



Nos réf. : 17-027

Mairie de Solignac-sur-Loire
Monsieur le Président de la commission
d'enquête
Place Marchédial
43 370 Solignac sur Loire

Le Puy en Velay, le 17 mars 2017

**Objet : enquête publique pour le renouvellement et l'extension de l'autorisation d'exploitation de la carrière Eurovia/Jalicot de Solignac sur Loire
CONTRIBUTION**

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

SOS Loire Vivante- ERN France est une association qui agit depuis plus de 25 ans pour la protection de la haute Vallée de la Loire dans son ensemble, des rivières et milieux aquatiques en France. Ayant son siège social historique au Puy en Velay, elle regroupe aujourd'hui plus de 2000 adhérents et est agréée nationalement « protection de l'environnement » par le Ministère de l'Ecologie (agrément n° DEVK1405622A) et est partenaire officiel du WWF France.

La Haute Vallée de la Loire constitue un site d'exception de niveau européen pour la biodiversité. Les gorges ont permis le développement d'habitats extraordinaires et d'espèces adaptées à ces milieux comme la Pie grièche grise, le Milan Royal, le Grand Duc d'Europe, le Circaète Jean Leblanc, ou encore le Sonneur à ventre jaune, l'Ecrevisse à pattes blanches, la Moule perlière, l'Ombre, la Cordulie, la Loutre... ainsi que de nombreuses espèces de chauve souris comme le Grand murin. Toutes ces espèces sont protégées.

La diversité et la beauté des paysages, ainsi que la qualité des eaux des rivières font la fierté de ses habitants. Ces richesses écologiques ont d'ailleurs permis le classement d'une importante partie de la Haute vallée de la Loire au réseau européen Natura 2000. Reconnaisant cette richesse paysagère et patrimoniale, un projet de classement en Réserve Naturelle Régionale entre Goudet et Solignac-sur-Loire est porté par l'Etablissement Public Loire auprès du Conseil Régional.

C'est d'ailleurs au nom de ce patrimoine naturel que les citoyens de la vallée se sont mobilisés il y a plus de 25 ans pour dire non au projet d'aménagement de la Loire, et notamment la construction du barrage de Serre de la Fare qui aurait noyé la vallée sur plus de 25 kilomètres (plus de 10 000 manifestants aux Puy-en-Velay). L'occupation pacifique du site de Serre de la Fare et la campagne d'actions étaient dirigées par l'association SOS Loire Vivante et l'abandon du projet de barrage a débouché sur l'émergence d'une nouvelle gestion du fleuve à l'échelle nationale.

Notre association n'est pas opposée à tout projet industriel existant dans la Haute Vallée de la Loire ou à tout projet de carrière. Pour preuve, par le passé, nous avons travaillé avec des exploitants de carrières, notamment avec les carrières Rolle en Haute Loire. Cela a permis de mettre en place des améliorations environnementales et des remises en état de certaines exploitations comme les gravières du Chambon de Solignac sur Loire et a débouché en 2015 sur le rachat par notre association de plus de 8ha d'anciennes gravières à Coubon, en bord de Loire, pour garantir leur protection et une gestion totalement écologique. De plus, une convention tripartite entre l'exploitant de la carrière de Solignac sur Loire, l'exploitant de centrale d'enrobés et notre association a été signée en date du 22 février 2012 (voir pièce jointe). Ce document, co-constitue avec Eurovia et grâce à la médiation du Secrétaire Général de la Préfecture de Haute Loire, avait permis de lever les obstacles à la prolongation de 5 ans supplémentaires, jusqu'en 2017, de l'arrêté d'exploitation. Cette convention a permis un

rapport constructif entre les exploitants et SOS Loire Vivante pendant un temps. Malheureusement force est de constater que plusieurs engagements contractualisés par écrit ne sont aujourd'hui pas respectés par Eurovia/Jalicot et la société LPE comme le déplacement de la centrale d'enrobés prévu avant décembre 2016 ou la participation citoyenne sous forme de financements annuels à des projets environnementaux pour la Haute Vallée de la Loire... Ces agissements irrespectueux sont indignes d'une entreprise d'un groupe international et s'ajoutent aux pratiques inacceptables du passé comme le non-respect de la réglementation pour la remise en état du site ou encore l'enfouissement de centaine de milliers de pneus sur le site jusqu'en 2009. Il est précisé que seule une partie a été enfouie avec l'accord de la Préfecture pour stabiliser les pentes mais que la majeure partie a bien été enfouie à plat puis recouverte avec de la terre végétales (Cf. photos).

Face à cette situation, SOS Loire Vivante- ERN France s'oppose maintenant à l'extension de la carrière de Solignac-sur-Loire et son renouvellement pour 15 ans de l'autorisation d'exploiter principalement en raison **des impacts sur l'agriculture familiale, des atteintes à l'environnement** et de la disparition de terrains **classés au réseau européen de protection Natura 2000**, classement qui n'est pas compatible avec un projet industriel. Cette extension et ce renouvellement ne sont pas utiles car la Haute Loire produit plus de matériaux de ses carrières que ses besoins, comme le précise le Schéma des Carrières 43.

Notre association tient particulièrement à souligner les points suivants :

- **Une perte de terres agricoles de très haute qualité inacceptable.**

Le projet d'extension sacrifie 4,5 ha des meilleures terres agricoles du plateau de Collandre et Mussic qui est classé en Appellation d'Origine Protégée (AOP) Lentille du Puy. Compte tenu cela, l'avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INOQ) a-t-il été sollicité ? Si oui, son avis aurait dû être inséré dans l'enquête. C'est une terre riche, plate, facile d'accès et proche d'exploitations familiales implantées depuis des générations. Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été modifié en 2016 transformant plusieurs hectares de terre agricole en zone carriérable « portant atteinte à l'espace naturel agricole de façon disproportionnée » selon la Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers. Il est rappelé que la Chambre d'Agriculture de Haute Loire a émis un avis défavorable lors de la consultation en 2016 concernant la modification du PLU en vue de l'extension de la carrière sur des terres agricoles de haute qualité. De plus, de par l'extension ouest de la carrière, l'accès à certaines parcelles privées boisées ne sera plus possible. En effet, la future carrière couperait le passage entre les propriétés par une bande de quelques dizaines de mètres de large seulement, rendant également l'accès insuffisant voire dangereux pour l'exploitation. Enfin, le périmètre de la carrière borde les terrains agricoles et génère des poussières qui se déposent dans les prés. Cela empêche le pâturage, baisse la productivité, favorise les maladies et empêche les conversions de ces espaces en agriculture biologique, un des rares secteurs agricoles en croissance.

Le maintien de la carrière de Solignac sur Loire au prix de sacrifier l'agriculture locale montre clairement que le projet n'est donc pas d'intérêt général !

- **La biodiversité exceptionnelle, de niveau européen, de la vallée n'est pas préservée.**

100% du futur périmètre de la carrière se trouve classé au réseau européen de protection Natura 2000 et plus précisément en Zone de Protection Spéciale (ZPS) définie par la Directive Européenne Oiseau. Le futur périmètre est également totalement en site Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et en Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF), qui sont des secteurs reconnus comme homogènes, remarquables, à fort intérêt patrimonial et ayant été inventoriés, dont une partie en ZNIEFF de type 1 reconnu pour ses espèces rares. De plus, le périmètre est en bordure d'une Réserve Naturelle Régionale en projet, dispositif reconnaissant l'intérêt écologique d'un site. Ainsi la carrière a et aura des impacts sur la faune et notamment l'avifaune avec une destruction d'habitats d'intérêt communautaire de niveau européen. Aussi nous tenons à souligner que le dossier est très imprécis concernant la cartographie des habitats, la liste des espèces de chauve-souris qui seront impactées par le futur projet n'est pas fournie et les mesures de réduction des incidences est trop lacunaire. Il n'y a aucune information concernant les modalités techniques de mise en œuvre de ces mesures, aucun suivi n'est prévu, aucun agenda de réalisation n'est établi.

D'après le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, la carrière se trouve au sein d'un corridor écologique à préserver (boisement, trame bleue que constitue la Loire – site d'importance nationale pour le déplacement des espèces). Le projet ne prévoit pas de rupture de la continuité existante en ce qui

concerne le continuum boisé, mais déstabilise le corridor écologique sur les continuum ouverts et semi-ouverts par son extension Ouest. Le bruit constitue quant à lui un vrai dérangement pour la faune y compris dans ces zones de corridors. Le dérangement des espèces et notamment d'oiseaux est certain du fait de l'activité et particulièrement du bruit engendré par les tirs et explosions, par le concassage, le tamisage, ... mais aussi par les poussières produites. La méthode des mesures de bruits n'est d'ailleurs pas sérieuse. Des sondages ponctuels sur quelques minutes ont été effectués, comme par exemple depuis le hameau du Chier, particulièrement exposé au bruit. Or le jour du sondage, il n'y avait pas de bruit... Seule une campagne de mesures réalisées en continu sur plusieurs jours d'affilés pourrait rendre compte des véritables nuisances sonores qui varient avec l'activité de la carrière, les vents et la température qui ont une influence sur la propagation des sons et l'effet « caisse de résonance » des gorges.

- **La nature, la vallée et ses habitants ont assez subi les nuisances et impacts de la carrière et cela depuis plusieurs générations.**

La carrière est exploitée depuis près de 70 ans, avec des tonnages sans cesse en augmentation pour atteindre 150 000 t/an, générant parallèlement d'avantage de nuisances sonores, de pollution de l'air et des odeurs par la station d'enrobés associée, des tirs d'explosifs, des centaines de camion par jour.... Elle est maintenant en fin de vie (fin d'autorisation le 7 mars 2017, prolongée par arrêté jusqu'au 7 septembre 2017). Les impacts sur l'environnement sont considérables et les quelques mesures prises depuis des années sont totalement déconnectées de l'ampleur des enjeux européens. De plus, le réseau routier est largement insuffisant par rapport au tonnage extrait et transporté aujourd'hui. Le village de Solignac sur Loire subit de plein fouet la traversée des camions avec ses nuisances, mais surtout ses dangers pour les habitants en terme de sécurité. Cela a des conséquences directes sur la qualité de vie et entraîne une perte de valeur immobilière.

A ce titre, il est surprenant de constater que lors de la précédente étude d'impact (pour la prolongation d'exploitation autorisée en 2012), la traversée du bourg de Solignac sur Loire par les camions et véhicules, directement ou indirectement liée au fonctionnement de la carrière (approvisionnement en carburant, enrobé routier...) était classée comme « impact fort ». Or, l'étude d'impact qui nous est présentée ce jour, minimise celui-ci. Il devient « modéré » p, 222, puis « faible » p, 276. « *La carrière présente un impact faible sur le trafic routier...alors que plus de 90% du trafic lié à la carrière traverse le village* ». Quelles incohérences !

- **L'impact du transport est insuffisamment analysé.**

Le schéma départemental des carrières prévoit que : « *Le choix d'implantation d'un projet de carrière (sous-entendu projet de renouvellement et extension au terme d'une fin légale d'exploitation) doit prendre en compte les zones habitées et celles à vocation future d'habitat...afin de limiter les nuisances dues au transport routier, les perturbations susceptibles d'être engendrées dans les localités doivent être examinées.* »

Bien que la production n'atteigne pas 200.000 tonnes par an, le demandeur aurait dû fournir une étude des possibilités d'accès réalisée en concertation avec les gestionnaires de voirie. Cette intention figure p. 276 mais n'a pas fait l'objet de la publication d'un rapport, d'une étude de faisabilité ou d'un avant-projet. Les mesures envisagées concernant la santé humaine (bruit, poussière, vibration, risques d'accidents...) sont réduites à des intentions et à la bonne volonté des chauffeurs !

Rappel des règles de bonne conduite : Vitesse limitée à 30 km/heure dans la traversée du bourg.

Lors de la médiation entreprise par Monsieur le Secrétaire général de la Préfecture en 2012 (voir rapport des Services préfectoraux) entre la carrière et SOS Loire Vivante, il déclarait que « *le préalable à tout projet d'extension de la carrière de Solignac, en terme de durée ou surface d'exploitation nécessiterait si cette extension se faisait, une étude sur la sécurisation de la traversée du bourg, voire l'évitement.* ». De plus, la convention entre Eurovia et SOS Loire Vivante reprend cela expressément dans son préambule « si une nouvelle demande d'autorisation était envisagée (...) vu l'impact fort que représente la circulation des véhicules en traversée de la commune de Solignac sur Loire, les parties au présent protocole reprendront contact entre elles et avec la commune de Solignac sur Loire pour travailler ensemble à la définition d'un nouvel itinéraire d'accès à la carrière »

A propos des circulations de camions en traversée du bourg, l'étude d'impact nous donne : Cycle moyen de camions par jour : 25 ; cycle moyen de camions par heure : 3. Il s'agit là de valeurs moyennes

sécurisantes. En pleine période de production, (Printemps, Eté, Automne) pour assurer les travaux routiers (matériaux de chaussée, matériaux pour enduits superficiels, enrobés...) ce trafic est quadruplé, soit 100 cycles de camions par jour.

En conclusion, carrière et centrale d'enrobage sont bien en synergie pour augmenter un aléa particulier vis-à-vis de la sécurité du public (Cf. Développement trafic routier p. 48)

- **Les mesures pour la préservation de la ressource en eau sont insuffisantes.**

Le « talweg » qui traverse le site n'est plus classé cours d'eau par la DDT, mais le « Sert du bois » devient cours d'eau à partir de la route RD27 ! Les eaux de la carrière sont donc collectées par ce cours d'eau qui rejoint la Loire seulement 400 mètres plus loin... Le dossier ne précise pas les impacts de la carrière et les mesures de prévention et de réduction sont très imprécises, comme par exemple la mesure MR12 qui indique simplement qu'un « système de gestion des eaux sera maintenu » mais sans préciser comment cela fonctionne, quelles adaptations sont apportées pour l'extension de la carrière.... La mesure MR 13 est tout aussi imprécise et confuse dans sa rédaction. La MR13 ne concerne que les eaux de ruissellement de la plateforme technique Nord, qu'en est-il des eaux de ruissellement sur le reste du site ? Nous nous posons aussi des questions concernant les risques importants de pollution de la Nappe du Devès, nappe à réserver dans le futur à l'alimentation en eau potable. Au vu de l'enjeu, le dossier reste imprécis sur la description des risques et des mesures prises pour éviter une pollution de la nappe par infiltration des eaux de ruissellement.

- **Le développement touristique de la vallée non pris en compte.**

Le projet d'extension et de renouvellement de la carrière impactera d'avantage la vallée freinant encore le développement d'un tourisme « découverte, nature et pêche » qui serait également éligible à une reconnaissance au patrimoine mondial de l'UNESCO comme Réserve Homme et Biosphère, démarche menée depuis des années par notre association.

De plus, le GR3 longe la zone d'extension ouest envisagée de la carrière. Or le Syndicat Mixte de la Montagne Ardéchoise prépare un chemin de randonnée qui reliera les 3 sources Loire Allier Ardèche en itinérance. Des connexions avec le Chemin de Saint Jacques de Compostelle, via le GR3 sont prévues en partenariat avec le Conseil Départemental de Haute Loire, ce qui augmentera la fréquentation de ce GR3 et les itinéraires labellisés Respirando, axe fort de la politique touristique départementale. Or la prise en compte du développement touristique de la vallée est absente du dossier.

- **Un projet de remise en état non planifié dans le temps**

Le projet de renaturation du site est très imprécis en terme de réalisation, aucun calendrier n'est mentionné ce qui laisse encore une fois craindre que cela ne sera jamais réalisé.

Le projet prévoit une sécurisation des fronts rocheux par l'encadrement des pieds de falaise, créant un « écran végétal » (p. 60), cette formulation et ce parti-pris paysager font sourire... Mais la vraie question porte sur les matériaux inertes nécessaires à ces travaux de réhabilitation qui devraient provenir de matériaux de découverte in situ soit 150.000 m3 et des stériles de l'exploitation pour 112.000 m3 (p. 9) soit un total de 262.000 m3. Or les objectifs déclarés à l'enquête concernant l'emploi des matériaux inertes non valorisables, dans le cadre de la remise en état sont de 20.000m3 par an, soit 300.000 m3 pour 15 ans. Cette incohérence est liée peut-être à des approximations, mais ceci n'enlève pas nos craintes quant à l'apport de déblais extérieurs en provenance de chantiers. Ce qui pourrait constituer une infraction à l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994. Rappelons que l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM) pousse à l'usage de carrières en réhabilitation comme lieux de déblais de chantiers. (cf. la revue UNICEM MAG, article « Projet de Réforme du remblayage).

Il est donc impératif de se questionner sur ce point : des matériaux extérieurs à la carrière (déblais de chantier) autres que ceux recyclés (10 000 tonnes par an) entreront ils dans la carrière ?

- Autre ineptie, dans la pièce C page 51 de l'étude d'incidence, le pétitionnaire parle du Village de Varenne, or ce village n'existe pas dans ce secteur...

- **Un projet réalisé en catimini sans concertation locale**

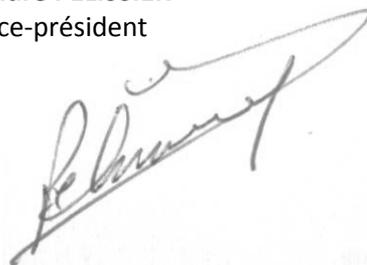
La commune de Solognac-sur-Loire et la société Eurovia/Jalicot ont mené ce projet avec une discrétion incompréhensible. Aucun débat ou autre diffusion d'information n'a eu lieu et aucune association de

protection de l'environnement n'a été associée à l'élaboration du projet... Un tel projet nécessite une information des citoyens, un débat, or rien n'a été fait, hormis une enquête publique mal annoncée. Nous déplorons qu'aucun effort d'information n'ait été entrepris pour informer les citoyens à temps. Aucune réunion publique présentant le projet ne s'est tenue et aucune n'est prévue. Une seule réunion de suivi environnemental de la carrière actuelle a été faite il y a quelques semaines et à aucun moment le nouveau projet n'a été mentionné. De plus aucun document public n'a été présenté et pour finir nous constatons que l'affichage de l'enquête publique est très incomplet dans les différents hameaux de Solignac-sur-Loire, et notamment celui du Chier, un des lieux le plus exposé aux nuisances de la carrière. Nous souhaitons que la société civile soit correctement informée de ce projet de grande envergure, d'autant plus qu'il est déjà controversé, comme le montre les résultats de l'enquête publique pour la modification du PLU en vue de l'agrandissement de la carrière l'an dernier. C'est pourquoi nous avons demandé une prolongation de la durée de l'enquête publique par courrier envoyée le 07/03/17.

Ainsi compte tenu de ces arguments, **nous nous opposons à un renouvellement pour 15 ans et à une extension de la carrière.** Il faut profiter de ce qui est encore préservé pour générer d'autres activités économiques plus durables et respectueuses. Nous proposons un projet collectif sur le site même de la carrière avec un parc solaire (énergie photovoltaïque), sans nuisance, qui pourrait être installé sur les parois et en partie dans le creux déjà exploité. Il est également proposé de développer un tourisme « découverte, nature et pêche » qui serait éligible à une reconnaissance par l'UNESCO dans le cadre du programme MaB « homme et biosphère ». Ces créations d'activités économiques durables créeront des dizaines d'emplois et des revenus locaux non délocalisables pour les collectivités et les habitants.

Restant à votre disposition, veuillez agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations les meilleures.

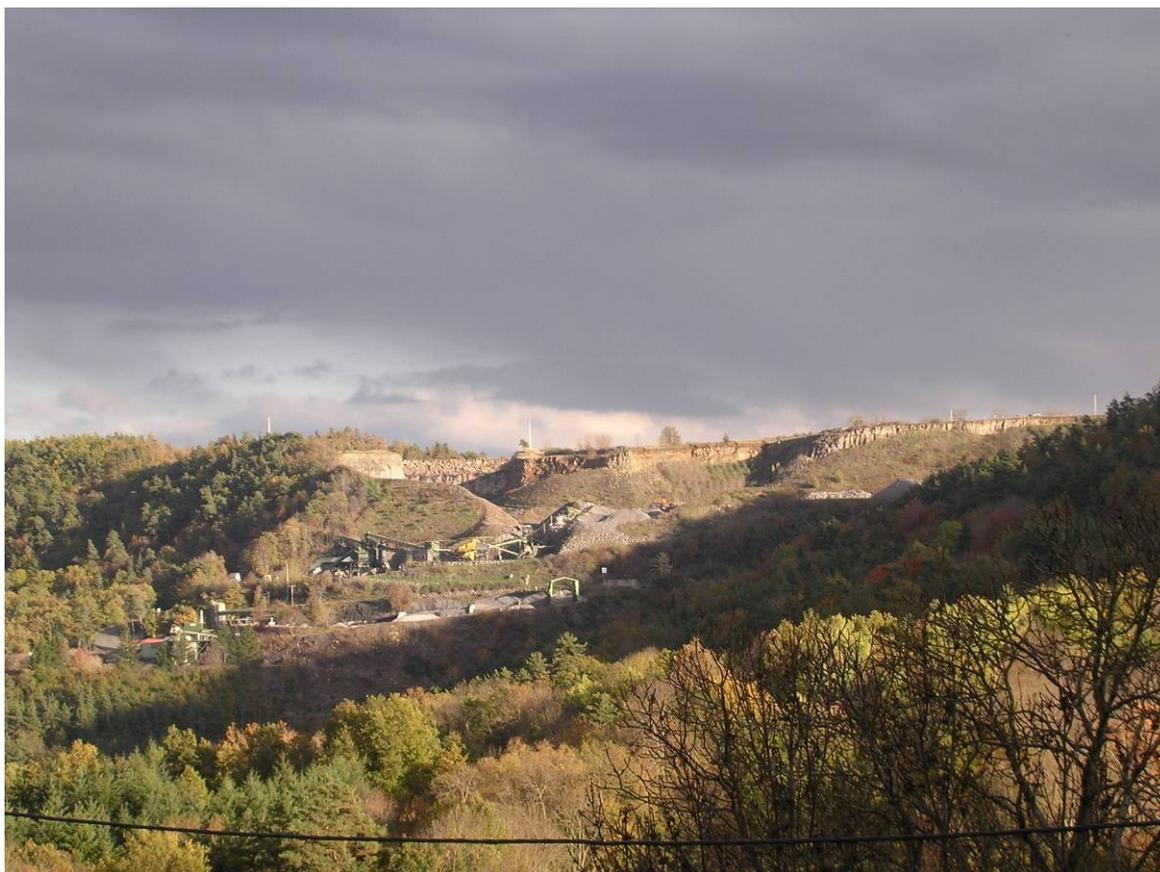
André PELISSIER
Vice-président



Pièces jointes :

- Protocole d'accord entre SMTV, LPE, SOS Loire Vivante (5 pages)
- Photos de l'impact visuel de la carrière et de l'enfouissement de grandes quantités de pneus (3 pages)

Poussière fumée et impact visuel de la carrière de Solignac



Carrière : impact visuel



Carrière : fumées et poussières

Enfouissement de pneus sur le site de la carrière



Carrière : stockage de pneus 2006



Carrière : enfouissement à plat des pneus- 2007



Carrière : enfouissement de pneus -2007