

M.et Mme LLATY Gérard  
Place de l'Hôtel de Ville  
04240 - SAINT- BENOIT

SAINT- BENOIT, le 10 janvier 2020

A l'attention de Monsieur Robert DANIEL  
Commissaire Enquêteur  
Mairie de Saint-Benoît  
le Bourg  
04240 – ST BENOIT

p/ mail à : pref-icpe@alpes-de-haute-provence.gouv.fr

OBJET : ENQUETE PUBLIQUE relative a une demande d'autorisation de renouvellement d'exploitation et d'extension de la carrière au lieu dit les BARNETTES ET PONT DU GAY sis sur les Communes de Saint BENOIT et BRAUX (04240) – (Cf. Arrêté PREFECTORAL 2019-361-001 en date du 27/12/2019).

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Nous avons pris connaissance du DOSSIER DE DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITATION (**DDAE**) du 23 /02/2017 déposé par la société COLAS MIDI MEDITERRANEE – ENTREPRISE COZZI ainsi que les annexes et documents complémentaires en réponse aux demandes de l'administration.

Mis à part les copiés- collés relatifs à la réglementation et à certaines bases de données qui constituent une grande partie de la DDAE et de ses annexes, et qui n'ont un intérêt que relatif, l'essentiel de nos observations portent sur les impacts environnementaux, plus particulièrement hydrologiques et atmosphériques.

#### 1°) **L'IMPACT HYDROLOGIQUE :**

Il convient de rappeler avant tout que le site objet de la présente demande est implanté sur un terrain surplombant la rivière COULOMP dont le sens d'écoulement est Nord /SUD, puis Ouest /Est et qui se jette dans la rivière VAR et non pas dans la rivière VAIRE (qui est son affluent) comme indiqué dans le DDAE. La station de pompage en eau potable de la Commune de Saint BENOIT se situe dans le lit de la rivière COULOMP en aval du site et non pas dans la rivière VAIRE contrairement aux affirmations figurant en page 197 du DDAE.

Par ailleurs, le DDAE ne fait aucune référence au canal d'irrigation des terres agricoles de la Commune de SAINT BENOIT, exploité par l'ASSOCIATION SYNDICALE AUTORISEE du même nom, qui capte les eaux dans le COULOMP de mai à novembre, à peu de distance en aval du site d'exploitation de la carrière. A noter que ledit canal dessert plusieurs hectares de terres destinées essentiellement à l'élevage ovins et accessoirement à des jardins potagers.

Concernant le remblaiement futur de la carrière existante, avec des **matériaux inertes** selon le demandeur, il convient de s'interroger sur la possibilité de pollution autre qu'accidentelle, du sous-sol et du cours d'eau, par voie d'infiltration ou de ruissellement. Le DDAE apporte une réponse concernant les eaux de ruissellement par la mise en place d'ouvrage de dérivation ou de séparateur d'hydrocarbures mais évacue toute source de pollution par le dépotage de matériaux non inertes. (cf. infra )

Son argumentation pour éluder ce problème potentiel consiste à mettre en avant la présence d'une personne qui effectuera un contrôle visuel des matériaux déchargés, avec enregistrement (bons de déchargement, registre d'admission ...).

Certes **l'obligation** de remise en état du site exploité jusqu'alors fait partie des obligations de l'exploitant mais pas à n'importe quelle condition.

Sur le plan de la validité de ces contrôles, il est permis de douter de leur faisabilité pour une personne seule sans autre moyen qu'un contrôle visuel compte tenu des cubages déversés et de leur composition chimique susceptible d'être non conforme.

**Le DDAE ne prévoit aucune analyse périodique des sols et sous sols environnant, ni du cours d'eau en contrebas pendant le période d'activité de remblaiement.**

Par ailleurs, un autre élément est à prendre en considération :

Le fait que le site servira également au déchargement de déchets provenant de sociétés tiers (autre que COLAS (cf. page 56 du DDAE), en provenance soit des Alpes de Haute Provence soit des Alpes Maritimes, permet de s'interroger également sur les garanties apportées .

Sans faire un procès d'intention à l'exploitant du site, sa position de JUGE et PARTIE dans le cas précité, et les liens de subordination de l'employé du site, ne sont pas de nature à garantir l'innocuité des déchets déchargés.

## **2°) L'IMPACT ATMOSPHERIQUE :**

### **A) LE TRAFIC ROUTIER :**

Le demandeur évalue le nombre de camions générés par la future activité à environ 5 à 6000 véhicules par an sur une période de 180 jours (dont 3600 camions pour le transport des matériaux d'excavation et 1100 camions pour l'accroissement de l'activité). Il s'agit de données subjectives, estimatives et invérifiables a priori. En effet, le site étant ouvert également pour le déchargement de matériaux à des intervenants extérieurs à l'entreprise COLAS/COZZI et notamment à des déblais provenant d'autres départements (exemple LES ALPES MARITIMES) comme indiqué dans le DDAE, le nombre de rotations de camions ci-dessus sera très probablement majoré, dans des proportions qu'il paraît difficile d'évaluer par avance et que le demandeur d'ailleurs se garde bien de chiffrer. (cf. pages 265 et 266 du DDAE)

A noter que le poids des camions indiqués par le demandeur 33 et 44 tonnes est un poids PTR (total roulant autorisé) et non pas le poids du chargement, que l'on peut estimer en moyenne à 25 tonnes environ.

Compte tenu des volumes théoriques de matériaux extraits et déchargés, l'extension de la carrière et le remblaiement de celle existante à ce jour entraîneront **un surcroît de circulation de camions comme le reconnaît le demandeur.**

Dans le DDAE initial, la société COLAS COZZI ne parle curieusement **que** de l'impact des rejets de gaz routiers **sur le site**. Or les camions viennent journalièrement d'ailleurs et repartent ailleurs empruntant la RD 110 et la N202 pour le moins, et génèrent des pollutions atmosphériques sur tous les parcours.

Le DDAE simule l'impact de la pollution atmosphérique par émission de gaz d'échappement **uniquement sur le site** (quelques centaines de mètres) !

**Dans une demande de renseignement complémentaire en date de mai 2018, émanant de la direction de l'environnement, la société COLAS /COZZI est priée de fournir une évaluation de l'impact sur le trafic généré par l'activité sur la RD 110 et la N202.**

La société COLAS COZZI dans sa réponse de juin 2018 produit un tableau montrant l'évolution entre la situation actuelle et la situation future et conclut grâce à une manipulation arithmétique à un **impact positif sur le trafic** (c'est à dire à une diminution du trafic) alors que celui-ci est estimé à une augmentation de 38 à 61 % (selon ses propres données). Cette appréciation se base sur le trafic journalier obtenu en divisant le trafic par 180 jours au lieu de 90 et non sur l'impact total des émissions gazeuses sur l'atmosphère sur la période considérée (180 jours). Curieux point de vue ! Manifestement nous n'avons pas la même interprétation des mathématiques. (cf. mémoire de réponse relatif au caractère complet du dossier du 4 juin 2018).

Or l'estimation de l'entreprise COLAS COZZI concernant l'impact sur le trafic généré est partielle. Même en retenant le **chiffre du demandeur** qui lui est le plus favorable, l'impact sur la circulation sur la RD 110 et sur la N202 selon nous est en réalité doublé. En effet, compte tenu de la localisation du site (zone sans issue), et compte tenu du mode de rotation des camions sur le mode « NAVETTE », à chaque point sur la RD 110 ou la N202, le nombre de passage de camion sera double soit environ entre 10220 et 11920 et non pas non pas 5960, sur la période considérée (180 jours). Ce chiffre tient compte de **l'aller et retour** de chaque véhicule, avec des effets corrélatifs sur la pollution sonore et atmosphérique (5960 X 2 = 11.920 Passages pour les deux sens) dont 9400 passages (4700 x2) pour les seuls camions.

Le demandeur invoque la mise en place du double fret pour minimiser l'impact du trafic routier, cependant il ne fournit **aucune estimation sur le pourcentage de ce double fret.**

Par ailleurs le demandeur passe sous silence le trafic relatif aux camions de sociétés « tiers » autres que le groupe COLAS et en provenance d'autres départements notamment du 06 **et qu'il conviendra d'ajouter aux chiffres précités.**

## B ) LES EMISSIONS DE POUSSIÈRES :

Le DDAE reconnaît que la situation future (EXTRACTION DE MATÉRIEL, plus DECHARGEMENT d'INERTES) des émissions de poussières et de gaz, sera sensiblement supérieure à la situation actuelle.

Concernant les émissions de poussières, le demandeur n'apporte aucune réponse satisfaisante sur les moyens mis en œuvre pour limiter celles-ci. D'ailleurs comment le pourrait-il puisque qu'il déclare lui-même que le site ne disposera d'aucun réseau d'alimentation en eau permettant, comme le prévoit la réglementation sur l'exploitation des carrières, de coller les poussières au sol et de réduire ainsi la pollution environnante. Notons que les arrêtés Préfectoraux de 1996 et 2007 concernant cette carrière rappellent à l'exploitant ses obligations notamment celles relatives à l'émission des poussières.

Or la seule mesure prévue dans le DDAE est la limitation de vitesse des véhicules sur site !

De même qu'en est-il des émissions générées par les déchargements et l'excavation ?

Quant au contrôle continu des émissions de poussières, le demandeur fixe le tonnage annuel en dessous des 150000 tonnes ce qui lui permet de s'exonérer de l'obligation réglementaire de contrôle continu. (Cf. page 235 du DDAE)

En ce qui concerne le programme mis en place (à discrétion) jusqu'à ce jour pour mesurer les retombées atmosphériques de poussières, le demandeur ne produit qu'une mesure effectuée par la société PRONETEC ( que l'on considérera comme indépendante !) au mois de mars 2016 laquelle conclut que la zone ne subit que très faiblement l'activité de la carrière ! (cf. rapport PRONETEC DE MARS 2016 – ANNEXE 26)

Outre la période choisie on peut s'étonner de l'emplacement des points de mesures définis non pas par PRONETEC mais par l'exploitant du site COLAS/ COZZI ! (cf. page 234 et 235 du DDAE).

Si tant est que la carrière ait été en activité à ce moment là, on peut douter de la fiabilité des résultats, notamment sur les réceptacles 2 et 3, au vu du sens des vents dominants indiqués sur la photographie aérienne et pour le mois considéré.

Par ailleurs, à supposer que des mesures soient effectuées périodiquement, celles-ci n'ont de valeurs significatives que dans la mesure où elle ne sont pas réalisées que sur site mais également dans sa périphérie et par des organismes véritablement indépendants. En effet, le déplacement des poussières n'est pas que vertical mais également et surtout horizontal sous l'effet des vents. Les habitations de la Commune de SAINT BENOIT ne sont distantes que de quelques centaines de mètres !

# Conclusion

Il ressort à la lecture du DDAE que les estimations d'impacts sur l'environnement élaborés par la société COLAS/COZZI sont manifestement minorés, parcellaires et édulcorés. Cela n'a rien d'étonnant compte tenu des intérêts financiers en jeu.

L'intérêt financier pour la commune de SAINT BENOIT (15.000 euros annuels) est dérisoire par rapport à l'impact environnemental certain (émission de gaz et poussières) et hypothétique (risques de pollution des sols et des eaux) à terme lors du remblaiement.

L'impact sur l'emploi est quasi nul (une personne).

Cette extension eu égard aux intérêts de la commune fait apparaître un déséquilibre majeur entre le bénéfique et le risque. Ce déséquilibre apparaît plutôt très favorable au demandeur.

Notons enfin que l'arrêté Préfectoral de 2007 (N° 2007-58) autorise une prolongation d'exploitation de la carrière existante pour une période de 20 ans à échéances de 2027, et l'on peut se demander pour quelles raisons le demandeur sollicite une nouvelle autorisation pour une période de 30 ans avant le terme prévu dans l'arrêté précité. (Cf. 2ème partie du DDAE page 20 et suivantes)

Pour ces raisons, nous émettons un avis défavorable concernant l'extension de la carrière sur la parcelle N° 233 située sur la commune de Saint Benoit d'autant qu'elle concerne une période d'au moins **20 années** renouvelable selon le contrat de forage signé par la Commune de SAINT BENOIT le 7 février 2017 .

L'existence de la carrière actuelle ne justifie en rien l'extension demandée eu égard à l'augmentation importante des émissions de poussières et de gaz routiers qui seraient générés par l'exploitation concomitante du site de remblaiement et du site d'extraction sur ladite parcelle.

Concernant le remblaiement de la carrière existante et la réhabilitation du site exigé par la réglementation en vigueur, il conviendrait que le demandeur présente de véritables mesures pour endiguer les émissions de poussières (qui sont rarement appliquées d'ailleurs sur son autre site de PONT DE GEYDAN 04240)

D'autre part il serait souhaitable que des **contrôles périodiques** de pollution soient effectués par des **organismes indépendants**, et **en périphérie** des installations et non pas seulement sur site, en période d'activité de la carrière et hors période.

Le problème de l'innocuité des matériaux inertes ou éventuellement **non inertes** déversés et des modalités de leur contrôle demeurent.

L'existence d'un cours d'eau non encore pollué (LE COULOMP) situé à proximité qui dessert un canal d'arrosage et une station de pompage d'eau potable est à prendre en considération. Il serait souhaitable que soient effectuées des analyses **périodiques** du sol et sous sol aux abords du site et du cours d'eau situé en contrebas afin de s'assurer dans le temps de l'innocuité des matériaux déversés.

