la RD991 pour rejoindre la commune de Motz avec un fort risque accidentogène. » Les craintes sur l'impact environnemental du projet sont également soulevées. L'exploitation se fera par tir de mine. « Le bruit sera source de gêne. Les matériaux seront concassés sur place, ce qui générera bruit et poussière sur toute la vallée, » grincent les trois maires, qui ajoutent que les activités de pleine nature n'auront plus le même attrait.

Le problème de la ressource en eau a également été mentionné, avec un forage sur la nappe phréatique, situé dans un rayon de 3 km de la future carrière.

« Cette ressource en eau est d'intérêt régional, et dépasse largement les frontières de la Chautagne. Aucune prise en compte de cette ressource dans le dossier dans lequel il est simplement évoqué que le risque pollution de l'eau est faible, mais aucune étude ne vient corroborer cela. » s'indignent les élus qui ont adressé un courrier au Préfet de La Savoie pour faire entendre leurs voix.


Sylvain GORGES



Denise De March, Olivier Rognard et Olivier Berthet estiment que le projet, en l'état, ne peut être accepté par leurs communes, les enjeux étant trop importants pour l'avenir du territoire.

↳ *Ce courrier et la coupure de presse m'ont été remis par la délégation des trois communes pour information.*

- ⇒ 43 Courrier de deux délégués départementaux de Savoie :
- * Marie-Claire BARBIER maire de CHINDRIEUX
 - * Gaston ARTHAUD-BERTHET maire de STE MARIE D'ALVEY

 <p>SAVOIE LE DÉPARTEMENT</p> <p>MARIE-CLAIRE BARBIER VICE-PRESIDENTE DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DELEGUEE AUX COLLEGES MAIRE DE CHINDRIEUX</p> <p>GASTON ARTHAUD-BERTHET CONSEILLER DEPARTEMENTAL DELEGUE AUX TRANSPORTS MAIRE DE STE MARIE D'ALVEY</p>	<p>REÇU</p> <p>12 JAN. 2017</p> <p>- MAIRIE - 73310 RUFFIEUX</p>	<p><i>Commissaire 43</i></p> <p>Vu le commissaire enquêteur Robert FAURE</p>
		<p>A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur Mairie d'Anglefort</p> <p>Chambéry, le 6 janvier 2017 N/Réf. : MCB/GAB/SD</p>

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons pris connaissance du dossier d'enquête publique portant sur le projet d'ouverture de carrière sur la commune d'Anglefort, située dans le département de l'Ain, mais riveraine du Rhône et très proche des trois communes de Motz, Serrières en Chautagne et Ruffieux, situées sur notre canton.

L'exploitation de ce site est prévue pour 30 ans. Plusieurs points nous interpellent par l'impact qu'ils engendreront :

- exploitation par tir de mine et matériaux concassés sur place, engendrant un impact sonore important et de la poussière.
- transport des matériaux par camions à destination de la Haute-Savoie et traversant le Rhône, au niveau de Ruffieux, pour emprunter ensuite la route départementale. Dans la traversée de Serrières en Chautagne, ils passeront à proximité des écoles, dont les enfants cheminent à pied en longeant la RD991. La traversée du hameau de Chateaufort sur la commune de Motz pose les mêmes problèmes. La descente sur le pont du Fier est difficile avec des nombreux virages et les risques d'accidents sont nombreux. Enfin la traversée du pont du Fier constitue l'unique passage pour les pèlerins et les cyclistes des itinéraires reconnus à l'échelle européenne.

Il est également important de noter que la Chautagne vit à travers une activité touristique et a mis en œuvre des éléments structurants et des projets d'hébergement pour la mobilité douce : la ViaRhôna, réalisée avec le soutien du Département de la Savoie, est aujourd'hui empruntée par 20 000 personnes par an, dont 85% de cyclistes. Les camions croiseront la ViaRhôna au pont de La Loi (environ 90 passages jours) et devront cohabiter le long de la RD991 pour rejoindre la commune de Motz avec un fort risque accidentogène. Le chemin de Saint Jacques de Compostelle (5000 marcheurs par an) croisera le flot de camions. Les activités sportives sur le Rhône, les activités de pleine nature, les sentiers de randonnées seront impactés par les nuisances liées à cet accroissement de camions.

.../...

CANTON DE BUGEY SAVOYARD

DEPARTEMENT DE LA SAVOIE
HOTEL DU DEPARTEMENT
CS 31802 - 73018 CHAMBERY CEDEX
Tél : 04 79 96 74 42
Fax : 04 79 96 74 38

Par ailleurs, nous ne connaissons pas le risque de pollution de l'eau de ce projet ; or il est situé à proximité d'une des plus grandes réserves d'eau potable, d'intérêt régional.

Compte-tenu de ces éléments, vous comprendrez que nous ne soyons pas favorables à un tel projet dont les impacts sont indéniables sur le territoire.

Vous remerciant par avance de votre écoute, nous vous prions de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Marie-Claire BARBIER



Gaston ARTHAUD-BERTHET



Copie pour information à :

- Mme Denise DE MARCH, Maire de Serrières-en-Chautagne
- M. Olivier BERTHET, Maire de Motz
- M. Olivier ROGNARD, Maire de Ruffieux

👉 Je réponds dans le même sens qu'aux trois communes de Chautagne car leurs questionnements sont tous concordants.

Une analyse du trafic prévisionnel a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et, devant les remarques formulées par les élus, a été revue par la société Carrières de Saint-Cyr. Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, elle n'utilisera pas la RD 991 desservant la Chautagne. Mise à part la traversée du rond point du Pont de la Loi, la ViaRhôna ne sera absolument pas plus impactée que par le trafic routier actuel.

Je trouve tout à fait légitime que les élus se préoccupent de la nappe phréatique de Chautagne qui demeure de première importance pour cette région ; il est légitime qu'ils se préoccupent particulièrement de sa protection. Toutefois, je précise qu'elle est située, à l'est du Rhône, s'étend jusqu'aux contreforts du Gros Foug et s'écoule dans la direction nord – sud. Le projet de carrière domine la vallée d'environ 250 m ; l'étude géologique montre que le site présente de nombreuses fractures ou failles qui absorbent les écoulements pluvieux. Les ruissellements sur le flanc Est du Grand Colombier, précisément directement en dessous de l'exploitation, se verront totalement interceptés par le Rhône et son contre canal rive droite, interdisant physiquement et naturellement tout contact avec elle.


En ce qui concerne l'agglomération de Serrières en Chautagne, la plus proche de l'exploitation et néanmoins distante de 3.3 km, je pense qu'elle sera relativement peu impactée par le fonctionnement de la carrière, en tous cas pas plus qu'elle ne l'est actuellement du fait de l'activité ordinaire de la vallée (industrie, circulation routière, voies ferrées, activités agricoles).

Les tirs de mine nécessaires aux extractions quoique brefs, ponctuels et mensuels seront audibles. Je signale toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores. Par ailleurs, on ne peut comparer les bruits émis pour le fonçage des palplanches (construction des écluses mise en avant par les élus) à celui d'une exploitation d'une carrière située assez loin.

Je précise que des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité, y compris les déplacements des véhicules à l'intérieur du chantier, arrosage des pistes, installation de brumisateurs, décrotteurs de camions, aspirateurs de foreuse, capotage des convoyeurs, etc.

L'exploitation située à flanc de relief crée une empreinte minérale. Si ce versant est globalement boisé, il présente cependant quelques motifs, apportant une certaine diversité. Ainsi, par endroit, le boisement d'un vert sombre s'éclaircit et laisse apparaître des trouées plus claires : des clairières. En d'autres endroits, la géologie tourmentée se révèle et la roche apparaît sous forme de petites barres rocheuses. Les stocks et l'installation de traitement se trouvant en fond de fouille cachés par les boisements périphériques, ces éléments ne sont pas visibles depuis l'extérieur. Ils ne modifient donc pas l'ambiance du site en apportant un caractère industriel. Au vu de ces divers éléments, je peux qualifier l'impact paysager du projet de faible pour le fond de la vallée et le versant Est de vallée de Chautagne et de moyen pour le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug.

⇒ 44 Courrier de la mairie de MOTZ (Savoie) accompagné d'une pétition



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE

MAIRIE DE MOTZ
73310 MOTZ

Tél. : 04.79.63.71.70
Fax : 04.79.63.70.58
Courriel : commune@motz.fr

Nos réf : O.B./M.M.

Le 7 Janvier 2017

Monsieur Le Commissaire Enquêteur
Mairie
230 rue de la Mairie
01350 ANGLEFORT

COURRIER 44

Pétition de 92 signataires

Vu
le commissaire enquêteur
Robert SAURE

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

La commune de Motz a reçu courant décembre 2016 un dossier d'enquête publique pour un projet d'ouverture de carrière sur la commune d'Anglefort, située dans le département de l'Ain, mais riveraine du Rhône et très proche de notre commune.

L'exploitation de ce site est prévue pour 30 ans.

A la lecture de ce dossier, nous avons relevé les points évoqués ci-dessous que notre commune ne peut accepter :

- L'exploitation se fera par tir de mine, le bruit sera source de g ne pour nos communes, et pour nos habitants
- Les matériaux seront concassés sur place, le concassage apportera bruit et poussière sur toute la vallée,
- Le transport des matériaux, 300.000 t par an, se fera par camions à destination de la Haute Savoie et sera dirigé vers le sud, pont de la loi sur le Rhône, puis sur nos commune de Chautagne pour rejoindre la région d'Annecy.

Voici les remarques que nous souhaitons vous soumettre :

1/ l'activité touristique : C'est un des points clefs du développement de notre territoire de Chautagne :

- La ViaRhôna, réalisée avec le soutien du Département de La Savoie, est aujourd'hui empruntée par 20.000 personnes par an, dont 85% de cyclistes. Les camions de la carrière suivront le tracé officiel de la ViaRhôna sur toute la commune de Motz. Cette cohabitation mettra en péril la sécurité des adultes et des enfants empruntant ce tracé touristique notamment au niveau du pont sur le Fier.

En effet, ce pont étroit ne permet pas à ce jour le dépassement d'un cycliste par un camion. De plus, il se situe à côté de l'accès à notre Espace Sport et Nature très fréquenté et bientôt équipé de 30 gites en lien avec la ViaRhôna.

- Le chemin de Saint Jacques de Compostelle croisera aussi le flot de camions, nous d comptons 5.000 pèlerins par an.
- Les activités sportives sur le Rhône, en plein développement, seront impactées par le bruit, et la poussière.

- Les activités de pleine nature, l'observation des oiseaux, du moins ce qu'il en restera avec le bruit, les sentiers de randonnée dans les marais, sur le Gros Foug,
- L'œnotourisme qui mobilise plus de 50 professionnels du secteur et s'attachent à la valorisation des coteaux et du paysage !

L'attractivité autour de ses activités est croissante depuis quelques années. Nous avons plusieurs projets d'hébergement pour répondre à la demande. L'activité touristique est la première activité économique de notre territoire ! Ce projet de carrière va à l'encontre de ces années de réflexions.

2/ La ressource en eau :

Il existe en Chautagne un forage sur la nappe phréatique, il est situé dans un rayon de 3 km de la future carrière.

Cette ressource en eau est d'intérêt régional, et dépasse largement les frontières de la Chautagne. Aucune prise en compte de cette ressource dans le dossier dans lequel il est simplement évoqué que le risque pollution de l'eau est faible, mais aucune étude ne vient corroborer cela.

3/ la circulation des camions :

Le schéma présenté fait circuler les camions par les villages de Chautagne.

La traversée du hameau de Chateaufort est étroite et délicate. Elle impactera à long terme nos chaussées et nos équipements (trottoirs, passages surélevés, tampons, regards).

Enfin, la descente sur le pont du Fier est difficile avec des nombreux virages et les risques d'accidents sont nombreux.

Eu égard aux nombreuses interdictions de circulation de notre secteur géographique, la commune de Motz est déjà le passage obligatoire pour les camions approvisionnant la Chautagne.

4/ Nuisance environnementale :

Les nuisances de la carrière s'ajouteraient à celles déjà subies :

- Bruit et fumées de l'usine FERROPEM
- Carrière du Val de Fier : Tir de Mines et dégradation du défilé du Val de Fier
- Aménagement hydro-électrique sur le Rhône : bruit des turbines et brouillard supplémentaires générés par la masse d'eau stagnante.

Nous estimons que nous accueillons notre part d'équipements industriels sans forcément bénéficier des retombées positives.

Ce projet, en l'état, ne peut être accepté par notre commune, les enjeux sont trop importants pour l'avenir de notre territoire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de notre haute considération.

Le Maire
Olivier BERTHET



Département de SAVOIE

Commune de MOTZ

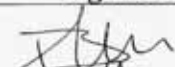
**Mobilisons-nous pour dire non
au projet de la carrière Saint-Cyr à Anglefort**

Une enquête publique a lieu jusqu'au 13 janvier 2017 à Anglefort pour un projet de carrière.

La commune de MOTZ va être impactée par :

- Un fort trafic de camions en direction de la Haute-Savoie
- Problème de sécurité
- Nuisances sonores
- Détérioration de la chaussée et des équipements
- Le bruit des explosions, le bruit du concassage vont s'ajouter au bruit constant de l'usine Ferropem.

Nous sommes opposés au passage en Chautagne des camions et souhaitons que ceux-ci empruntent la route départementale 992 en passant par Anglefort – Corbonod – Seyssel.

NOM - Prénom	Adresse	Signature
BOULLEN Ludmilla	chef-lieu - Motz	

Cette pétition comporte 92 signatures d'habitants essentiellement de MOTZ mais aussi de VIONS, SERRIERES en CHAUTAGNE et RUFFIEUX

 *Ma réponse est identique à celle que j'ai faite (observation n°41) à madame, monsieur Colette et Jean THEVENET, habitants de MOTZ*

⇒ 45 Courrier de Monsieur Auguste PICOLLET du département de Savoie :
Direction générale adjointe à l'aménagement – Direction des routes



Direction générale adjointe à l'aménagement

Direction des routes

1 rue des Cévennes
BP 40850
73008 Chambéry CEDEX

Contact : Laurent VALETTE
☎ 04 79 44 50 48
✉ Laurent.VALETTE@savoie.fr

Carrière 45



Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE

Monsieur Robert FAURE
Commissaire Enquêteur
MAIRIE D'ANGLEFORT
230 rue de la Mairie
01350 ANGLEFORT

Chambéry, le **1 0 JAN. 2017**

Nos réf. / DR/SES/D/2017/237485/LV/MT

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la demande d'autorisation présentée par la SAS Carrières de Saint-Cyr, en vue d'exploiter une carrière en roches massives sur le territoire de la commune d'Anglefort vous trouverez, ci-après, les observations du Département de la Savoie.

Je souhaite au préalable vous faire part de mon étonnement que les services du Département de la Savoie n'aient été saisis avant enquête, pour un projet limitrophe des routes départementales savoyardes. Aucun contact n'a eu lieu entre le service enquêteur ou le pétitionnaire et les services départementaux, alors même que l'autorisation d'exploiter la carrière aura un impact non négligeable sur les routes départementales savoyardes à proximité. Mes services ont été alertés par des élus des communes de Ruffieux et de Serrières en Chautagne qui ont fait part de leurs interrogations sur la future circulation d'un nombre conséquent de poids lourds transportant des matériaux inertes, issus des carrières de Saint-Cyr.

En effet, l'étude d'impact stipule que la desserte routière du site se fera essentiellement par la RD992, route gérée par le Département de l'Ain, vers Seyssel pour alimenter la Haute-Savoie et le pays de Gex et Culoz pour alimenter l'Ain. Or la carte présentée dans l'étude d'impact, entre les pages 47 et 48, fait apparaître une évacuation des matériaux par la route départementale de Savoie RD991. Si tel était le cas, il faut savoir que la RD 991 est une route peu adaptée au trafic poids lourd, qu'elle traverse la commune de Serrières en Chautagne et qu'elle est plus sinueuse sur la partie proche de Seyssel. De plus, emprunter la RD904 puis la RD991 pour se rendre en direction de Seyssel, depuis la localisation envisagée de la carrière, double la distance de parcours (20 km par la RD991 pour se rendre à Seyssel, contre 10 km par la RD992).

De même, l'exploitation de la carrière présente un risque non négligeable de trafic lourd induit vers le bassin aixois, par la RD904, puis la RD991 avec la traversée des agglomérations de Chindrieux et d'Aix-les-Bains. En plus de l'exploitation proprement dite de la carrière, il est prévu une remise en état par modelage avec un volume estimé de 300.000m³ dont 150.000m³ d'apport extérieur en matériaux inertes. La provenance des matériaux pour cette remise en état n'est pas précisée et risque également de générer un trafic de poids lourds non négligeable sur les routes du département de la Savoie.

De fait, vous pouvez comprendre mon inquiétude sur les conséquences liées à la sécurité routière le long de ces RD et plus particulièrement dans les traversées d'agglomérations.

Par conséquent et en l'état actuel du dossier présenté, je suis au regret d'émettre un avis très réservé sur ce projet, en vous priant de bien vouloir faire en sorte que les routes départementales de la Savoie et les agglomérations ne soient impactées qu'à la marge par l'exploitation de la carrière, en indiquant explicitement que le trajet d'évacuation des matériaux se fera par la RD992 et non la RD991 (texte et plan).

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire-enquêteur à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Président



Auguste PICOLLET
pour le Président
Le Vice-Président délégué


✍ *Je constate que l'arrêté préfectoral ordonnant l'ouverture d'une enquête publique à ANGLEFORT concernant la demande d'autorisation présentée par la SAS CARRIERES DE SAINT-CYR a bien été notifié au préfet de la Savoie et aux maires des communes de SERRIERES EN CHAUTAGNE, MOTZ et RUFFIEUX mais effectivement pas au Département de Savoie.*

Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, et devant les remarques formulées par les élus, la société Carrières de Saint-Cyr n'envisage absolument plus d'utiliser la RD 911 desservant la Chautagne, afin d'en préserver les attraits touristiques, écologiques et œnologiques, attachés à ce patrimoine.

Je précise que le seul trafic poids lourd impactant la Savoie représente environ 25% de l'activité de la carrière. Le départ vers le sud, par les RD 992, 904 et 991, via Ruffieux vers Aix les Bains, en évitant le chef-lieu de Ruffieux, soit 9 tours/jour (maxi :14 t/j) ; A noter que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

La société Carrière de Saint-Cyr a effectué une demande d'autorisation pour circuler sur la RD 991, cette autorisation étant généralement accordée aux carriers. Je signale que le tunnel du Chat est interdit aux poids lourds ce qui ne permet pas un circuit annexe par Belley et Yenne.

⇒ 46 Courrier de la mairie de SERRIERES EN CHAUTAGNE (Savoie)
 accompagné d'une pétition



Courrier 46.
 Vu
 le commissaire enquêteur
 Robert FAURE

Monsieur Robert FAURE
 Commissaire Enquêteur
 Mairie d'Anglefort
 230, rue de la Mairie
 01350 ANGLEFORT

Pétition de 126 signatures

Le 12 janvier 2017

Nos réf : DDM/VF0003
 Vos réf :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Je vous prie de trouver, ci-dessous, les remarques de la commune de Serrières en Chautagne sur le projet de carrière à Anglefort.

Alors que ce projet a démarré en 2008, la commune s'étonne de n'être informée que par la remise du dossier d'enquête publique, fin 2016, soit 8 ans sans aucune concertation, alors même que le centre du village de Serrières en Chautagne se trouve dans un rayon de 3 km du projet de carrière. Il s'agit de la reprise, et d'un fort développement d'une ancienne carrière, exploitée au 19^{ème} siècle, pour de la pierre de taille, le projet a donc une ampleur différente, et une exploitation aussi très différente puisqu'il s'agit de faire du concassage.

Production annuelle 300.000 tonnes de matériaux, la réserve est estimée à près de 6.000.000 tonnes, et couvre une superficie de 20 hectares, nous sommes donc loin de l'exploitation initiale.
 Durée d'exploitation envisagée 30 ans, voir plus puisqu'il est précisé page 75 de l'étude d'impact que l'entreprise se réserve la possibilité de redéfinir le périmètre et de réorienter l'exploitation.

Il s'agit d'un projet portant sur des quantités très importantes, pour une durée dont la limite n'est actuellement pas définitive.
 Il est indiqué dans le dossier qu'il est difficile d'ouvrir une carrière en Haute Savoie, et pourtant, il en existe une, limitrophe sur le territoire, dans le val du Fier.
 La création d'emploi reste très limitée puisque l'on nous indique 5 à 6 emplois sur le site.

Page 1 sur 4

La commune de Serrières en Chautagne, 1.200 habitants, en fort développement, se situe sur le massif du Gros Foug, juste en face du projet de carrière.

Les inconvénients pour les habitants de Serrières en Chautagne :

➤ **L'impact bruit de la carrière :**

La commune est située entre les 2 massifs, avec les effets de la réverbération, c'est la commune de Serrières qui aura à subir le plus le bruit des tirs de mine, le bruit des engins (nous avons pu constater cet inconvénient lors de la construction des écluses sur le Rhône) et le bruit du concassage.

Aucune mesure pour le bruit n'a été prise sur la commune,

Comment seront évalués les risques sanitaires pour les habitants qui auront à subir ces nuisances, (stress)

Quel moyen de protection sera mis en œuvre, rien n'apparaît dans le dossier.

➤ **Le transport des matériaux**

La carte présentée, fait clairement apparaître que les camions seront dirigés vers le sud, traverseront le Rhône au pont de la loi, et traverseront la commune de Serrières en Chautagne pour rejoindre le nord, direction haute Savoie

Le trafic est estimé à 90 passages jours, au centre du village nous disposons de 2 écoles, une maternelle et une primaire regroupant un effectif de 200 enfants, les camions passeront donc sur la route qui borde ces écoles, ainsi que le bâtiment périscolaire qui regroupe garderie, cantine, plateau sportif,

Comment est prise en compte cette nuisance sur la commune de Serrières en Chautagne ?

Quelle concertation avec les élus pour ce trafic ?

Qui prendra en charge les dégradations sur la route qui traverse le village ? Comment est prise en compte l'étroitesse de la chaussée, dans la traversée du secteur de la Chetraz par exemple, ou celui du centre du village, à ces endroits, il n'y a pas de trottoir sur l'un des bords de la route pour des questions de largeur de chaussée et 2 camions ne se croisent pas.

Et la pollution, quelles conséquences pour la santé des habitants et des enfants ?

Alors que la pollution par véhicule est un point sur lequel toutes les autorités se penchent, comment se fait-il que le bilan carbone du large détour des camions par la Chautagne n'ait pas été réalisé. Sur ce point le dossier est particulièrement incomplet.

Il est évoqué dans le dossier un projet de transport par voie ferrée, mais il est aussi indiqué que ce projet, qui n'interviendrait que beaucoup plus tard sera particulièrement coûteux, il n'y a aucun engagement sur le sujet il est donc facile d'imaginer qu'il restera sur le papier, nous devons donc subir ces contraintes pendant plus de 30 ans, c'est tout à fait négatif pour le développement de la commune de Serrières en Chautagne.

Actuellement une étude sur la circulation dans la traversée de la commune est en cours, avec des projets de mesure pour la sécurité des habitants, écluse, feux tricolores, plateaux surélevés etc...

➤ **La pollution par poussière**

Les habitants de la commune de Serrières se souviennent de l'impact poussière provoqué par l'usine d'Anglefort au début de son exploitation, toute la végétation était recouverte par de la poussière, et la pluie ne lessivait pas le feuillage comme indiqué dans le dossier.

On nous explique que cette poussière n'aura aucune conséquence, n'attendons pas 30 ans pour vérifier cette hypothèse,

➤ **Les ressources en eau**

La commune de Serrières en Chautagne dispose sur son territoire, dans le périmètre des 3 km d'un forage sur la nappe phréatique, nappe très importante et d'intérêt régional, il s'agit d'une réserve en eau potable qui dépasse largement les frontières de la Chautagne, aucune prise en compte de cette ressource et de son éventuelle pollution pour laquelle il est indiqué qu'il s'agit d'un risque faible, avec quelle étude a-t-on déterminé ce niveau de risque.

➤ **Pollution visuelle**

Pas de vision depuis Anglefort, ni depuis la RD 992 au pied de la carrière, par contre pour ce qui concerne notre commune :

Quel que soit le point de la commune nous aurons une vision sur toute la largeur et sur toute la hauteur de la carrière, avec sans aucun doute le panache de poussière en prime.

➤ **L'activité touristique est une priorité pour la commune, aujourd'hui traversée par :**

- La Via Rhôna 20.000 personnes empruntent la Via Rhôna par an, dont 85 % de cyclistes, le croisement de ces personnes avec les camions au pont de la loi posera problème et gêne,
- Le chemin de St Jacques de Compostelle 5.000 pèlerins par an,
- Les activités sportives sur le Rhône,
- Les activités de pleine nature, observation des oiseaux, de la faune dans les marais, sentiers de randonnée marais et Gros Foug, circuits sportifs pour course à pieds et VTT sportifs,
- L'œnotourisme, et la viticulture bio,

- Le Rhône et les Iles de la Malourdie sont en site Natura 2000, les Iles se situent à 300 mètres de la carrière, comment sont prises en compte les zones protégées,

Nous développons de l'hébergement autour de ces activités, comment pourrons réagir nos visiteurs qui auront à subir ces nuisances, quelle image pour la Chautagne

Pour rappel l'activité touristique c'est un chiffre d'affaires de 4 millions d'euros en Chautagne et environ 50 emplois directs.

Aucune prise en compte de ces éléments.

➤ **La commune de Serrières se tourne vers l'alimentation santé,**

Avec la mise en place d'une activité de maraichage bio, l'installation d'une cuisine centrale sur le site de Serrières en Chautagne, 25 emplois créés en 2016, 35 emplois à terme.

Le projet doit permettre l'installation de jeunes agriculteurs, quel avenir pour cette agriculture – là aussi aucune concertation avec les projets en cours et aucune prise en compte des conséquences sur le tissu économique du secteur.

L'ensemble des élus de la commune de Serrières

- s'oppose au projet,
- refuse la traversée de la commune par les camions,
- veut maintenir son développement tant agricole que touristique,
- veut maintenir un environnement non pollué pour ses habitants,
- veut maintenir une tranquillité pour ses habitants et ses visiteurs.
- Le conseil municipal à l'unanimité a délibéré contre le projet de carrière.

Une pétition contre le projet de carrière est en cours de signature, elle est jointe à la présente.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Maire,

Denise de March





Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE

PETITION

MOBILISONS-NOUS pour dire NON A LA CARRIERE

Une enquête publique est en cours pour un projet de carrière à Anglefort. La commune de Serrières en Chautagne va être impactée par :

- . le BRUIT des camions
- . le BRUIT du concassage
- . le BRUIT des explosions
- . la POLLUTION
- . Une forte CIRCULATION DE CAMIONS

le Maire de la
Commune



NOM	PRENOM	COMMUNE	SIGNATURE
TRUCHE	Stéphane	SERRIERES	

Cette pétition comporte 124 signatures d'habitants essentiellement de SERRIERES-en-CHAUTAGNE mais aussi de MOTZ, RUFFIEUX et GRESY-SUR-AIX.

👉 *Je réponds dans le même sens qu'aux trois communes de Chautagne car leurs questionnements sont tous concordants.*

Une analyse du trafic prévisionnel a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et, devant les remarques formulées par les élus, a été revue par la société Carrières de Saint-Cyr. Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, elle n'utilisera pas la RD 991 desservant la Chautagne. Mise à part la traversée du rond point du Pont de la Loi, la ViaRhôna ne sera absolument pas plus impactée que par le trafic routier actuel.

Je trouve tout à fait légitime que les élus se préoccupent de la nappe phréatique de Chautagne qui demeure de première importance pour cette région ; il est légitime qu'ils se préoccupent particulièrement de sa protection. Toutefois, je précise qu'elle est située, à l'est du Rhône, s'étend jusqu'aux contreforts du Gros Foug et s'écoule dans la direction nord – sud. Le projet de carrière domine la vallée d'environ 250 m ; l'étude géologique montre que le site présente de nombreuses fractures ou failles qui absorbent les écoulements pluvieux. Les ruissellements sur le flanc Est du Grand Colombier, précisément directement en dessous de l'exploitation, se verront totalement interceptés par le Rhône et son contre canal rive droite, interdisant physiquement et naturellement tout contact avec elle.

En ce qui concerne l'agglomération de Serrières en Chautagne, la plus proche de l'exploitation et néanmoins distante de 3.3 km, je pense qu'elle sera relativement peu impactée par le fonctionnement de la carrière, en tous cas pas plus qu'elle ne l'est actuellement du fait de l'activité ordinaire de la vallée (industrie, circulation routière, voies ferrées, activités agricoles).

Les tirs de mine nécessaires aux extractions quoique brefs, ponctuels et mensuels seront audibles. Je signale toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores. Par ailleurs, on ne peut comparer les bruits émis pour le fonçage des palplanches (construction des écluses mise en avant par les élus) à celui d'une exploitation d'une carrière située assez loin.

Je précise que des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité, y compris les déplacements des véhicules à l'intérieur du chantier, arrosage des pistes, installation de brumisateurs, décrotteurs de camions, aspirateurs de foreuse, capotage des convoyeurs, etc.

L'exploitation située à flanc de relief crée une empreinte minérale. Si ce versant est globalement boisé, il présente cependant quelques motifs, apportant une certaine diversité. Ainsi, par endroit, le boisement d'un vert sombre s'éclaircit et laisse apparaître des trouées plus claires : des clairières. En d'autres endroits, la géologie tourmentée se révèle et la roche apparaît sous forme de petites barres rocheuses. Les stocks et l'installation de traitement se trouvant en fond de fouille cachés par les boisements périphériques, ces éléments ne sont pas visibles depuis l'extérieur. Ils ne modifient donc pas l'ambiance du site en apportant un caractère industriel. Au vu de ces divers éléments, je peux qualifier l'impact paysager du projet de faible pour le fond de la vallée et le versant Est de vallée de Chautagne et de moyen pour le versant Ouest de la Montagne du Gros Foug.

⇒ 47 Courrier de la mairie de RUFFIEUX (Savoie) accompagné d'une pétition



RUFFIEUX

Monsieur Robert FAURE
Commissaire Enquêteur
MAIRIE D'ANGLEFORT
01350 ANGLEFORT

Commune 47
Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE

Le 13 janvier 2017

Pétition de 115 Signa

Monsieur le Commissaire-enquêteur,

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la demande d'autorisation présentée par la SAS Carrières de Saint-Cyr, en vue d'exploiter une carrière sur le territoire de la commune d'Anglefort, vous trouverez, ci-après, les observations de la commune de RUFFIEUX.

Je souhaite tout d'abord exprimer mon étonnement, d'apprendre l'existence de ce projet, qui va impacter la commune de RUFFIEUX en recevant le dossier d'enquête publique. A aucun moment, dans la réflexion qui a été menée pour le montage de ce dossier, nous avons été informé, sollicité pour connaître les contraintes de notre territoire. A aucun moment, dans le cadre des études d'impact réalisées les services municipaux ont été sollicité pour recueillir des données.

Je souhaite attirer votre attention sur plusieurs points.

- La fragilité de notre milieu naturel : Nous disposons en Chautagne de la plus grande zone humide de Savoie, plus de 1700ha, reconnue d'intérêt internationale. Vous n'êtes pas sans savoir que ces espaces font l'objet d'une attention toute particulière depuis plusieurs années. En Chautagne, l'ONF et le CEN Savoie, accompagnés des collectivités locales, mènent un projet de préservation du fonctionnement de cette zone humide : chantier sur plusieurs années. Les camions vont traverser cet espace sensible et les conséquences de l'activité de la carrière : bruit et poussières, ne seront pas sans impact sur son avenir. Aucune étude n'a été menée dans ce cadre.
- Le tourisme est la première activité économique de notre territoire. Les activités de pleine nature représentent une attractivité majeure pour la Chautagne. Dans ce cadre, de nombreux investissements ont été réalisés :
 - La Viarhona, piste cyclable du Léman à la Méditerranée, traverse La Chautagne du Nord au Sud. Ce sont plus de 20000 passages en 2016.
 - Le chemin de Saint Jacques de Compostelle avec plusieurs milliers de pèlerins.
 - Les parcours VTT.
 - Les descentes en canoë sur le Rhône naturel : site remarquable pour les spécialistes.
 Les camions vont croiser la Viarhona et le Chemin de Saint Jacques de Compostelle à La Loi et aucun cas n'en est fait dans ce dossier. Il en est de même quant au bruit et à la poussière qui dévaloriseront ces aménagements.

MAIRIE DE RUFFIEUX

102, rue de la Mairie – 73310 RUFFIEUX – Tél. : 04 79 54 27 35
Mail : mairie.ruffieux@wanadoo.fr – Web : www.ruffieux73.fr

- Les nuisances pour la population : La circulation des camions sur les RD904 et RD991 qui empruntera les ronds-points de La Loi et Saumont sera un risque supplémentaire important d'accident. De nombreuses habitations bordent ce tracé même s'il ne traverse pas de zones en agglomération. Le hameau de La Loi, le plus proche de la carrière, subira directement des nuisances sonores et les conséquences des poussières.

En matière de circulation, je m'interroge sur la pertinence du parcours des camions par la Chautagne pour rejoindre la Haute-Savoie par rapport à la traversée d'Anglefort et du Pont de Seyssel. Vous trouverez en annexe une étude de l'impact carbone de ce choix qui met en évidence une émission additionnelle de gaz à effet de serre comprise en 440 et 760 tonnes par an !

Vous comprendrez, qu'au regard de tous ces points, ce projet, en l'état, ne peut être accepté par nos communes, les enjeux sont trop importants pour l'avenir de notre territoire.

En tant que maire de RUFFIEUX, pour l'avenir de notre territoire, de la transmission aux générations futures, un tel projet n'est pas adapté.

Je souhaite que ce projet soit purement et simplement abandonné.

Je reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire et vous prie d'agréer, Monsieur, mes sentiments les plus respectueux.

Olivier ROGNARD
Maire de Ruffieux



PJ :

- Pétition signée par les habitants
- Estimation des émissions additionnelles de gaz à effet de serre
- Copie du courrier envoyé au Préfet
- Copie de l'article du DL du 12 janvier 2017

Cette pétition comporte 125 signatures d'habitants essentiellement de RUFFIEUX mais aussi de CULOZ, SEYSSEL, CHINDRIEUX, SERRIERES en CHAUTAGNE.

👉 *Je réponds dans le même sens qu'aux trois communes de Chautagne car leurs questionnements sont tous concordants.*

Une analyse du trafic prévisionnel a été réalisée dans le cadre de l'étude d'impact et, devant les remarques formulées par les élus, a été revue par la société Carrières de Saint-Cyr. Consciente de la qualité patrimoniale de cette région, elle n'utilisera pas la RD 991 desservant la Chautagne. Mise à part la traversée du rond point du Pont de la Loi, la ViaRhôna ne sera absolument pas plus impactée que par le trafic routier actuel.

Je précise que le seul trafic poids lourd impactant la Savoie ne représente qu' environ 25% de l'activité de la carrière. Le départ vers le sud, par les RD 992, 904 et 991, via Ruffieux vers Aix les Bains, en évitant le chef-lieu de Ruffieux, soit 9 tours/jour (maxi :14 t/j) ; retenons, que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

La société Carrière de Saint-Cyr a effectué une demande d'autorisation pour trafiquer sur la RD 991, cette autorisation étant généralement accordée aux carriers. Je signale que le tunnel du Chat est interdit aux poids lourds ce qui ne permet pas un circuit annexe par Belley et Yenne.

Par ailleurs, je note que le bilan carbone dont il est fait état (voir observation n° 52) n'a pas lieu d'être, se trouvant calculé sur un itinéraire désormais abandonné. Je rappelle que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

La forêt domaniale de Chautagne abrite une biodiversité significative liée à la présence des reliques de zones humides et marécageuses. Le projet de carrière d'Anglefort n'impactera pas cette grande tourbière d'environ 7.8 km² plantée principalement de peupliers. L'aspect touristique de ce site (ViaRhôna, pistes VTT, chemin de Compostelle) ne sera pas touché de même que la descente du lit de l'ancien Rhône en canoë.

⇒ 48 Courrier de Monsieur Bernard THIBOUD - ANGLEFORT

<p>Monsieur Bernard Thiboud 98 rue de Bouilloud 01350 ANGLEFORT</p>	<p>Vu le commissaire enquêteur Robert FAURE</p>
	<p>Courrier 48</p>
	<p>Monsieur Robert Faure Commissaire enquêteur 230 rue de la Mairie 01350 ANGLEFORT</p>
<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p>	
<p>Depuis des temps très anciens la qualité de la pierre d'Anglefort a conduit à son exploitation. Mon trisaïeul côté maternel est arrivé dans la commune au milieu du 19 ième siècle en qualité de tailleur de pierre. La pierre d'Anglefort était acheminée jusqu'à Lyon où elle était employée dans la construction. Avant l'ère du béton armé, les angles de mur, encadrements de portes et fenêtres, escaliers, balcons, dallages de sol, monuments funéraires étaient réalisés en pierre locale.</p>	
<p>L'exploitation prit un nouvel essor entre les années 1920/1930. A cette époque toutes les communes souhaitaient ériger un monument pour honorer leurs morts de la grande guerre. Ensuite la carrière de Saint Cyr est restée inexploitée jusqu'à la fin des années 70.</p>	
<p>L'aménagement du Haut-Rhône, digues, usines électriques, exigeant de nombreux enrochements, l'exploitation fut relancée car la pierre de Saint Cyr répond aux exigences du cahier des charges de la CNR. Depuis une trentaine d'années l'exploitation a cessé. Nous disposons donc dans notre commune d'une richesse inexploitée.</p>	
<p>Actuellement, la pierre est très employée dans les départements de la Savoie, et surtout de la Haute-Savoie. Ces matériaux sont souvent extraits dans le département de l'Ain dans les communes de Hauteville et Champdor. Ainsi, avant</p>	
<p>1</p>	

d'emprunter les routes D 991 et D 992, les matériaux ont déjà parcouru près de 50km sur les routes du département. Exemple: pour stabiliser le barrage de Seyssel, en 2014/2015, la CNR a utilisé des milliers de tonnes de blocs issus des carrières d'Hauteville. Régulièrement nous voyons sur les départementales précitées des camions/benne transportant de la pierre. Il serait donc plus judicieux d'alimenter le marché des Savoies en utilisant des matériaux extraits en limite de ces départements. Il serait intéressant aussi de calculer la circulation réelle supplémentaire induite par cette ouverture de carrière. Celle-ci résultera de la circulation indiquée dans le dossier d'enquête, diminuée toutefois de la circulation existante.

Pour toutes ces raisons, mais également pour les retombées économiques (emplois, taxes et redevances) que représente, comme toute activité, l'exploitation des roches massives, j'émetts un avis favorable à l'ouverture de cette carrière.

Je vous prie d'agréer monsieur le commissaire mes sincères salutations.

Bernard THIBOUD

↳ *Monsieur THIBOUT rappelle les services rendus par cette ancienne carrière dont la réouverture est projetée. Je note, tout comme lui que les retombées économiques ne sont pas négligeables. En terme d'emploi, il s'agit d'une opération avec peu de créations d'emploi. Il y aura sur l'exploitation la présence de 4 à 5 personnes polyvalentes pendant les périodes d'extraction. Je note qu'un emploi direct en matière de carrière génère généralement 4 emplois induits ou indirects.*

⇒ **49 Courrier de Monsieur Lionel CALLEWAERT –
183 rue des Grandes Iles -01350 ANGLEFORT**

« Madame, Monsieur.

Suite à l'annonce de l'ouverture de la carrière, je me permets de donner mon désaccord à la réouverture de cette carrière pour les raisons suivantes :

- sécurité pour les enfants due à la circulation augmentée (+ 90 camions environ)
- Pollution visuelle, sonore et environnementale (poussières et bruits)
- Sanitaire (risque de problèmes pulmonaires à cause de la poussière)
- Ecologique (disparition d'espèces protégées : faune et flore)

Pour ces différentes raisons, je vous demande de reconsidérer la réouverture du site.

En vous souhaitant bonne réception,

Cordialement.»,

↪ *L'impact sur le paysage à partir du bourg d'Anglefort sera nul car le centre du village est situé en contre-bas du carreau (environ 200m). L'analyse de l'environnement montre que l'exploitation peut être conduite en respectant les riverains. La sensibilité paysagère a conduit à restreindre le développement en hauteur et à prévoir divers aménagements au niveau des fronts.*

Le trafic poids lourds sur la RD 992 vers le nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy et la Haute-Savoie représente 40 % de la production soit 14 tours/jour en période normale sur cinq jours en semaine avec maxi 21 t/j en période exceptionnelle.

Il est vrai que la traversée du hameau de Champrion et du bourg par les véhicules divers pose déjà des problèmes de sécurité : non respect du code de la route, vitesse excessive. Les habitants devraient se rapprocher de la mairie afin de trouver une solution (ralentisseur de vitesse : coussin berlinois, dos d'âne, plateforme etc.).

Les tirs de mine nécessaires aux extractions quoique ponctuels et mensuels seront audibles. Je signale toutefois que les techniques modernes actuelles de minage ont nettement évolué vers un abaissement notable des émissions sonores.

Des dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité. Je rappelle que la législation impose un contrôle annuel pratiqué par un organisme spécialisé indépendant qui garantit le suivi et l'efficacité des mesures contractuelles.

Observations transmises par E-mail

⇒ 50 . E-mail de Monsieur CHATELARD François par le canal de la mairie

Mairie d'Anglefort	
De:	chatelard.francois@wanadoo.fr
Envoyé:	mardi 3 janvier 2017 17:05
À:	mairie.anglefort@wanadoo.fr
Objet:	Formulaire de contact - www.anglefort.fr
Nom :	chatelard
Prénom :	francois
Adresse :	73310 Serrieres
Téléphone :	0685945415
Email :	chatelard.francois@wanadoo.fr
Message :	j'espère que vous n' autoriserez pas la carrière sur votre commune , la quiétude et la tranquillité de notre vallée serait gravement atteinte ...

⇒ 50 bis - E-mail de Monsieur

CHATELARD François par le canal de la préfecture

Bonjour Mr le Commissaire enquêteur

Si l'on passe les 8 hectares de forêt défrichés **sur un versant classé sensible du Grand Colombier**, le relief calcaire présente des **fissures Karstiques** avec un **risque de pollution inhérent**.

L'exploitation d'une carrière à Anglefort sera située sur le versant oriental du Grand Colombier, **à la base d'un cône divergeant** qui verra le bruit émis se propager vers le versant occidental, noyant la vallée dans **un bruit permanent de concasseur** (port du casque antibruit obligatoire à l'opérateur) et une noria de semi-remorques polluant l'atmosphère de particules fines et de bruit.

Preuve est déjà faite aujourd'hui de ce phénomène par la présence du **bruit de la voie ferrée** parfaitement audible depuis le coteau de Serrières, de **l'usine de Silicium métal** ainsi que du passage des **motos sur la route**.

Le développement de cette activité ne présente, pour les habitants, que des nuisances ainsi qu'une dévalorisation du patrimoine bâti.

je m'oppose donc à ce projet et vous remercie de considérer cette demande

cordialement
 François CHATELARD
 123 Chemin des Greffières
 73310 Serrières en Chautagne
 06 85 94 54 15
chatelardfrancois@gmail.com

⇒ 51 - E-mail de Monsieur Auguste PICOLLET transmis par le canal de la préfecture

✉ *Ce courriel est identique au courrier de Monsieur Auguste PICOLLET du département de Savoie : Direction générale adjointe à l'aménagement – Direction des routes transmis par voie postale (voir n°45 courrier).*

Le site de la carrière est situé sur une pente du massif à environ 250m au dessus de la vallée du Rhône, très plate, fortement boisée (forêt de Chautagne) et de près de 4 km de large. Je ne pense pas qu'il puisse y avoir un cône de divergence avec un tel profil !

Je précise que le seul trafic poids lourd impactant la Savoie représente environ 25% de l'activité de la carrière. Le départ vers le sud, par les RD 992, 904 et 991, via Ruffieux vers Aix les Bains, en évitant le chef-lieu de Ruffieux, soit 9 tours/jour (maxi :14 t/j). A noter que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

TA LYON n°E16000276 / 69

⇒ 52 - E-mail de Monsieur Régis DICK transmis par le canal de la mairie de SERRIERES EN CHAUTAGNE

Evaluation des émissions de gaz à effet de serre additionnelles liées au transport transitant par RD 904 (Culoz-Ruffieux)

Mairie d'Anglefort

De: Denise DE MARCH <ddm-mairie-serrieres@orange.fr>
Envoyé: vendredi 13 janvier 2017 10:58
À: mairie.anglefort@wanadoo.fr
Objet: TR: carrière d'anglefort
Pièces jointes: Estimation des émissions additionnelles de gaz à effet de serre générées par une circulation des camions en Savoie.docx

Bonjour,

Je vous remercie de remettre le mail, ainsi que le document Word joint, à Monsieur le Commissaire Enquêteur, ainsi que nous en avons convenu ce matin

Denise De March
 Maire
 Tél : 04.79.63.70.13



Vu
 le commissaire enquêteur
 Robert FURE

e-mail *52*

De : DICK, Régis [mailto:r.dick@cen-savoie.org]
Envoyé : mardi 10 janvier 2017 21:23
À : Denise DE MARCH
Objet : Re: carrière d'anglefort

Bonjour Denise,

Merci pour ces éléments.

Comme convenu, vous trouverez ci-joint une note qui évalue les émissions de gaz à effet de serre additionnelles, c'est à dire liées à un transport empruntant la D904 (Culoz-Ruffieux) plutôt que la D992 (Culoz-Anglefort-Seysssel).

Je creuserai les questions liées à l'avifaune demain !
 Bien à vous,
 Régis Dick



Régis DICK
 Directeur
 Le Prieuré - B.P. 51
 73372 LE BOURGET-DU-LAC Cedex
 Tél. 04 79 25 20 32

Vu
le commissaire enquêteur
Robert FURE

Projet Carrière de Saint-Cyr

Enquête publique

Estimation des émissions additionnelles de gaz à effet de serre générées par une circulation des camions en Savoie

Le projet de carrière de Saint Cyr prévoit un transport des granulats vers la Haute-Savoie.

Le trajet figurant sur la carte soumise à enquête publique indique un trajet par la Chautagne (Ruffieux, Serrières en Chautagne) dans le but de rejoindre Seyssel puis les plateformes de stockage ou de transformation situées en Haute-Savoie.

Le kilométrage additionnel lié à ce trajet est de 12,8 km, soit 25,6 km aller-retour.

Outre les nuisances (bruit), dangers (ex : traversée viarhona à Ruffieux) et problèmes de voirie (traversée du marais de Chautagne sur la RD 904 sujette au tassement du sol tourbeux), les émissions additionnelles de gaz à effet de serre liées à cet itinéraire semblent avoir été omises.

Les émissions de CO₂ liées au transport de marchandise sont estimées à 99 g par tonnes-kilomètre (2006, source SOES¹). Une estimation plus « optimiste » consiste à appliquer entre 2006 et 2016 le même taux de réduction que celui observé entre 1996 et 2006, soit 13%. Cela porterait l'estimation à 86 g de CO₂ par tonne-kilomètre. La tonne-kilomètre est une unité utilisée pour mesurer le trafic de marchandises. Elle correspond au transport d'une tonne sur un kilomètre.

Le tableau ci-dessous propose une estimation des émissions additionnelles de CO₂ liées à l'utilisation du trajet « carrière-Culoz-Ruffieux-Serrières-Seyssel » plutôt que l'itinéraire « carrière-Anglefort-Seyssel ».

	estimation haute	estimation basse
Estimation émissions CO ₂ (en g par tonne.km)	99	86
nombre de tonnes de marchandise transportées annuellement (t)	300 000	200 000
Kilométrage additionnel lié au parcours traversant la Chautagne	25,6	25,6
Estimation des émissions de GES annuelles additionnelles liées au parcours (en tCO ₂)	760	441
Equivalent consommation annuelle habitant rhonalpin (base 2014)	121	70

Les émissions additionnelles se situent entre 440 et 760 tonnes de CO₂ par an.

¹ Commissariat général au développement durable, observations et statistiques, n°25, septembre 2009

Cela correspond aux émissions annuelles moyennes d'une population de 70 à 120 habitants.

En conclusion :

Le texte de l'étude d'impact (p.48) mentionne principalement la route départementale 992, dont les caractéristiques sont décrites comme « adaptées à un trafic soutenu », comme axe d'évacuation des matériaux.

La carte insérée entre les pages 47 et 48 de l'étude d'impact (chapitre 2) présente cependant un trajet empruntant la D 904 (Culoz-Ruffieux). A notre connaissance, cette route n'est pas adaptée à un trafic soutenu puisqu'elle traverse un marais tourbeux et qu'elle est sujette à un tassement important.

Un tel trajet, visant à rejoindre Seyssel puis Annecy, engendrerait une émission additionnelle de gaz à effet de serre comprise entre 440 et 760 tonnes de CO₂ par an.

Dans l'attente d'une évacuation ferroviaire, l'axe Anglefort-Seyssel par la D 992 doit être privilégié pour l'évacuation des matériaux.

✍ Je rappelle qu'il convient de noter que le bilan carbone dont il est fait état n'a pas lieu d'être, se trouvant calculé sur un itinéraire dorénavant abandonné par l'exploitant. Je précise que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

⇒ 54 - E-mail de Madame Lucie BREMOND transmis par le canal de la mairie d'ANGLEFORT

Mairie d'Anglefort

De: lucie bricourt <lucie.bricourt@gmail.com>
Envoyé: mercredi 11 janvier 2017 18:03
À: mairie.anglefort@wanadoo.fr
Objet: carrière de St Cyr

e-mail 54
 Vu
 le commissaire enquêteur
 Robert PIRE

Bonjour,

J'ai appris avec regret que le conseil municipal avait voté en faveur de l'exploitation de la carrière de st Cyr.

Je me joins aux habitants d'Anglefort pour manifester mon désaccord quant à ce projet qui générera de nombreuses nuisances, notamment sonores : des trafics de poids lourds réguliers et intensifs (sur une commune dont le trafic est déjà chargé) et des tirs de mines...

Sans compter l'impact sur l'environnement, qui n'est jamais bien positif pour toutes les carrières. Je ne connais pas les gains que cela pourra permettre pour la commune, mais je me pose une question : Est-ce que nous sommes bien dans une démarche d'intérêt général ?

Bien cordialement,

Lucie Brémond
 Seyssel 01

↳ Je rappelle que l'ouverture de la carrière est à même de s'inscrire dans le cadre de l'intérêt général. En effet, l'existence d'une ancienne carrière permet bien souvent de disposer d'éléments facilitant la mise en exploitation : présence de fronts où des échantillons seront pris pour valider la faisabilité technico-économique, présence d'un carreau pouvant accueillir les installations de traitement, activité présente dans l'histoire locale.

Le projet présenté dans cette enquête publique s'inscrit totalement dans la politique du schéma départementale des carrières. Il concerne effectivement la reprise d'une ancienne exploitation d'un gisement de roche massive calcaire, de sorte à pouvoir répondre aux besoins croissants en matériaux visant à se substituer aux granulats d'origine alluvionnaire ; les qualités intrinsèques des calcaires d'Anglefort permettant de nombreuses applications.

L'utilisation de roche calcaire pour élaborer des bétons n'est pas simple, un type de matériaux bien précis est nécessaire. C'est pourquoi des essais ont été conduits pour caractériser les matériaux et adapter en conséquence la chaîne d'élaboration des granulats, la formulation des bétons doit également être adaptée. Les matériaux répertoriés sur ce site sont conformes aux besoins.

⇒53 – E-mail de Monsieur Régis DICK transmis par le canal de la préfecture Transports transitant par RD 904 (Culoz-Ruffieux)
Second document.

Mairie d'Anglefort

De: Environnement <pref-environnement@ain.gouv.fr>
Envoyé: jeudi 12 janvier 2017 16:42
A: ANGLEFORT (Adresse de messagerie)
Objet: Enquête publique carrière de Saint-Cyr / Anglefort

e-mail 53
Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE

Bonjour,

Je vous prie de trouver ci-joint les observations adressées au commissaire enquêteur par le conservatoire d'espaces naturels de la Savoie dans le cadre de l'enquête publique concernant la société CARRIERES DE ST CYR pour la carrière d'ANGLEFORT
 Je vous remercie de bien vouloir **annexer ce document au registre d'enquête.**
 Cordialement
 Préfecture de l'Ain
 D.R.L.P – bureau des réglementations et des élections
 Section installations classées

----- Message original -----
Sujet:[INTERNET] Enquête publique carrière de Saint-Cyr / Anglefort
Date :Thu, 12 Jan 2017 15:15:13 +0100 (CET)
De :DICK, Régis <r.dick@cen-savoie.org>
Pour :pref-environnement@ain.gouv.fr

Objet : enquête publique / autorisation d'exploitation de carrières à Anglefort (01)

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique mentionnée en objet, le CEN Savoie souhaiterait attirer votre attention sur un point particulier relevé dans l'étude d'impacts et relative au transport des matériaux.

D'après la carte figurant dans cette étude (insérée entre les pages 47 et 48 du chapitre 2 de l'étude d'impact), l'évacuation des matériaux emprunte la route départementale 904 reliant Culoz à Ruffieux.

Cette route traverse le marais de Chautagne, pour lequel un projet majeur de restauration écologique est en cours, incluant un volet touristique ambitieux. Ce projet est porté par l'office national des forêts, le CEN Savoie et la communauté de communes de Chautagne.

La nature tourbeuse du sol (environ 8m) et l'état actuel de cette route (un tassement important, supérieur à 1 m, est observable) la rendent peu adaptée à la circulation massive de véhicules chargés de matériaux.

Par ailleurs, une circulation de 90 camions par jour sur cet axe viendrait contrarier les objectifs écologiques et touristiques prévus dans le cadre du projet actuellement en cours de mise en œuvre et soutenu par l'agence de l'eau et l'Europe dans le cadre du Plan Rhône 2014-2020.

Il nous paraîtrait en conséquence plus judicieux d'étudier un autre itinéraire pour l'évacuation des matériaux.

Je vous remercie vivement pour l'attention que vous porterez à cette contribution.

Régis Dick

✉ Je rappelle que le trafic poids lourds généré par la carrière d'Anglefort utilisant la route RD 904, traversant la forêt de Chautagne correspond à 9 tours/jour (maxi :14 t/j) est relativement faible et ne correspond nullement aux différentes observations. La route RD 904 traversant la forêt de Chautagne peut très bien absorber ce léger supplément de trafic. A noter que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic.

TA LYON n°E16000276 / 69

⇒55 – Courrier tardif de Monsieur Jacky NANTERME

transmis en fin de la dernière permanence.

Mr NANTERME Jacky
17 Rue de la Bonnette

01350 ANGLEFORT

Conseiller Municipal

à l'attention
du Commissaire Enquêteur

commissaire Tardif 55
mais dans les délais
Vu
le commissaire enquêteur
Robert FAURE

Je suis fermement opposé au projet d'ouverture de la Carrière de Saint Cyr. Je me suis exprimé lors du vote du Conseil Municipal du 19,12,2016 à ce sujet.

RAISONS : Pollution routière déjà insupportable sur l'axe de la RD 992 de Culoz à Seyssel. Traversée du village et des Hameaux Champrion et Mieugy dangereuse pour les piétons et les sorties des écoles.

Bruit de circulation intolérable pour les riverains – dévalorisation des propriétés logeant cet axe routier.

Dégradation des réseaux routiers par cet excès de poids lourds : un grand nombre de camions de matériaux provenant des Carrières Gravi-Rhône. Puis affouillement actuel du plan d'eau. Trafic vers Ferropem et en plus le trafic venant d'autres carrières plus au Sud.

90 CAMIONS PAR JOUR EN PLUS C'EST LE PROJET DE TROP !!!!

- Durée 30 ans : quel héritage pour la prochaine génération.
- Ces nuisances insupportables sont un frein au développement de la Commune.
- Nuisances sonores – Poussières – Dégradations environnementales et de la faune
- Bruit de concassage etc.

SOLUTIONS : Stop à ce projet :

Réfléchir au délestage de la circulation et solution ferroviaire à envisager et en tous les cas ne pas laisser se percuter les différents chantiers sur la Commune – Plan d'eau etc..

30 % de trafic en plus n'est plus supportable

et en 2ème temps apport de matériaux inertes pour combler l'espace suite à l'extraction des roches.

NON A CETTE OUVERTURE DE CARRIERE -

NON A DE NOUVELLES NUISANCES

NON A CE PROJET .

*Contrats caduc
avec les propriétaires*

↳ Monsieur NANTERNE a été le tout dernier intervenant à la fermeture de la dernière permanence. C'est le principal opposant à la carrière au sein du conseil municipal. Ce monsieur m'a adressé par courrier recommandé à mon domicile (ce n'est pourtant pas le siège de l'enquête) le 9 février 2017 une pétition que je transmets telle quelle à la préfecture de l'Ain en même temps que mon dossier. Je remarque tout de même que ces documents parviennent 26 jours après la date de fin d'enquête et que, par conséquent, je ne peux en tenir compte. Je joins son courrier en pièces annexes à la suite du mémoire en réponse du porteur du projet tout comme le mail de Madame Sandrine SIMON qui est dans le même cas.

Je constate que la plupart des remarques formulées traduisent des craintes ou des incompréhensions sur l'aspect environnemental du projet (bruit, poussières, trafic routier, dévalorisation du patrimoine immobilier...). Et pourquoi pas la mise en doute des retombées financières pour la commune !

Le trafic poids lourds en direction du nord par la RD 992, via Seyssel vers Annecy, correspond à 40 % de la production générée par la carrière soit 14 tours/jour (maxi 21 t/j). A noter que les matériaux d'apport pour la remise en état du site, après exploitation, seront approvisionnés en voyage retour (double fret), et que le charroi de ces matériaux n'augmentera pas le trafic. Je tiens à signaler que,, lorsque l'exploitation démarrera, les travaux de l'affouillement actuellement réalisés par GraviRhône seront achevés.

Toutes dispositions seront engagées pour une limitation maximale des particules fines inhérentes à ce genre d'activité, y compris les déplacements des véhicules à l'intérieur du chantier, arrosage des pistes, installation de brumisateurs, décrotteurs de camions, aspirateurs de foreuse, capotage des convoyeurs, etc. Rappelons également que la législation impose un contrôle annuel pratiqué par un organisme spécialisé indépendant qui garantit le suivi et l'efficacité des mesures contractuelles.

Le bruit des tirs de mine n'est pas pris en compte par les textes réglementaires en vigueur. Il apparaît que la gêne liée au bruit du tir vient de l'effet de surprise et de l'intensité très ponctuelle du bruit effet de claquement. La pratique de l'amorçage selon la technique des microretards permet de remplacer le claquement d'un tir par un roulement moins préjudiciable pour les riverains. D'autre part, pour éviter l'effet de surprise, les populations seront averties par voie d'affichage. Les tirs ont lieu plutôt en fin de matinée, période la moins pénalisante.

Je signale que les contrats de fortage signés par les propriétaires concernés sont valables pour la durée de l'exploitation.

En préambule, je signale que le montage du dossier d'enquête présenté par la **Société « Carrières de Saint-Cyr »** a mobilisé les ressources propres de la société qui s'est appuyée sur les compétences de bureaux d'études spécialisés : **ENCEM- CFEG ECOTOPE et SIMI** . Les études ont été menées par une équipe pluridisciplinaire composée de généralistes de l'environnement et de spécialistes (écologues, paysagistes, géologues, hydrogéologues, acousticiens, mineurs...) dont les capacités d'expertise ne peuvent être mises en doute.

Les quatre bureaux d'études ont permis d'appréhender les souhaits de la société CARRIERES DE SAINT-CYR et de la commune d'ANGLEFORT quant à l'affectation du site, à savoir de définir les possibilités d'aménagement compte tenu des caractéristiques des terrains puis d'affiner les détails pour optimiser le projet.

Je fais remarquer que le dossier d'enquête présenté, assez important (plus de 500 pages), est certes complet mais pas très bien présenté car il n'en permet pas une appréhension et une lecture facile.

Les effets prévisibles du projet sur l'environnement et le voisinage concernent principalement: la gestion des espaces extérieurs, l'intégration paysagère, la gestion des nuisances vis-à-vis du voisinage (transports, poussières), la gestion des eaux pluviales, de l'énergie, les procédés d'exploitation (tirs de mine, concassage) la qualité environnementales sont tous étudiés dans le dossier d'Etude d'Impact et des précisions sont apportées par le porteur du projet dans son mémoire en réponse.

Des mesures compensatoires sont prévues et seront mises en place. Le porteur du projet est **contraint de respecter ses engagements** portant sur les techniques, le phasage, la remise en état coordonnée du site, l'hygiène et la sécurité des personnes ainsi que sur la réalisation des mesures compensatoires prévues. La législation en vigueur dans ces différents domaines s'impose de fait à l'aménagement de ce site.

Lors de la remise des observations enregistrées pendant mes permanences, j'ai fait part à **Monsieur Jean-Luc GUERIN** des questions orales posées par différents intervenants .

La plupart des observations révèlent une certaine crainte vis-à-vis de l'évolution au cours du temps, principalement la durée d'exploitation (30 ans) de la carrière, le rythme des interventions annuelles et les nuisances liées au transport routier et aux bruits (tirs de mines – concassage). Face à ce type de réflexion, il serait bon que la **SAS CARRIERES DE SAINT-CYR** mette en place « **une commission de suivi** » composée d'**élus municipaux** et des **riverains concernés**. Je note que les habitants de la rive gauche du Rhône (CHAUTAGNE) sont également impactés par certaines nuisances : transports, intégration paysagère, etc. Ce type de commissions animées par certaines Sociétés sur des carrières de l'Ain a nettement amélioré les rapports « entreprise-riverains » là où elles sont installées. L'ensemble de cette concertation diminuerait les sentiments de frustration des uns et des autres et permettrait :

TA LYON n°E16000276 /69

✘ Aux riverains : d'exprimer les difficultés qu'ils rencontrent et d'être entendus ;

✘ A l'entreprise : d'être à l'écoute de ses riverains, de justifier ses positions, de prendre en compte les observations et d'adapter son mode de fonctionnement.

Lorsque des observations ou critiques sont émises, l'entreprise répond systématiquement. Une recherche de la cause est engagée et les actions qui s'avèrent nécessaires sont mises en place.

↳ *La société Carrières de Saint-Cyr se déclare favorable à la constitution d'une commission de suivi attachée à la carrière, et dont la présidence pourrait être assurée par Monsieur le Maire d'Anglefort, assisté de citoyens de sa Commune et des communes alentours. Cette commission pourra également être réunie en cours d'année à l'initiative de la mairie.*

La société des carrières de Saint-Cyr a effectué récemment une demande auprès du Conseil Départemental de Savoie en vue d'obtenir une dérogation pour le transit des poids lourds sur les RD 904 et RD 991 entre Anglefort Ruffieux et Aix-les-Bains.



Fait à BELLEY, le 13 février 2017.

TA LYON n°E16000276 / 69

Le Commissaire Enquêteur

CLOTURE DE L'ENQUÊTE

Je transmets ce jour à Monsieur le Préfet de l'Ain :

- le rapport d'enquête (*80 pages plus CD du rapport d'enquête, des observations lors des permanences et du mémoire en réponse de l'entreprise*)
 - les conclusions motivées du commissaire enquêteur (*8 pages*)
 - le courrier de transmission des observations registre et courrier (*35 pages*)
 - le mémoire en réponse de la société Carrières de Saint-Cyr (*7 pages*)
-
- les publications d'opposants parues après le 13 janvier 2017 : clôture de l'enquêtes
 - le courrier de monsieur NANTERME m'adressant à mon domicile une pétition avec 21 jours de retard.
-
- le registre d'enquête coté, paraphé et clos, et les courriers annexés,
 - le certificat d'affichage de la commune d'Anglefort,
 - Mon dossier d'enquête paraphés en retour :

Fait à BELLEY, le 13 février 2017

Le Commissaire Enquêteur :