

LAFARGE GRANULATS SUD
EXPLOITATION DE CHEVENON lieu-dit « Les Colons »
Mémoire en réponse aux observations émises au cours de
l'enquête publique du 8 octobre 2012 au 9 novembre 2012

Le présent mémoire a pour objet d'apporter les réponses de la société LAFARGE GRANULATS SUD aux questions émises par les tiers lors de l'enquête publique relative à la demande présentée par la société LAFARGE GRANULATS SUD à l'effet d'obtenir l'autorisation de Monsieur le Préfet de la Nièvre d'exploiter une carrière à ciel ouvert de matériaux alluvionnaires avec installations de traitement de matériaux relevant des rubriques n°2510-1, 2515-1 et 2517-1 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement au lieu-dit « Ferme des Colons » sur le ban de la commune de CHEVENON.

Les observations émises lors de l'enquête publique peuvent être regroupées en plusieurs thèmes :

1. Préparation du site.
2. Installations de départ des matériaux.
3. Exploitation de la carrière.
4. Fonctionnement de la carrière.
5. Risques inhérents à une montée des eaux.
6. Convoyage des matériaux.
7. Utilisation du canal.
8. Suivi sur le long terme des aménagements.
9. Devenir du site après exploitation.
10. Question des terres agricoles.
11. Questions environnementales.

I – PREPARATION DU SITE

1 – Prise en charge des matériaux issus de l'ancien transbordeur :

Les ferrailles issues du démontage des restes de l'ancien transbordeur seront récupérées et éliminées suivant une filière régulièrement autorisée (récupérateur agréé). Les bordereaux d'enlèvement et d'élimination seront conservés et tenus à la disposition de l'Inspection des Installations Classées.

2 – Prise en charge des plots en béton de l'ancien transbordeur :

Comme pour les ferrailles, ces blocs en béton, qui constituent des matériaux inertes, seront enlevés et renvoyés vers une installation de recyclage de matériaux inertes régulièrement autorisée. Les bordereaux d'enlèvement et d'élimination seront conservés et tenus à la disposition de l'Inspection des Installations Classées. En fonction de leur taille, quelques blocs seront conservés sur le site et réutilisés pour constituer les points d'ancrage des amarres de la drague d'extraction.

3 – Prise en charge des végétaux bordant la petite Colâtre :

Comme dans les deux cas précédents, ces matériaux seront collectés et renvoyés dans une filière régulièrement autorisée à cet effet pour élimination. Les bordereaux d'enlèvement et

d'élimination seront conservés et tenus à la disposition de l'Inspection des Installations Classées.

II – INSTALLATIONS DE DEPART DES MATERIAUX

1 – Implantation des installations trop proche de Chevenon :

L'implantation des installations a été réalisée en prenant en considération le zonage du PPRI de la Loire : le secteur retenu correspond à la zone d'aléa et de vitesses d'écoulement les plus faibles de l'ensemble du secteur. Par ailleurs, la présence des talus du canal latéral de la Loire à proximité immédiate du site constitue un écran phonique protégeant les habitants de Chevenon. Un emplacement plus éloigné nous aurait fait perdre ce rôle d'écran. Nous rappellerons enfin que l'ensemble des installations sera bardé de manière à limiter au maximum les émissions sonores.

2 – Dangerosité de la sortie du site, au niveau d'une courbe de la RD 200 :

La sortie du site au niveau de la partie extérieure du virage est un atout au lieu d'être un inconvénient : la visibilité est maximale de part et d'autre de la courbe et, compte tenu du rayon de courbure de ce virage, les usagers de la RD200 ralentissent dans ce secteur, ce qu'ils ne font pas ailleurs. Nous tenons toutefois à rappeler qu'il n'y a pas de transports de matériaux par route. L'utilisation de la sortie de la carrière restera réduite au minimum.

III – EXPLOITATION DE LA CARRIERE

1 – Accès à la ferme des Colons :

L'exploitation du chemin rural d'accès à la ferme des Colons a fait l'objet d'une convention conclue entre notre société et la commune de Chevenon. A ce titre, il a été convenu que le chemin rural serait reconstitué au même endroit après exploitation. Pendant la phase d'exploitation proprement dite du chemin, notre société aménagera un accès à la ferme des Colons en longeant la canalisation de gaz existante.

L'accès à la ferme des Colons ne sera coupé en aucun cas : l'accès de substitution sera réalisé avant coupure du chemin rural.

2 – Risques de submersion du chemin d'accès définitif à la ferme des Colons :

Le chemin rural d'accès à la ferme des Colons sera reconstitué à la même place et au même niveau que le chemin initial. Les conditions actuelles resteront donc inchangées.

3 – Alimentation en énergie et eau potable de la ferme des Colons :

Tout comme pour le chemin d'accès, notre société assurera la continuité de l'alimentation en eau potable et en énergie de la ferme des Colons. Le maintien de ces différents réseaux sera bien évidemment à la charge de notre société.

4 – Exploitation des parcelles situées entre le perré et la Colâtre :

La demande d'autorisation que nous avons déposé porte sur des parcelles entières qui figurent dans le contrat de forage nous liant à la SCI des Colons. En revanche, comme le montre le dossier de demande d'autorisation, le périmètre d'exploitation reste limité au perré existant. Cette digue artificielle ancienne constitue une limite physique que nous avons respectée. Les terrains situés entre le perré et la Colâtre resteront donc inexploités.

5 – Zones de refuge des animaux en cas de montée des eaux :

Les animaux de l'exploitation des Colons ont deux zones de refuge en cas de montée rapide des eaux : la ferme des Colons proprement dite et le perré existant. Ces deux secteurs ne sont pas concernés par l'exploitation de la carrière : les zones de refuge des animaux restent inchangées et leurs accès ne seront pas coupés par l'exploitation future.

6 – Déplacement des animaux entre les prés de la Colâtre et la ferme des Colons :

Comme pour l'accès routier à la ferme des Colons, le chemin d'accès des animaux entre les prés de la Colâtre et la ferme des Colons sera maintenu. Cet accès sera déplacé pendant la phase d'exploitation et de reconstitution du chemin existant puis sera à nouveau rétabli.

7 – Déplacement du petit ruisseau de la Colâtre :

Le petit ruisseau de la Colâtre, qui alimente à l'heure actuelle la petite Colâtre sera dévié lors de la modification du tracé de ce cours d'eau dont le lit a déjà été totalement artificialisé par le passé. Le nouveau tracé de ce ruisseau longera le chemin rural en bordure du canal latéral de la Loire pour rejoindre la Petite Colâtre en amont du point de confluence actuel. Le nouveau point de confluence sera situé en sortie du passage de la Petite Colâtre sous le canal latéral de la Loire.

IV – FONCTIONNEMENT DE LA CARRIERE

1 – Emissions de bruit et poussières :

Nous avons vu précédemment (point II-1) que les installations de traitement seraient entièrement bardées pour lutter contre les émissions sonores. Ce bardage sera également mis en place autour de l'installation de chargement des trains.

En ce qui concerne les poussières et leur éventuelle atteinte à la santé humaine, nous tenons à apporter une précision : les poussières respirables (qui arrivent à pénétrer dans les bronches) ont un diamètre inférieur à 10 micromètres. L'œil humain en parfait état ne peut distinguer que des corps de taille supérieure à 10 micromètres : les poussières pouvant porter atteinte à la santé humaine sont invisibles à l'œil humain !

Les poussières citées lors de l'enquête publique sont les poussières sédimentables qui peuvent avoir, en cas d'émission massive, une action sur la photosynthèse des plantes. Il n'existe, à notre connaissance, aucun cas de ce type dans le cas d'une exploitation de gravière en eau.

2 – Horaires de fonctionnement du site :

Contrairement à ce qui a été prétendu, l'horaire de fonctionnement de la carrière est étalé de 7h00 à 18h30, pas 22H00. La phrase exacte faisant référence à l'horaire de 22h00 est la suivante : « En cas de demande particulière pour certains marchés ponctuels, l'horaire sera exceptionnellement étendu à la période 7h00 – 22h00. »

3 – Concertation avec les riverains :

Une Commission Locale de Concertation et de Suivi du site sera mise en place dès l'ouverture du site. Cette commission, composée de l'exploitant, de la ou des municipalités concernées, des administrations, des riverains et des associations se réunira au moins une fois par an pour faire le point sur la situation existante, envisager les axes d'amélioration et proposer des axes d'amélioration.

Un exemple de ce type de commission est actuellement opérationnel sur notre site de Saint Ouen sur Loire.

4 – Surveillance du site d'extraction :

Il convient ici de rappeler que la surveillance du site en période de fonctionnement est assurée par le personnel de notre société. Cette surveillance ne porte pas sur l'ensemble du site mais sur la zone des installations de traitement et la zone en cours d'exploitation. Le reste du site, non touché par l'exploitation ou déjà réaménagé et ayant fait l'objet d'une procédure de recollement partiel reste libre d'accès.

Les zones à accès réservé citées ci-dessus sont entièrement clôturées et signalées. C'est la surveillance des accès à ces zones qui est assurée par l'agent communal en dehors des heures d'ouverture de la carrière.

V – RISQUES INHERENTS A UNE MONTEE DES EAUX

1 – Matériaux utilisés pour les digues et les berges :

Comme cela a été précisé dans le dossier de demande d'autorisation d'exploitation, les matériaux utilisés pour la constitution des digues entre plans d'eau et pour le remodelage des berges des différents plans d'eau sont les matériaux issus des opérations de décapage des terrains avant exploitation. L'objet du mouvement de terres exposé dans le plan d'exploitation est justement d'assurer ces déplacements de matériaux inertes sans stockage et reprises intermédiaires synonymes de surcoûts financiers et environnementaux évitables.

2 – Provenance et acheminement des matériaux « lourds » :

L'étude hydraulique réalisée par le bureau d'études SAFEGE conclut à la réalisation de seuils d'équilibre dont nous ne contestons ni l'emplacement, ni les dimensionnements (ouverture, pentes et tailles des blocs constituant l'ouvrage).

Il est bien évident que la totalité des blocs constituant ces ouvrages n'est pas disponible sur place. De plus, les matériaux utilisés ne devant pas être sensibles aux phénomènes de gel/dégel, il n'existe géologiquement pas de matériaux disponibles in situ. Les enrochements utilisés proviendront de deux sites nivernais exploités par notre société : la carrière de Montauté (Epiry) ou la carrière de Moulin Neuf (Fléty). Compte tenu du tonnage en jeu (comparable à celui d'un chantier routier classique) et de l'absence de moyens de transports alternatifs, ces matériaux seront acheminés par voie routière.

3 – Garanties de solidité des ouvrages pendant et après l'exploitation :

La première des garanties que nous ayons apporté est le choix du bureau d'études chargé du dimensionnement des ouvrages : SAFEGE est l'un des majors français en matière d'études hydrauliques et la tenue des ouvrages dimensionnés par ce bureau d'études sur des sites d'exploitation de notre société dans la basse vallée du Rhône pendant la crue de 2002 est un gage de sérieux de celui-ci.

Néanmoins, si des dommages venaient à se produire sur ces ouvrages, nous rappellerons qu'en application des dispositions du Code de l'Environnement, notre société reste responsable ad vitam aeternam des perturbations résultant de son activité. La remise en état des seuils détériorés entre pleinement dans ce cadre.

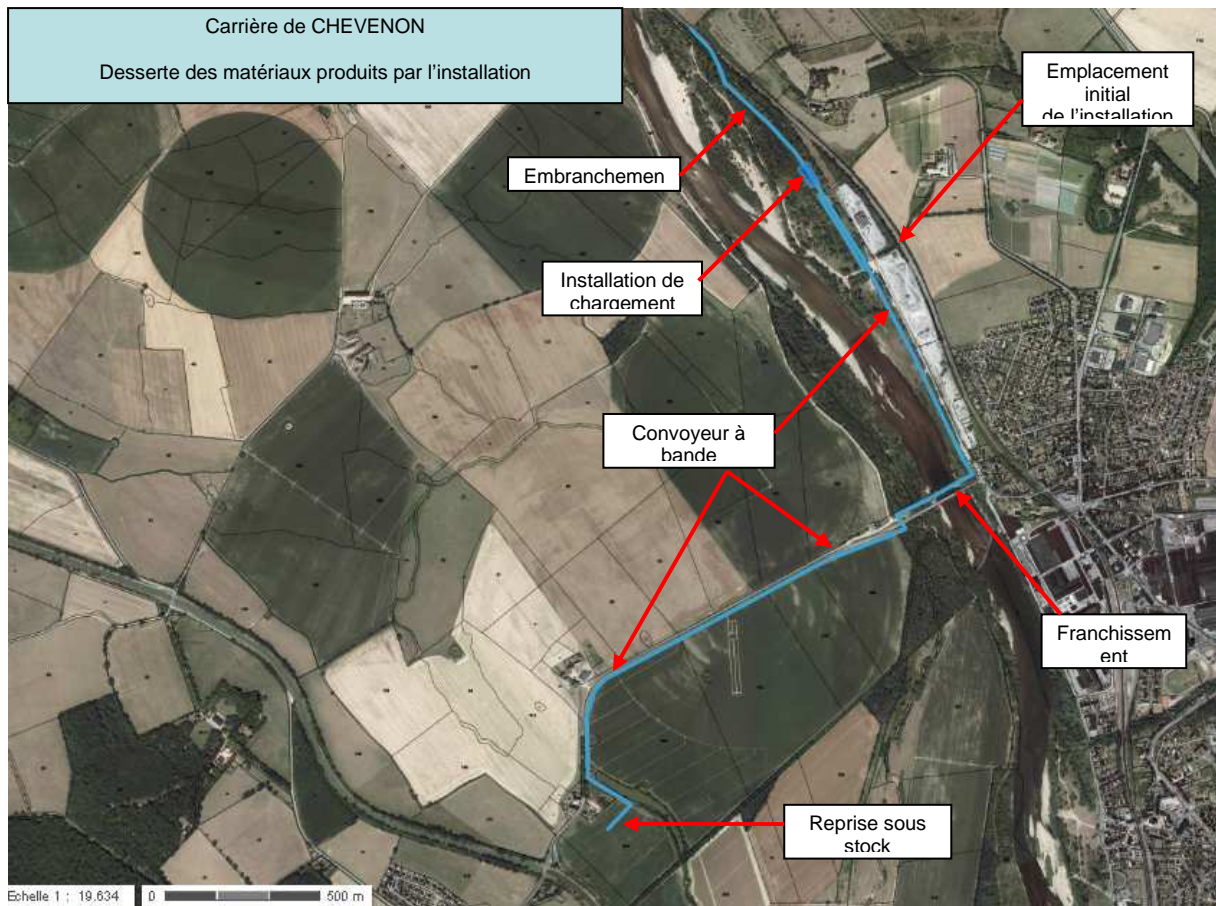
4 – Changement du sens d'exploitation :

Un changement du sens d'exploitation peut être, en théorie, envisageable. Des contraintes purement financières (application des contrats de forçage conclus, réduction du coût des investissements initiaux et épure du mouvement des terres de découverte) nous ont conduit à retenir la méthode d'exploitation exposée dans le dossier de demande d'autorisation d'exploitation de carrière.

VI – CONVOYAGE DES MATERIAUX

1 – Tracé du convoyeur à bande de desserte :

La vue aérienne ci-après montre l'emplacement du circuit de desserte des matériaux depuis la plateforme des installations de traitement jusqu'à l'installation de chargement des trains.



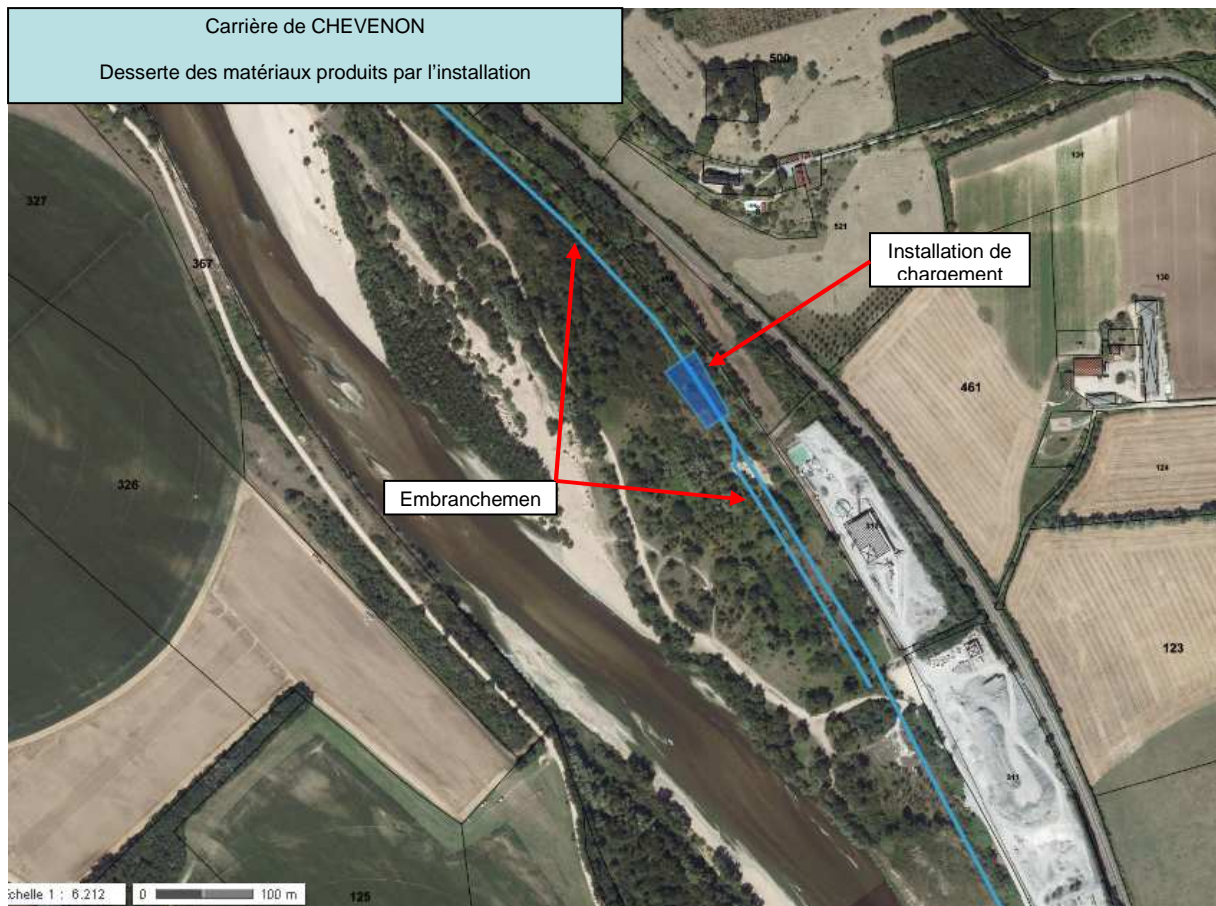
Une modification est intervenue pour tenir compte des observations émises par les habitants du quartier situé à proximité immédiate du crassier d'Imphy : le point de chargement trains initialement prévu au niveau du crassier a été reculé de plusieurs centaines de mètres.

2 – Position de l'installation de chargement des trains :

Comme nous l'avons précisé à plusieurs reprises, le transport des matériaux par convoyeur à bande est le moins générateur de bruit ou de poussières. C'est également le mode de transport sur courte distance qui a l'impact carbone le plus faible. Par rapport à un convoyeur à bande classique, il est prévu de capoter entièrement le convoyeur de desserte qui sera peint pour une meilleure intégration de celui-ci dans le paysage.

L'installation de chargement des trains est constituée d'une trémie de réception permettant de déplacer les wagons sans avoir à arrêter le convoyeur de desserte. Pour réduire les émissions sonores au minimum, les flancs de la trémie de réception seront caoutchoutés et l'ensemble de l'installation bardé.

Une installation de ce type a été réalisée sur l'un des sites exploités par notre société (carrière de Cusset) à proximité immédiate d'un quartier résidentiel et donne entière satisfaction.



3 – Contacts avec RFF :

Des contacts avec RFF, Direction Régionale Rhône Alpes Auvergne, gestionnaire du réseau ferré passant à Imphy, ont été pris dès le mois de juin 2009 (la lettre de demande de réalisation d'études pro et d'aménagement d'embranchements ferroviaires à Saint Germain Lespinasse et Sauvigny les Bois date du 18 juin 2009).

Les contacts pris à cette époque ont montré que l'embranchement ferroviaire projeté était réalisable. Nous n'avons pas poussé plus avant les études techniques de réalisation de l'embranchement dans l'attente de la décision finale prise à l'issue de la phase d'instruction de la demande d'autorisation d'exploitation de carrière. Ces études ont un coût que notre société ne saurait prendre en charge tant que l'incertitude sur l'aboutissement de la demande d'autorisation d'exploitation de carrière reste importante.

VII – UTILISATION DU CANAL

L'utilisation du canal latéral de la Loire a été envisagée en cours de montage du dossier de demande d'autorisation d'exploitation. Cette solution a rapidement été abandonnée en raison de plusieurs inconvénients auxquels nous n'avions pu trouver de solutions compensatrices :

- Tonnage transporté insuffisant pour être compétitif : il s'agit d'un gabarit « Freyssinet » capable d'admettre des péniches d'au plus 250 tonnes dont les coûts de déchargement et de transfert (passage de 250 à 1 600 tonnes pour atteindre Paris) viennent obérer le coût de transport.
- Transports limités à l'Île de France, la région Rhône-Alpes étant exclue de ce mode de transport. Une solution alternative était donc obligatoire pour atteindre ce marché.
- Nombre important de passages d'écluses renchérissant notablement le coût de transport des matériaux et sa durée.

- Interactions dangereuses entre le trafic industriel généré par notre activité et un trafic touristique important sur l'un des plus beaux canaux de France en période estivale.
- Antagonisme total entre l'utilisation industrielle du canal et les aménagements touristiques prévus par la municipalité de Chevenon et l'Agglomération du Grand Nevers (voie verte, port touristique de Chevenon, ...).

VIII – SUIVI SUR LE LONG TERME DES AMENAGEMENTS

L'un des principes du Droit de l'Environnement est que la responsabilité de l'exploitant d'une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement reste pleine et entière y compris à l'issue de la correcte exécution des travaux de remise en état du site qu'il a exploité.

En application de ces dispositions, Lafarge Granulats serait tenu de remédier aux désordres résultant de son activité sur simple demande de Monsieur le Préfet de la Nièvre et ce, quelle que soit la durée écoulée entre la fin d'exploitation de la carrière et la survenance du désordre ayant justifié l'intervention de l'administration.

IX – DEVENIR DU SITE APRES EXPLOITATION

1 – Mode de gestion du site après réaménagement :

Notre société prendra en charge les opérations de réaménagement du site après exploitation. En revanche, la gestion du site après exploitation n'est plus de notre compétence mais de celle des propriétaires des terrains concernés par l'exploitation. Nous ne pouvons en conséquence que conseiller et orienter les propriétaires des terrains dans leur mode de gestion du site.

Dans ce cadre, il est apparu que chacun des trois propriétaires était incapable individuellement d'assurer la gestion du site. La mise en commun des différentes propriétés dans une structure dédiée à la gestion et l'entretien du site s'est rapidement avérée être la seule solution envisageable. La forme juridique de cette structure n'a pas encore été définie avec précision et reste conditionnée par l'aboutissement du dossier de demande d'autorisation d'exploitation de carrière.

Le site de Chevenon s'intègre parfaitement dans le plan de développement touristique de la vallée de la Loire entre Nevers et Decize, en continuité du projet de voie verte sur le chemin de halage du canal latéral de la Loire.

2 – Propriété foncière et gestion du site après exploitation :

Les terrains visés par la demande d'autorisation sont propriété de la commune de Chevenon, de la SCI des Colons et du GFA de la Colâtre et le resteront. Comme nous l'avons vu au point précédent, ces terrains vont être mutualisés dans une structure chargée de leur gestion. Les différents partenaires initiaux ne sont pas opposés, bien au contraire, à la participation d'un autre partenaire institutionnel comme l'ADN, le Conseil Général ou le Conseil Régional pour la gestion et le développement du site.

X – QUESTION DES TERRES AGRICOLES

1 – Recherche de solutions alternatives :

La genèse du dossier de Chevenon porte sur deux éléments : recherche d'un gisement sableux et proximité d'un mode de transport autre que routier.

Le type de gisement recherché ne peut être trouvé que dans des vallées alluviales ou des hautes terrasses alluviales. Ce type de sols profonds est également propice au développement de l'agriculture, de l'urbanisation et des voies de communication. Une recherche ailleurs, dans des gisements de roches massives non utilisés par l'activité agricole est certes possible mais ne correspond pas à la demande en matériaux et entraîne un

surcroît de transport routier sur un réseau qui n'a jamais été prévu pour cela. In fine, ce sont les populations locales qui se heurtent parfois violemment à ce type de solution.

2 – Augmentation des surfaces agricoles réaménagées (remblayage avec matériaux inertes) :

Nous sommes tributaires des volumes de matériaux de découverte mobilisables lors de l'exploitation du gisement. Le plan de réaménagement proposé tient compte des volumes disponibles et ne permet pas d'augmentation significative des surfaces agricoles reconstituées après réaménagement.

Le remblayage avec des matériaux extérieurs (remblayage avec matériaux inertes) est une solution effectivement envisageable mais que nous avons délibérément choisi d'écarter compte tenu de la présence de la nappe phréatique et des problèmes de transport par route que nous cherchons à limiter au maximum dans le cadre de ce dossier.

Cette solution reste toutefois envisageable, mais si, et seulement si, elle nous était imposée en raison de la préservation de l'intérêt général.

XI – QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES

1 – Extraction dans le lit majeur de la Loire :

L'extraction de matériaux alluvionnaires est réglementairement interdite dans les lits mineurs et les zones de divagation des cours d'eau. Les extractions dans les lits majeurs n'ont jamais été interdites. Le projet présenté respecte strictement ces dispositions.

La SDAGE de la Loire prévoit, pour sa part, une réduction et non une interdiction des extractions en lit majeur de la Loire. Cette réduction est toutefois assortie d'une condition : « La réduction des extractions en lit majeur doit demeurer un objectif constant, tout en garantissant l'approvisionnement durable en matériaux de carrières. La production de ces matériaux est mesurée par des indicateurs régionaux.

La limitation des extractions entre les limites du lit majeur et de l'espace de mobilité ne doit pas provoquer une situation de pénurie susceptible de transférer des impacts sur l'environnement ou d'en créer de nouveaux, dans des proportions jugées inacceptables ».

Cette rédaction du SDAGE a été scrupuleusement respectée puisque le fondement même du dossier est l'approvisionnement de zones en pénurie sévère de matériaux.

2 – Transport des matériaux au dessus de zones classées :

Une zone Natura 2000 ne constitue pas un sanctuaire interdisant tout accès ou activité. Le projet de franchissement de la Loire a fait l'objet d'une étude d'incidence qui a pris en considération deux tracés possibles. C'est le bureau d'études et non notre société qui a préconisé le tracé retenu, celui-ci ayant selon lui l'impact minimum sur la zone Natura 2000 concernée.

Nous rappellerons ici les conclusions de l'étude d'incidence : « L'incidence directe sera notable si la bande transporteuse traverse la saulaie blanche d'intérêt communautaire prioritaire. Mais, cette incidence sera évitée si la bande passe au-dessus de cet habitat. » Le projet présenté ne fait que respecter stricto sensu cette préconisation.

3 – Incidence au niveau des zones d'habitation des castors :

Nous nous contenterons ici de rappeler les termes de l'étude d'incidence citée précédemment : « L'incidence directe sur le castor sera donc très faible ».

Par ailleurs, la création des plans d'eau et la ripisylve essentiellement constituée de saules qui va l'accompagner va augmenter la zone de nourrissage des castors de manière très significative, ce qui permettra de pérenniser et même de développer la population actuelle, ce qui a déjà été constaté dans le cadre du suivi de la biodiversité de notre exploitation de Saint Ouen sur Loire.

4 – Respect du Schéma Départemental des Carrières :

Nous nous contenterons ici de rappeler deux principes : le Schéma Départemental des Carrières est un document qui n'est pas et n'a jamais été opposable aux tiers. D'autre part, ce schéma doit respecter les dispositions du SDAGE qui, lui, est opposable aux tiers. En cas d'opposition entre dispositions du Schéma Départemental des Carrières et du SDAGE, ce sont les dispositions du SDAGE qui s'imposent. La compatibilité du projet présenté avec le SDAGE de la Loire a été traitée au point XI-1.

5 – Zones écologiques répertoriées :

La totalité des zones écologiques répertoriées a été prise en compte, y compris les zones qui n'existaient pas au moment du dépôt du dossier de demande d'autorisation. En effet, le projet de création d'une ZPS « Vallée de la Loire entre Imphy et Decize » a été validé lors de la réunion du Comité de Pilotage du 10 février 2010 alors que le dossier de demande d'autorisation était quasiment terminé et a été déposé le 5 août 2010. La ZPS FR2612010 qui résulte de la décision du 10.02.2010 n'est apparue officiellement que le 8 mars 2012. Cette zone, dont un extrait de la fiche descriptive figure ci-dessous, a fait l'objet d'un complément d'étude d'incidence qui a été joint au dossier soumis à enquête publique.



La Loire et son lit mineur : Fleuve puissant ayant une forte dynamique, la Loire façonne une multitude d'habitats dont dépendent plusieurs espèces d'oiseaux pour leur reproduction.

La Sterne naine, la Sterne pierregarin et l'Oedicnème criard nichent exclusivement sur les sols nus et graveleux des grèves ou bancs d'alluvions et le Martin pêcheur pond ses œufs dans un tunnel qu'il creuse dans les parois verticales des berges érodées par le

fleuve.

La Loire et son lit mineur constituent aussi des lieux favorables pour l'alimentation de l'avifaune, notamment le Balbuzard pêcheur qui, présent uniquement en étape migratoire, se nourrit exclusivement de poissons capturés à la surface de l'eau.

Les terrains concernés par la demande d'autorisation sont des terres à culture intensive de maïs ne correspondant pas à la définition de la ZPS.

6 – Présence d'une conduite de gaz sur la zone d'extraction :

La présence de la conduite de gaz nous a conduits à faire une DICT (Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux) auprès de GRT, société propriétaire et utilisatrice de la conduite. La réponse de GRT, qui figure en annexe à l'étude d'impact du dossier soumis à consultation, préconise de respecter une distance de sécurité de 10 m de part et d'autre de la conduite. Par mesure de sécurité, cette distance a été volontairement portée à 15 m.