

**Département de l'Aude**

**Commune de MAGRIE**

# **ENQUETE PUBLIQUE**

**RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE EN VUE D'EXPLOITER UNE CARRIERE  
DE CALCAIRE, LIEUX-DITS « Charlou et Le Cros »**

**23 août – 08 octobre 2021**

**Demandeur :**

**SAS « JUMELLE »**

# **RAPPORT ET CONCLUSIONS**

.../...

**Gérard BISCAN**  
**Commissaire enquêteur**

**08 novembre 2021**

## SOMMAIRE

<b>A – RAPPORT</b> .....	<b>3</b>
<b>PREAMBULE</b> .....	<b>4</b>
<b>1- PRESENTATION DE L'ENQUETE ET DU PROJET</b> .....	<b>6</b>
11 Objet de l'enquête .....	6
12 Cadre juridique .....	6
13 Nature et caractéristiques du projet .....	8
131 Historique et contexte du projet .....	8
132 Le contenu du projet .....	9
133 L'évaluation environnementale du projet .....	10
134 L'étude de dangers .....	11
14 Composition du dossier .....	11
141 Le dossier technique .....	12
142 Pièces administratives .....	12
<b>2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</b> .....	<b>12</b>
21 Organisation de l'enquête .....	12
22 Déroulement de l'enquête .....	14
<b>3- AVIS RECUEILLIS AU COURS DE L'INSTRUCTION DU DOSSIER, AVIS DE LA MRAE ET ELEMENTS DE REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE</b> .....	<b>16</b>
31. Rapport de fin de phase d'examen de l'Inspection des ICPE.....	16
32 Avis exprimé par l'Autorité environnementale (AE).....	16
321 Synthèse de l'avis.....	16
322 Recommandations .....	17
333 Eléments de réponse apportés par le Maître d'ouvrage aux observations de la MRAe.....	17
<b>4- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC</b> .....	<b>17</b>
41. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage.....	17
42 Présentation des observations, éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage (MO) et avis du commissaire enquêteur (CE) .....	18
A. Trafic et sécurité routière, avec un thème relatif à la traversée de Magrie.....	18
B. Compatibilité du projet avec le voisinage immédiat.....	27
C.Impacts sur le paysage et les milieux naturels.....	36
D.Retombées économiques en termes financiers et d'emplois.....	42
<b>B - CONCLUSIONS ET AVIS</b> .....	<b>45</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>51</b>

**Département de l'Aude**

**Commune de MAGRIE**

# **ENQUETE PUBLIQUE**

**RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE EN VUE D'EXPLOITER UNE CARRIERE  
DE CALCAIRE, LIEUX-DITS « Charlou et Le Cros »**

**23 août – 08 octobre 2021**

**Demandeur :**

**SAS « JUMELLE »**

## **A – RAPPORT**

## PREAMBULE

Le projet d'exploitation de la carrière de calcaire porté par la SAS Jumelle, objet de la présente enquête, se situe en partie sud du département de l'Aude dans une zone de contact entre la plaine alluviale du fleuve éponyme et les premiers contreforts du piémont Pyrénéen.

A petite échelle, Il s'inscrit en limite sud de la commune de Magrie, dans un espace naturel au relief tourmenté, dans lequel le ruisseau de la Corneilla s'est profondément enfoncé, offrant un véritable paysage de canyon, à une distance de 1,8 km du village de Magrie et 6 km du centre de Limoux.

En termes d'accessibilité il est desservi par une petite route départementale, la RD 121 qui relie Limoux à Puivert et dont les caractéristiques sont à la mesure d'un relief de montagne et d'un bassin d'habitat estimé à 1500 habitants.

Depuis environ trois quarts de siècle, les abords de la vallée de la Corneilla ont été exploités pour l'extraction des roches calcaires et des argiles sur le territoire des deux communes de Magrie et Roquetaillade ; les traces de cette exploitation sont visibles dans le paysage, notamment à proximité du hameau du Moulin (cf. carte de localisation ci-après).

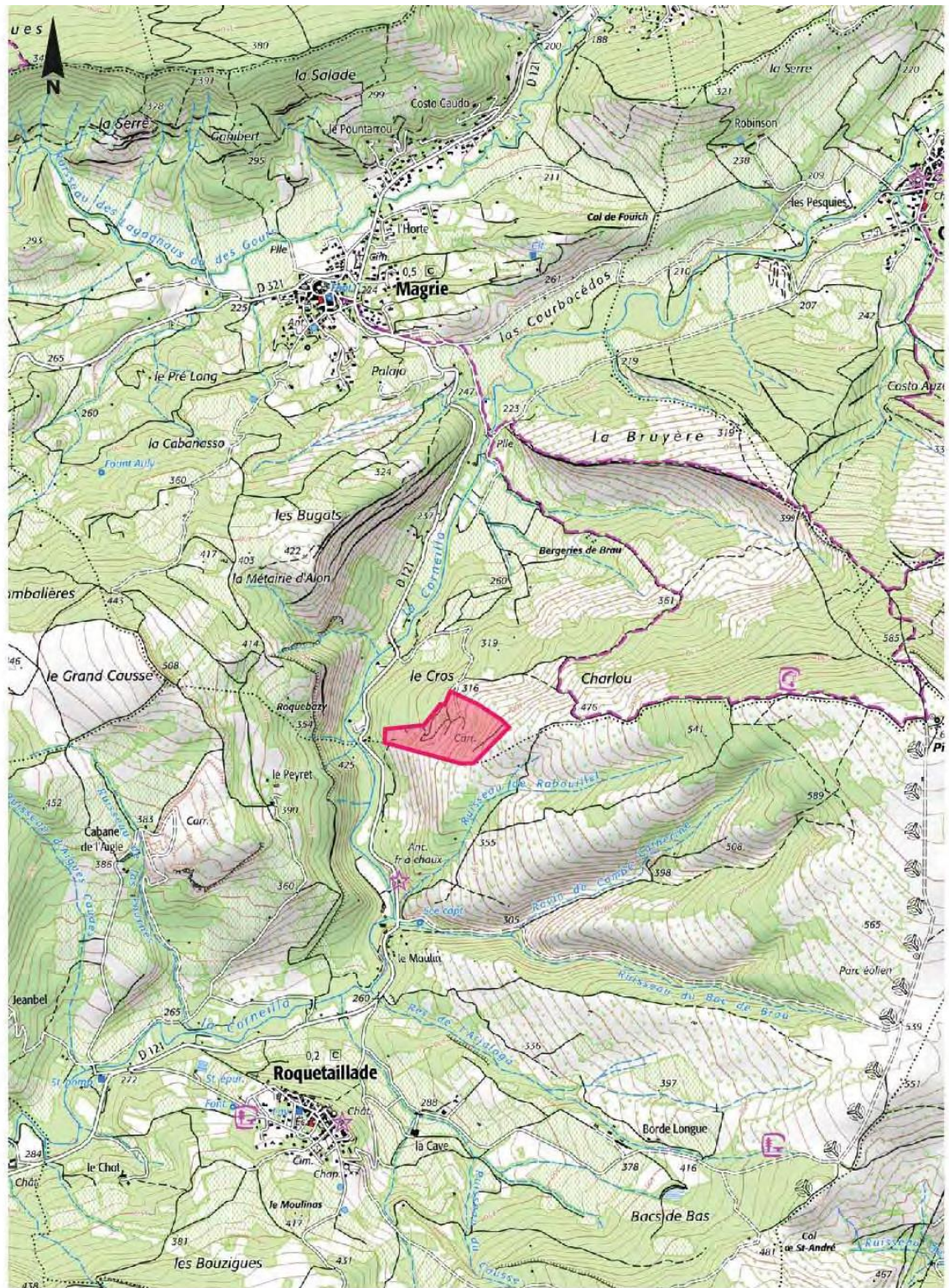
Au demeurant les terrains d'assiette du projet, propriété de la commune de Magrie, ont fait l'objet d'une activité d'extraction au cours des années 1990-2010 dans un cadre limité, pour satisfaire les besoins locaux en matériaux de carrière des communes voisines. L'extraction a définitivement été arrêtée en 2016 et un constat de remise en état a été dressé et validé par l'autorité préfectorale en 2018.

A ce jour, seule une carrière de pierres ornementales et de granulats est toujours en activité sur le territoire de Roquetaillade, à une distance de 750 m « à vol d'oiseau » du projet.

### Le projet dans son contexte géographique




La localisation du projet à équidistance des villages de Magrie et Roquetaillade



Source du fond de plan : Géoportail - Copyright

0 1000 m  
Échelle : 1 / 25 000

 Emprise du projet

## **1- PRESENTATION DE L'ENQUETE ET DU PROJET**

### **11 Objet de l'enquête**

Rappel : L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information, la participation du public et la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration du projet.

Sa mise en œuvre nécessite l'implication de trois acteurs :

- Un porteur de projet, en l'occurrence la société de travaux publics SAS Jumelle,
- Une autorité organisatrice, le Préfet de l'Aude,
- Un commissaire enquêteur nommé par le tribunal administratif.

Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont portées à la connaissance du porteur de projet dans un procès verbal de synthèse dressé par le commissaire enquêteur. En fonction des réponses du porteur de projet et des avis des personnes publiques associées ou consultées dans le cadre de la procédure d'instruction, le commissaire enquêteur transmet à l'autorité décisionnaire son avis qui peut être favorable, favorable avec réserves ou défavorable. In fine l'autorité décisionnaire, dans le cas d'espèce le Préfet de l'Aude, arrête sa décision.

La présente enquête fait suite à la demande d'autorisation environnementale déposée auprès de la préfecture de l'Aude par la SAS JUMELLE, sise 26 rue Mermoz 11300 Limoux, en vue d'exploiter une carrière de calcaire sur le territoire de la commune de Magrie aux lieux-dits « Charlou et le Cros ».

Le dossier a été considéré complet sur la forme et a fait l'objet d'un accusé de réception en date du 09/11/2020, point de départ de l'instruction conduite par les services de l'inspection des installations classées Aude-Pyrénées Orientales, rattachés à la DREAL Occitanie.

A l'issue de cette période d'instruction qui a permis d'améliorer substantiellement certains aspects du dossier, les services instructeurs ont proposé au Préfet d'engager la procédure d'enquête publique par courrier du 07/06/2021.

La commune de Magrie sur laquelle se situe la totalité des terrains dévolus à la carrière a été désignée siège de l'enquête.

La rubrique 2510 de la nomenclature des installations classées, dont relève le projet d'exploitation de la carrière, détermine un rayon de 3 km par rapport à son lieu d'implantation, en raison de l'exposition de ce territoire aux impacts éventuels. Ceci a une double conséquence :

- L'affichage et par là même l'enquête est étendue aux communes dont tout ou partie du territoire y figure.
- Les conseils municipaux desdites communes sont appelés à donner leur avis, dès le début de la phase d'enquête publique, sur la demande d'autorisation, notamment au regard des incidences environnementales.

Outre Magrie, les communes concernées sont donc Alet les Bains, Bouriège, Cournanel, La Digne d'Aval, Limoux, Roquetaillade-Conilhac, La Serpent et Toureilles.

### **12 Cadre juridique**

#### **Règlementation des ICPE et dispositif de l'autorisation unique**

Les installations projetées par la société Jumelle, sont soumises aux dispositions des articles L 512-1 et suivants du code de l'environnement (Installations classées pour la protection de l'environnement). Elles relèvent des rubriques 2510-1, 2515-1-a et 2517-1 de la nomenclature.

*Commune de Magrie : enquête relative au projet d'exploitation d'une carrière de calcaire*  
**RAPPORT/CONCLUSIONS - Dossier n° E21000057/34 TA de Montpellier**

Depuis le 01/03/2017, avec la création de l'autorisation environnementale, les différentes procédures et décisions environnementales requises pour les ICPE sont fusionnées au sein d'une unique autorisation environnementale valant défrichement, urbanisme...

Au titre de l'urbanisme, le projet est conforme aux dispositions du PLU de Magrie approuvé le 06/02/2014, qui classe le secteur en Nc où sont autorisées « les carrières et les activités qui leur sont liées ».

Tableau de détermination des rubriques de classement en fonction de la nature des installations demandées  
(Tableau figurant dans le rapport de l'Inspection des Installations classées)

Rubrique de classement	Libellé de l'installation	Caractéristiques du projet	Régime*
2510-1	Carrières ou autre extraction de matériaux (exploitation de) : 1. Exploitation de carrières, à l'exception de celles visées au 5 et 6	- Surface totale = 9,5 ha - Extraction de 1,68 Mt de calcaires - Rythme moyen 84 000 t/an - Rythme de pointe 100 000 t/an - Durée 20 ans	Autorisation
2515-1-a	Installations de broyage, concassage, criblage, ensachage, pulvérisation, nettoyage, tamisage, mélange de pierres, cailloux minerais et autres produits minéraux naturels ou artificiels ou de déchets non dangereux inertes, autres que celles visées par d'autres rubriques, et par la sous-rubrique 2512-2. La puissance des installations étant : a) supérieure à 200 kw.	Puissance totale des installations : 600 kw	Enregistrement
2517-1	Station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques, la superficie de l'aire de transit étant : 1. Supérieure à 10 000 m <sup>2</sup>	Surface de stockage de 30 000 m <sup>2</sup>	Enregistrement

\*Régime relevant de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

### **Cadre de l'enquête**

L'enquête relève de l'autorité du Préfet de l'Aude et est soumise aux dispositions édictées par les articles L123-1 à L123-16 et R123-1 à R123-27 du code de l'environnement.

En cohérence avec l'ordonnance du 03/08/2016 « portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement », un registre dématérialisé a été ouvert à l'adresse suivante : [enquete-publique-2569@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-2569@registre-dematerialise.fr), permettant à un large public d'accéder au dossier, de s'exprimer et de prendre connaissance des observations déposées.

## 13 Nature et caractéristiques du projet

### 131 Historique et contexte du projet

Comme évoqué dans le préambule, les terrains d'assiette du projet ont déjà fait l'objet d'une activité d'extraction entre 1992 et 2016, d'abord par la commune de Magrie de 1992 à 2005 puis par plusieurs exploitants successifs.

Aujourd'hui la réactivation de la carrière repose sur quatre déterminants :

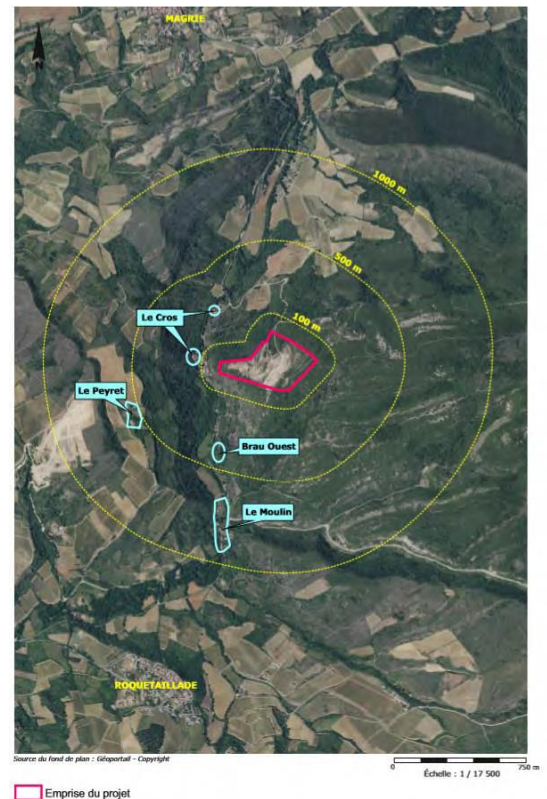
- Un déséquilibre entre l'offre et la demande en granulats sur le bassin de consommation de Carcassonne, avec un déficit évalué à  $\frac{1}{4}$  des besoins (source Unicem).
- Un gisement de qualité attesté par l'exploitation antérieure et les investigations conduites dans le cadre de la reprise.
- Sa compatibilité avec les orientations du schéma départemental des carrières qui privilégie l'optimisation des ressources sur les sites de carrière existants plutôt que l'ouverture de nouveaux projets.
- Sa conformité avec les dispositions du PLU de Magrie.

Toutefois, alors que la vallée de la Corneilla revêt toujours un caractère naturel indéniable, elle a fait l'objet au fil du temps de quelques changements d'usage :

- Augmentation du trafic sur la RD 121, liée notamment aux mouvements pendulaires (déplacements domicile-travail).
- Renforcement de l'occupation humaine au hameau du Moulin (5 logements), situé à 800 m au sud du projet ainsi que sur le linéaire entre le hameau et le pont dit « de Magrie », le long duquel 3 habitations sont dénombrées, dont 2 à moins de 200 m du projet, lieu-dit « Le Cros ».

De plus, au lieu-dit « Le Peyret » en surplomb de la vallée, mais en position de vis-à-vis et à une distance d'environ 500 m du projet, une ancienne métairie et sa dépendance ont été transformées en logements. La multiplication de ces habitations s'accompagne, au moins dans 4 cas d'une activité de gîte et chambre d'hôtes.

- Une extension du vignoble à flanc de coteau et à une distance de 200m au NW des limites du projet
- Enfin, depuis quelques années une activité de parapente s'est développée à partir du pic de Brau comportant un site d'atterrissage situé à 320 m au nord du projet.





## 132 Le contenu du projet

### Configuration de la carrière

Les terrains affectés au projet occupent un flanc de coteau, en partie Est de la Corneilla, dont la topographie varie entre 270 m NGF au SW et 420 m NGF au NE, soit pour un linéaire de 580 m une pente moyenne de 26%. Au droit du projet, la Corneilla s'écoule à une cote de l'ordre de 235 m NGF.

Ils couvrent une superficie totale de 9,5 ha, pour un périmètre exploitable de 7,6 ha, prenant en compte un retrait périphérique de sécurité de 10 m de large.

En outre le plan d'exploitation prévoyant la protection des boisements existants en partie basse du site orientée NW et la partie haute orientée Est comportant des pistes, la zone d'extraction ne devrait pas dépasser les 5 à 6 ha.

Ils sont desservis à partir de la RD 121 par un chemin en terre-battue, dit « chemin de Brau » sur une longueur d'environ 750 m et une pente de 10 %, ce qui le rend difficilement praticable par temps de pluie. Il est prévu que les 300 premiers mètres relevant du domaine public bénéficient d'un tapis d'enrobé et que le linéaire restant, appartenant au domaine privé, soit empierré.

### Nature des activités projetées

Quatre types d'activité y sont envisagés sur une durée de 20 ans :

- L'extraction du matériau (roche calcaire)  
Le gisement à extraire est évalué à 1,68 Mt à un rythme moyen de 84 000 t/an, soit 382 t/j sur la base de 220 jours/an et 100 000 t/an au rythme de pointe, soit 455 t/j.
- La transformation du matériau brut en granulats de diverses fractions granulométriques  
Elle implique le recours à un matériel de broyage-concassage-criblage conséquent, d'une puissance installée d'environ 600 kW.
- Le stockage des granulats, des matériaux de découverte, des stériles d'exploitation et des apports extérieurs de matériaux inertes nécessaires à la remise en état des sols, sur une station de transit mobile répartie en plusieurs secteurs au gré de l'état d'avancement de l'exploitation, mobilisant une surface cumulée de 3 ha.
- Le transport des granulats sur les lieux de consommation par des semi-remorques, à raison de 15 rotations quotidiennes de 7h30 à 17h00. Le trafic sera impérativement interrompu à 17h00.

L'exploitation se fera à ciel ouvert, par abattage à l'explosif tout au long de l'année, selon une cadence de 7 tirs par an pouvant aller à 10 tirs maximum. Toutefois, compte tenu de l'expérience acquise lors de l'exploitation précédente, le déroctage pourrait s'effectuer à la pelle mécanique, solution moins traumatisante pour les riverains et privilégiée par le porteur du projet.

La nature de ces activités nécessite la création de deux bassins d'eaux pluviales, dont un bassin de collecte et de rétention et un bassin d'infiltration positionnés en partie basse de la carrière (cote 307 m NGF pour le plus bas).

Par ailleurs, une citerne souple de 120 m<sup>3</sup> de réserve incendie sera posée à l'entrée de la carrière, à proximité du local du personnel et d'un container de stockage.

### Mode opératoire

Le mode opératoire retenu est inhabituel, dicté par l'état des lieux de l'exploitation précédente.

Il consiste dans un premier temps, à engager l'exploitation depuis le carreau existant à la cote 350, en remontant la pente vers l'Est par paliers d'une hauteur de 10 m, jusqu'à atteindre la cote maximale à 400 m NGF.

Dans un second temps, la poursuite de l'exploitation se fera dans les mêmes conditions, en sens inverse, depuis le front supérieur vers le fond de la vallée, jusqu'à la cote minimale de 320 m NGF.

La mise en œuvre de ce mode opératoire repose sur 4 phases quinquennales successives qui vont conduire à la création de 8 fronts à flan de coteau, légèrement inclinés à 38° afin de conforter leur stabilité. Ces fronts accompagnés de banquettes de 10 m de large s'échelonnent de la cote 400 NGF à la cote 320 NGF.

### **Remise en état du site et garanties financières associées**

Le mode opératoire retenu permettra d'engager la remise en état du site progressivement dès sa mise en exploitation. Elle s'effectuera concomitamment au déroulement de l'extraction. Lorsque les premières banquettes ne seront plus nécessaires à l'exploitation, elles seront abondées en matériaux de découverte et en stériles puis plantées d'arbres et d'arbustes en pied de front.

Les carreaux fins situés aux cotes 320 et 330 seront régalez avec les mêmes matériaux sur environ 3,5 ha et réaménagés en prairies ouvertes.

En fin d'exploitation, les bassins seront conservés et sécurisés. Quelques bosquets discontinus seront aménagés autour.

Le montant (622 000 €) et la mise en œuvre des garanties financières sont corrélés à chacune des phases quinquennales.

### **133 L'évaluation environnementale du projet**

Les enjeux, tels qu'ils découlent de l'évaluation environnementale relatée dans l'étude d'impact ont trait à l'environnement humain, au paysage, à la biodiversité et aux eaux superficielles et souterraines.

#### **L'environnement humain**

Il s'agit des riverains du projet impactés directement mais à des degrés divers, en fonction de leur localisation, par les nuisances du projet :

- le bruit des travaux d'extraction et de concassage
- les vibrations, projections et surpression aérienne liées aux tirs de mine
- les émissions de poussières liées à l'extraction, la transformation et le transport

Les expositions les plus fortes concernent les 2 habitations du Cros et les 2 habitations du Peyret Il s'agit aussi des riverains de la RD 121 qui, en direction de Magrie et Limoux verront augmenter sensiblement le trafic des poids-lourds.

A ce propos, dès le début de l'enquête, un dispositif de comptage routier a été mis en place en aval de la RD 121 afin d'appréhender clairement l'importance et la nature du trafic ; la seule source d'information disponible étant un comptage ponctuel réalisé en amont, à hauteur de la station d'épuration de Bourière (457 véhicules/jour, dont 4,66% de PL).

En fin d'enquête le comptage a pu être exploité ; les résultats sont les suivants : 2810 véhicules/jour, dont 3,8 % de poids-lourds, les deux sens confondus.

#### **Le paysage**

Depuis la RD 121 qui constitue l'axe de pénétration de la vallée de la Corneilla, les perceptions du site sont furtives en raison de la configuration du relief ; par contre dès que l'on aborde les coteaux, en position dominante, les inter- visibilités sont fortes. Les exemples figurant dans le dossier, depuis la métairie d'Alon (non habitée) et Le Peyret sont significatifs.

La synthèse de l'étude d'impact conclut que les enjeux paysagers locaux sont :

- forts depuis le Peyret et son chemin d'accès ;
- faibles à modérés depuis le Cros ;
- faibles à très faibles depuis la RD 121

### **Les milieux naturels, La biodiversité**

Les terrains du projet sont inclus dans un maillage d'habitats naturels servant à la fois de réservoir de biodiversité et de corridor écologique selon le SRCE\* Languedoc-Roussillon.

Le réservoir de biodiversité est circonscrit au cours et aux abords de la Corneilla ; par contre un large corridor écologique traverse le site.

Toutefois l'étude d'impact relativise l'intérêt des habitats de l'aire d'étude dans le fonctionnement écologique local du fait de l'altération des surfaces occupées par la carrière précédente.

Tous les niveaux d'impacts bruts sont jugés faibles, tant sur les habitats naturels que sur la faune et les habitats d'espèces.

\*SRCE : Schéma Régional de Cohérence Ecologique

### **Les eaux superficielles et souterraines**

Le projet prévoit d'aménager un bassin étanche permettant la collecte des eaux de ruissellement en partie basse du site. Ce bassin doit servir de réserve en eau pour les besoins de l'exploitation (1 100 m<sup>3</sup>/an), avec une emprise d'environ 550 m<sup>2</sup> et une profondeur de 1,50 m environ. Il est relié en cascade à un bassin d'infiltration situé en aval, aménagé sur une surface de l'ordre de 440 m<sup>2</sup> et une profondeur de 2 m.

Le calcul de dimensionnement du bassin d'infiltration est réalisé sur la base d'un bassin versant de 6,6 ha et pour une pluie journalière décennale, en deçà des 7,6 ha du périmètre exploitable.

Il est mentionné que les eaux de ruissellement le long des pistes d'accès s'écouleront et s'infiltreront le long du fossé bordant le chemin d'exploitation. Il est donc possible qu'une partie des eaux de ruissellement, potentiellement chargées de matières en suspension (MES) s'écoule en dehors de la zone d'extraction.

### **134 L'étude de dangers**

L'étude de dangers précise les risques auxquels l'exploitation peut exposer en cas d'accident, directement ou indirectement les intérêts de l'article L181-du code de l'environnement.

Les potentiels dangers du projet ont été clairement identifiés et caractérisés. Les principaux phénomènes dangereux induits par les diverses activités sur le site sont :

- le risque de pollution accidentelle des eaux et des sols en lien avec la présence de carburant pour l'alimentation des engins de chantier ;
- le risque lié aux explosifs et aux tirs de mine ;
- le risque incendie ;
- le risque d'accident corporel ;
- le risque lié à la circulation des engins et poids- lourds (insertion sur la voie publique) .

Aucun risque inacceptable pour la population, l'environnement ou les biens matériels n'a été identifié sur le site.

### **14 Composition du dossier**

Le dossier d'enquête a été préparé par le maître d'ouvrage la SAS Jumelle, avec l'assistance technique du BET « Sud-Ouest Environnement » et du consultant « Abexso ». Il a été complété par le secrétariat de mairie de Magrie et le commissaire enquêteur pour la partie administrative.

Il se compose d'un grand classeur constituant le dossier technique et d'une chemise regroupant diverses pièces informatives et administratives.

### 141 Le dossier technique

Il est constitué de quatre sous-dossiers et de résumés non techniques à l'attention d'un large public.

- **Sous dossier 1** : Sommaire du dossier, calqué sur la liste des pièces exigées par le CERFA 15964\*01 et accompagné de documents écrits, cartographiques, photographiques qui constituent autant d'informations sensées faciliter la lecture et la compréhension du dossier. 120 pages
- **Sous dossier 2** : Etude d'impact. 437 pages
- **Sous dossier 3** : Description des procédés de fabrication. 35 pages
- **Sous dossier 4** : Etude de Dangers. 57 pages
- Note de présentation non technique du projet  
Résumés non techniques de l'étude d'impact et de l'étude de dangers. 51 pages

Si la qualité des documents n'est pas remise en cause, les modalités d'accès à leur contenu interpelle, en raison des allers- retours permanents qu'elles impliquent entre les différents sous dossiers. En termes plus prosaïques il y a un manque de visibilité dans la présentation.

### 142 Pièces administratives

- Décision du Tribunal Administratif de Montpellier du 06/07/2021 désignant le commissaire enquêteur
- Arrêté préfectoral du 04/08/2021 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique, accompagné de l'avis d'enquête
- Arrêté préfectoral du 09/09/2021 portant prolongation de l'enquête publique et l'avis de prolongation
- Parution des avis d'enquête dans deux journaux locaux
- Rapport d'instruction de l'Inspection des Installations Classées du 07/06/2021
- Avis de l'Autorité environnementale (MRAe) sur le dossier, du 09/07/2021
- Réponses du Maître d'Ouvrage aux observations de la MRAe, en date du 20/07/2021.

Ce dossier est suffisamment étoffé pour permettre au public d'avoir une information complète sur le contenu du projet, son contexte et d'en apprécier les enjeux.

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, un exemplaire du dossier sous format « papier » dûment visé par le commissaire enquêteur, accompagné d'un registre d'enquête paraphé et coté, a été déposé en mairie de Magrie, siège de l'enquête et lieu de réception du public.

Le dossier était également consultable en version dématérialisée sur le site internet des services de l'Etat dans l'Aude, sur le site « Préambules » abritant le registre dématérialisé et sur un poste informatique dédié à l'enquête en mairie de Magrie.

Par ailleurs, le premier jour de l'enquête, à l'heure fixée par l'arrêté préfectoral, le registre dématérialisé a été activé.

## 2- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

### 21 Organisation de l'enquête

### Désignation du commissaire enquêteur

Suite à la saisine de la Préfecture de l'Aude, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision n° E21000057/34 du Président du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 06/07/2021 (Cf Annexes) .

### Préparation de l'enquête

Dès la réception de la notification du Tribunal Administratif, une première prise de contact a eu lieu le 21/07/2021 en préfecture entre l'autorité organisatrice (Bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire – Mme Godet) et moi-même afin d'évoquer les modalités d'organisation de l'enquête : période, durée, nombre et dates des permanences, moyens mis en place pour informer le public, rôle des acteurs...

A cette occasion un exemplaire du dossier d'enquête et une trame du projet d'arrêté m'ont été remis.

Le 28/07/2021 une deuxième réunion de concertation en préfecture a permis d'arrêter le calendrier de l'enquête et de finaliser le contenu de l'arrêté préfectoral.

Par la suite quatre déplacements ont eu lieu :

Le 29/07/21, Rencontre avec le Maître d'ouvrage du projet, assisté du cabinet Abexso pour une présentation du projet et de son contexte ainsi qu'un examen commun de l'avis de la MRAE.

Remise d'un exemplaire des réponses du MO aux principaux points abordés dans l'avis de la MRAE

Le 06/08/21, Visite du site de la carrière sise aux lieux-dits « le Cros et Charlou » sur la commune de Magrie, organisée par le maître d'ouvrage à la demande du CE : Présentation des modalités d'exploitation (phasage), localisation des installations, description des procédés de fabrication... appréhension des impacts visuels, des nuisances sonores, des éventuelles pollutions, des conditions d'accès au site.

Vérification de l'affichage sur site.

### Le 10/08/21

- Rencontre avec Mr Marcellin, Inspecteur de l'Environnement, DREAL – UID 11/66 - Carcassonne : Explication du rapport d'instruction ICPE.
- Rencontre avec les services administratifs de la mairie de Magrie : vérification de l'affichage en mairie, visite des locaux, mise en place d'un ordinateur en libre-service, vérification de la complétude du dossier et paraphe de sa version « papier ».
- Rencontre avec le Maire de Magrie - Sujets abordés : projet de carrière et projet de sécurisation de la RD 121 dans la traversée de l'agglomération.

### Information du public

L'avis au public (cf. Annexes), rappelant les dates et les modalités de l'enquête, a été affiché, selon le format réglementaire, à partir du 04 /08/2021 ou du 05/08/2021 selon les communes et ce, pendant toute la durée de l'enquête (cf. certificats d'affichage joints en Annexe) sur les panneaux d'affichage des mairies ou à proximité en cas de surabondance d'affiches, visible et lisible depuis la voie publique.

Seule la commune de Bourière, omise dans un premier temps de la liste des communes concernées par l'enquête, a affiché l'avis (Cf Annexes) à partir du 10/09/2021, lorsque l'arrêté préfectoral de prolongation de l'enquête a été publié.

La réalité de l'affichage sur les panneaux dédiés des mairies concernées ainsi que sur le site d'implantation du projet a été attestée par constat d'huissier à deux reprises, d'abord à l'issue du

premier AP de mise à l'enquête du 04/08/21 et dans un second temps à la suite de l'AP de prolongation du 09/09/21. (Cf. Annexes)

Entre le 15 et le 22/09/21, à l'occasion de différents déplacements sur le secteur de l'enquête, le commissaire enquêteur a pu vérifier la présence des affiches dans les 9 communes concernées.

De plus, lors de chaque permanence et à la clôture de l'enquête, l'affichage a été systématiquement vérifié par le commissaire enquêteur au siège de l'enquête.

Ces avis ont été insérés à la rubrique des annonces légales de deux journaux locaux :

- La Dépêche du Midi dans ses éditions du 07/08/2021, du 24/08/2021 et du 13/09/2021 ;
- L'Indépendant dans ses éditions du 08/08/2021, du 25/08/2021 et du 14/09/2021.

(Cf. Annexes).

Ils ont également été publiés sur le site internet des services de l'Etat dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/societe-jumelle-tp-carriere-de-calcaire-a-de-a12104.html> ainsi que sur le registre dématérialisé au lien suivant : [enquete-publique-2569@registre-dematerialise.fr](mailto:enquete-publique-2569@registre-dematerialise.fr)

Au-delà de la publicité réglementaire, un spot dédié à l'ouverture de l'enquête a été diffusé régulièrement sur le panneau à messages variables situé en bordure de la RD 121 à l'entrée nord de Magrie.

En outre, le sujet de réouverture de la carrière a bénéficié de la publication d'un article de presse détaillé, à la rubrique de Limoux dans le journal « L'Indépendant » du 16/09/2021.

## 22 Déroulement de l'enquête

En application de l'arrêté préfectoral du 04/08/2021, l'enquête a débuté le lundi 23 août à 8h00, concomitamment à la première permanence.

A mon arrivée en mairie, un exemplaire du dossier d'enquête accompagné du registre au format « papier » étaient à la disposition du public dans la salle du conseil municipal, lieu d'accueil des permanences et le poste informatique dédié à l'enquête fonctionnait normalement.

Toutefois, à la énième relecture des documents, il s'est avéré que la commune de Bouriège qui figurait sur la cartographie délimitant le périmètre de l'enquête, n'avait pas été retenue dans la liste y afférente.

Après concertation avec l'autorité organisatrice de l'enquête, il a été décidé de recourir à une prolongation de l'enquête de 15 jours et d'intégrer Bouriège dans le dispositif. A cet effet un nouvel arrêté préfectoral de prolongation a été signé par le Préfet le 09/09/2021.

Dès lors, l'enquête prévue initialement sur une durée de 33 jours s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 23 août 2021 au vendredi 08 octobre 2021 inclus.

### Permanences

Conformément aux dates et horaires fixés par les deux arrêtés préfectoraux susvisés, les permanences ont eu lieu dans la salle du conseil municipal de Magrie :

- le lundi 23 août 2021 de 08h00 à 12h00,
- le jeudi 02 septembre 2021 de 08h00 à 12h00,
- le jeudi 16 septembre 2021 de 08h00 à 12h00,
- le vendredi 24 septembre 2021 de 13h00 à 17h00
- le vendredi 08 octobre 2021 de 14h00 à 17h00

Au cours de ces permanences, une trentaine de personnes se sont déplacées et 23 observations ont été recueillies ; 16 d'entre elles correspondent à des observations exprimées oralement et transcrites sur le registre par le commissaire enquêteur, les 7 autres ayant été rédigées par les pétitionnaires eux-mêmes.

Les personnes qui n'ont pas fait de déposition se sont déplacées pour obtenir des informations auprès du commissaire enquêteur et préparer une éventuelle déposition ultérieure.

### **Entretiens et réunions**

En début d'enquête, le 25/08/20 une rencontre a eu lieu avec le responsable de la Division Territoriale des routes de la Haute Vallée et son équipe afin d'évoquer les interactions entre le projet de la carrière et la RD 121. Il en est ressorti trois informations à prendre en compte :

- La RD 121 est une voie de transit classée en 3<sup>ème</sup> catégorie, dans une échelle de priorité qui va de 1 à 3. Les sollicitations financières du Département ne pourront être qu'à la hauteur de ce classement.
- La maîtrise d'ouvrage du projet de sécurisation de la traversée de Magrie relève exclusivement de la commune de Magrie. Le Département prendra en charge la couche d'enrobé.
- En l'absence de données récentes sur le trafic, il a été convenu de mettre en place un dispositif de comptage routier dès la 1<sup>ère</sup> semaine de septembre dont les résultats ont été portés à la connaissance du public, avant la fin de l'enquête.

Lors des permanences en mairie de Magrie, je me suis entretenu régulièrement avec le Maire sur les sujets les plus fréquemment abordés, les difficultés rencontrées...

### **Climat de l'enquête**

Eu égard aux enjeux contradictoires en présence sur ce territoire, variant entre une fonction résidentielle qui s'est nettement affirmée entre Limoux et Magrie au cours des vingt dernières années, une fonction touristique certes embryonnaire, mais qui dispose de certains atouts liés à la qualité des paysages ou à la proximité des Pyrénées et une activité traditionnelle d'extraction d'un matériau dont la qualité est reconnue par les professionnels, il paraît compréhensible que l'enquête se soit déroulée dans un climat tendu.

Cependant, lors des cinq permanences qui ont eu lieu en mairie de Magrie, les points de vue exprimés et les échanges auxquels ils ont donné lieu, ont été empreints de respect et de courtoisie. Les visites et dépositions hors permanences se sont également déroulées sereinement. Aucun incident n'est à déplorer.

La convivialité de l'accueil en mairie, l'implication du personnel municipal et sa disponibilité, ont nettement contribué à apaiser le climat.

### **Participation du public**

Il convient de rappeler que deux registres étaient à la disposition du public : un registre « papier » déposé en mairie de Magrie et un registre dématérialisé.

172 observations ont été enregistrées, dont 53 sur le registre « papier » et 119 sur le registre dématérialisé. Aucun courrier postal n'est parvenu au siège de l'enquête ; toutefois 4 lettres à l'attention du commissaire enquêteur ont été déposées en mairie et versées au registre « papier ».

Lors des permanences 4 personnes se sont déplacées sans déposer de contribution. Parmi les 53 observations qui ont été formulées sur le registre « papier », 23 l'ont été en présence du commissaire enquêteur ; 16 d'entre elles correspondent à des observations exprimées oralement et transcrites sur le registre, les 30 autres ayant été écrites directement par les pétitionnaires.

Ce bilan comptable permet de qualifier la participation du public d'importante, à la mesure des enjeux en présence.

### **Clôture de l'enquête**

A l'issue de l'enquête, le vendredi 08 octobre à 17h00, j'ai procédé à la clôture et à la signature du registre « papier ». Concomitamment, le registre dématérialisé a été désactivé.

Comme convenu j'ai rencontré le Maire de Magrie pour lui relater les dernières phases de l'enquête. A cette occasion, il m'a informé que le conseil municipal de Magrie se réunirait le 19 octobre pour exprimer son avis sur le projet.

Ensuite j'ai récupéré le dossier, le registre et les pièces jointes afin de préparer le rapport, les conclusions et l'avis.

« In fine », le commissaire enquêteur certifie que la procédure d'enquête s'est déroulée conformément aux textes en vigueur et aux dispositions des deux arrêtés préfectoraux. Il souligne en outre que le public a bénéficié de tout le temps nécessaire pour s'informer et s'exprimer, notamment en raison de la prolongation de l'enquête pendant 15 jours.

## **3- AVIS RECUEILLIS AU COURS DE L'INSTRUCTION DU DOSSIER, AVIS DE LA MRAE ET ELEMENTS DE REPONSE DU MAITRE D'OUVRAGE**

### **31. Rapport de fin de phase d'examen de l'Inspection des ICPE**

A l'issue de la phase d'examen qui s'est déroulée sur une période de six mois à compter du 09/11/2020 et qui a donné lieu à une consultation des services de l'Etat concernés par le projet sur les aspects sanitaires, la biodiversité, les paysages, le patrimoine naturel, quelques compléments ont été apportés au dossier.

La DREAL/Direction de l'Environnement a notamment demandé que les secteurs concernés par l'extraction, les zones de stockage et les Obligations Légales de Débroussaillage, soient mieux identifiées dans le dossier. Ces divers périmètres devant figurer sur la carte des habitats naturels et sur les diverses cartes naturalistes, afin de visualiser correctement les impacts sur la flore et la faune. Elle a également demandé des compléments sur les dates de passages de la faune.

En réponse, le pétitionnaire a transmis les derniers compléments à son dossier le 27/04/2021.

Dès lors le rapport, actant l'absence de motif de rejet, a été transmis au Préfet de l'Aude le 07/06/2021 en vue d'engager l'enquête publique.

### **32 Avis exprimé par l'Autorité environnementale (AE)**

L'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été émis le 09/07/2021.

Il revêt une place essentielle dans le dispositif d'évaluation d'une exploitation de carrière, tant les enjeux environnementaux sont au cœur du projet : paysage, santé humaine, biodiversité, risques, patrimoine naturel.

#### **321 Synthèse de l'avis**

- En préalable, l'AE indique qu'il s'agit de « reprendre l'activité d'extraction sur une ancienne carrière de calcaire à ciel ouvert et de poursuivre l'exploitation d'une installation de traitement des matériaux déjà implantée sur le site. »
- Elle relève ensuite que « l'étude d'impact apparaît globalement adaptée aux enjeux, à la nature et à l'importance des installations projetées ».
- Elle souligne cependant que « l'étude est souvent approximative : l'identification et l'évaluation des enjeux nécessite des compléments, l'analyse des impacts du projet et certaines des mesures proposées doivent être complétées et précisées. En particulier, l'analyse des nuisances sonores, la gestion des eaux pluviales et les effets du projet sur les milieux naturels, la faune et la flore font l'objet de recommandations. »



### **322 Recommandations**

L'avis détaillé se décline en 12 recommandations, auxquelles il convient de se reporter pour plus d'informations.

### **333 Eléments de réponse apportés par le Maître d'ouvrage aux observations de la MRAe**

Dans un fascicule de 8 pages, en date du 20/07/2021, le Maître d'ouvrage a répondu point par point à ces recommandations en se référant au dossier présenté à l'appui de la demande d'autorisation environnementale et principalement à l'étude d'impact.

## **4- ANALYSE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC**

### **41. Procès-verbal de synthèse et mémoire en réponse du maître d'ouvrage**

Le procès verbal de synthèse des observations du public (Cf. Annexes) a été transmis au Maître d'ouvrage par courriel du 25/10/2021 et commenté le lendemain, dans les bureaux de la SAS Jumelle en présence de Mr Alain Bertrand, consultant.

Il a pour support deux tableaux de saisie des observations correspondant à chacun des deux registres « papier » et dématérialisé, composés respectivement de 7 et 6 colonnes qui relatent la date et le contenu de chaque observation, enregistrent l'identité du ou des pétitionnaires, la modalité d'expression, les idées-force qui s'en dégagent, les commentaires éventuels du commissaire enquêteur et le rattachement à un thème retenu dans une liste établie à l'issue de l'analyse de l'ensemble des informations recueillies.

Les observations sont classées par ordre chronologique d'inscription sur chacun des registres.

Le contenu des observations varie sensiblement d'un registre à l'autre. Dans le registre « papier » 71 % des sujets abordés par les pétitionnaires concernent le trafic routier, les nuisances qui lui sont liées et la sécurité routière. Dans le registre dématérialisé cette part tombe à 29 % ; par contre, les préoccupations d'ordre économique y représentent 39 %.

Ces chiffres peuvent être corrélés à l'origine géographique des personnes qui se sont exprimées, avec une marge d'erreur à prendre en compte dans la mesure où l'adresse mentionnée dans le registre dématérialisé n'est pas vérifiée lorsqu'elle est renseignée (un peu moins de la moitié). Pour le registre « papier » 81 % des personnes indiquent résider à Magrie et 13 % dans les communes voisines ; pour le registre dématérialisé c'est respectivement 39 % et 37 %.

Sur les 162 observations qui ont pu être exploitées, 56 sont favorables au projet, 97 y sont défavorables et 9 sont neutres.

Là encore, la répartition des avis est différente selon les registres. Dans le registre « papier » les avis favorables représentent 6 %, les défavorables 84 % et les neutres 10%. Dans le registre dématérialisé les rapports sont respectivement de 47 %, 49 % et 4%.

La problématique de la traversée du village de Magrie par le trafic de transit, très prégnante dans le débat local, n'est bien sûr pas étrangère à ce constat.

L'analyse des contributions, exposée dans les deux tableaux joints en annexes a permis d'identifier quatre thèmes principaux :

- A. **Trafic, infrastructure et sécurité routière, avec un thème relatif à la traversée de Magrie**
- B. **Compatibilité du projet d'exploitation de la carrière avec les activités humaines présentes dans le voisinage**
- C. **Impacts sur le paysage, les milieux naturels, la biodiversité, les eaux superficielles et souterraines**
- D. **Retombées économiques en termes financiers, d'emplois et plus globalement de création de richesses**

Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage (Cf. Annexes) a été transmis au commissaire enquêteur par courrier électronique du 08/11/2021 et par courrier postal en pli recommandé avec accusé de réception du même jour. Il répond point par point aux interpellations exprimées dans le PVS.

#### **42 Présentation des observations, éléments de réponse apportés par le maître d'ouvrage (MO) et avis du commissaire enquêteur (CE)**

Pour chaque thème sont successivement présentés avec les attributs des caractères suivants :

- *En caractère Calibri italique normal : des extraits ou des synthèses des observations du public,*
- *En caractère Calibri droit normal : des commentaires du commissaire enquêteur,*
- **En caractère Calibri droit gras : la (ou les) question(s) du commissaire enquêteur,**
- *En caractère Times New Roman droit normal : la (ou les) réponse(s) du maître d'ouvrage,*
- **En caractère Arial Narrow droit gras : l'avis du commissaire enquêteur.**

#### **A. Trafic, infrastructure et sécurité routière, avec un thème relatif à la traversée de Magrie**

##### OBSERVATIONS DU PUBLIC :

*RD-1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-21-(25-31-44 doublons) -28(doublon avec 50) -32-(38-39 doublon) -41-43-46-47-55-57-59-65-67-68-69-72-73-76-81-105-106-107-119.*

*RP-3(doublon avec RD1) -5-7-9-10-11-13(doublon avec RD6) -14-15-16-17-18-19-20-21(doublon avec RD31) -22(doublon avec 26) -23-24-25-30-32-33-34-35-36-37-38-39-40-41-42-43-44-45-47-48-56-57.*

*Ce thème a donné lieu à 78 observations y/c les doublons, dont 38 sur le registre « papier » et 40 sur le registre dématérialisé.*

*La quasi-totalité des personnes qui se sont exprimées sur ce thème a souligné l'inadaptation de la RD 121 à la nature multi- usages et à l'importance du trafic actuel, porteur de nuisances et de dangerosité : voie étroite, sinueuse, absence d'accotements, absence de signalisation horizontale, visibilité ponctuellement réduite.*

*Les mouvements de poids-lourds sont perçus comme un facteur aggravant de la situation et l'injection dans le trafic de 15 rotations par jour de poids-lourds supplémentaires générés par le projet, soit 30 passages, semble difficile à envisager, sinon à accepter une dégradation forte des conditions de circulation.*

*Cette éventualité n'apparaît pas en outre compatible avec le projet de sécurisation de la section urbaine de la RD 121 dite traversée de Magrie, porté par la municipalité avec l'appui des services du Conseil départemental, qui se traduira inéluctablement par de fortes contraintes pour le trafic de transit et notamment de poids-lourds (RP36).*

*L'attente des habitants de Magrie et en particulier des riverains de la voie par rapport à ce projet est grande.*

*Dès lors l'écrasante majorité des personnes qui se sont exprimées sur ce thème rejettent le projet, dans des termes souvent vindicatifs, en particulier sur l'ithème de la traversée d'agglomération : insécurité, vitesse, incivilités, danger, bruit, poussières, pollution...*

*Cependant, dans un certain nombre de cas les dépositions sont accompagnées d'interrogations, de suggestions, voire de propositions d'amélioration, exposées ci-après.*

*- Mise en place de dispositifs visant à « casser » la vitesse, notamment dans la partie urbanisée, « de panneau à panneau d'agglomération » → substitution de radars répressifs aux radars pédagogiques actuels, pose de plateaux surélevés, de chicanes (RD10, RP32, RP33, RP43, RP47), ce qui aura également pour effet de diminuer les émanations de gaz d'échappement des poids-lourds.*

*Dans le même esprit, certains pétitionnaires évoquent l'existence d'un dispositif de rémunération des chauffeurs de PL à la rotation et demandent sa suppression (RP47).*

*- Hormis, la traversée de Magrie, deux points singuliers en termes de sécurité sont signalés :*

*→ le secteur du pont de la Corneilla, lieu-dit Le Cros, qui imprime au tracé de la route un double virage à angles droits, atténuant la visibilité et qui plus est, permet l'accès à la carrière (RP1, RD1, RD11) ;*

*→ la jonction RD 118 et 121 (RD32, RP38).*

*A ce sujet des certificats de contrôle des ponts sont demandés, quartier Le Cros pour le premier (RD41, RP50) et à quelques centaines de mètres en amont du carrefour Limoux-Magrie pour le second (RP56).*

*Concernant l'accès à la carrière, le riverain direct (RD11) propose d'une part que le chemin d'exploitation soit élargi à 2 voies dans sa partie publique, soit 300 m de long et qu'un deuxième accès soit créé au sud de la carrière, afin de permettre une circulation à sens unique. Une amélioration de l'écoulement et du rejet des eaux pluviales dans ce secteur est hautement souhaitable.*

*- Le bâchage systématique des chargements des poids-lourds afin d'éviter les envolées de poussières et la projection de gravats est impératif et doit être respecté dans le cadre d'une charte de bonne conduite ou tout autre document. (RD44).*

*- En termes d'aménagements ponctuels, sont cités la création « d'espaces de croisement, voire le décalage des horaires de travail des ouvriers de la carrière pour éviter le croisement des camions avec les bus scolaires » (RD 44).*

*- En termes de réglementation, il est donné acte au porteur de projet des engagements pris afin d'améliorer la sécurité (RD1) : fin des rotations à 17h00, mise à l'étude d'une*

*limitation permanente de la vitesse PL à 50 km/h entre Magrie et le pont de la Corneilla, amélioration de la signalétique aux abords de l'accès à la carrière, rappel périodique des consignes de sécurité aux chauffeurs de PL.*

*Toutefois, il est proposé :*

- *D'élargir le rappel périodique des consignes de prudence aux chauffeurs de PL par des écrits permanents plus solennels (par exemple dans les consignes d'exploitation, consignes particulières, ou contrats etc...).*
- *De rappeler l'obligation de prudence par panneau libre sur le bas du chemin d'exploitation avant le débouché sur la RD 121.*
- *D'étendre l'étude sur la limitation de vitesse jusqu'aux limites communales de Magrie coté Limoux.*
- *De renforcer la signalisation sur tout le trajet dans les 2 sens (et plus particulièrement sur la section Le Cros – virages après la sortie de Magrie coté Limoux), avec des panneaux « voyants » adaptés à chaque situation.*

*Les interrogations qui sont le plus souvent formulées, sont assez bien résumées par deux intervenantes (RP33, RD46) : Combien cela rapporte-t-il exactement à la commune ? Quelles sont les installations de sécurisation prévues pour toute la traversée de Magrie (de panneau à panneau). Qui finance ces travaux ? Peut-on demander une participation à l'entreprise ?*

#### **COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :**

Pour une grande partie des pétitionnaires qui se sont exprimés, ce thème est majeur. L'enquête publique sur la demande d'exploitation de la carrière a interféré avec le projet de sécurisation de la traversée de Magrie.

Un Ithème sur la traversée de Magrie traduisant les préoccupations des magriains et notamment des riverains a été créé et identifié sur les tableaux d'analyse annexés au présent document ; il regroupe les termes suivants : danger, vitesse, sécurité, bruit, poussières, non-respect du code de la route.

le projet de sécurisation en cours d'étude conduit par la Commune, vise à répondre à ces attentes. Il implique de multiples acteurs : les habitants, les usagers de la route, le gestionnaire de la voie, la Commune de Magrie.

Concernant l'amélioration de l'infrastructure routière, il convient de souligner que pour le gestionnaire, la RD 121 est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie, dans une échelle de priorité qui va de 1 à 3. En principe les sollicitations financières du Département ne pourront être qu'à la hauteur de ce classement.

Dans le même ordre d'idées, la proposition de création d'un deuxième accès au sud de la carrière, afin de permettre une circulation à sens unique, paraît difficile à envisager au regard du tracé de la RD, qui amorce là un virage dangereux. Il est peu vraisemblable que le Conseil Départemental accepte une telle proposition.

Quant à la demande d'élargissement du chemin d'exploitation sur toute sa longueur, elle paraît peu réaliste ; par contre il est possible d'envisager la création de créneaux permettant aux PL de se croiser dans de bonnes conditions de sécurité.

Répondant à l'attente du public, un dispositif de comptage routier a été mis en place par le service des routes du Conseil Départemental dans le courant du mois de septembre, à l'aval de la RD 121 en limite des communes de Limoux et Magrie. Les résultats sont les suivants :

Moyenne journalière jours ouvrés (du lundi au vendredi) = 2810 véhicules dont 3,8 % de poids-lourds, tous usages confondus y/c agricole.

#### **QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR AU MAITRE D'OUVRAGE**

- 1. Quelles réactions suscite de votre part la synthèse des observations du public ?  
Comment appréhendez-vous les résultats du comptage routier ?**
- 2. Pouvez-vous répondre aux différentes sollicitations, propositions et interrogations formulées par une partie du public, en respectant si possible l'ordre de présentation ?**
- 3. Avez-vous, en tant que porteur du projet des remarques, suggestions ou propositions à présenter suite à ces observations ?**
- 4. L'idée d'un itinéraire alternatif à la traversée de Magrie a-t-elle été effleurée dans vos réflexions ?**

#### **REPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE**

##### **Réponses aux questions 1**

Le comptage routier réalisé sur la RD 121 fait état de 2810 véhicules/jour dont 3,8 % de poids lourds (soit 107 camions/jour).

Avec un trafic moyen de 14 rotations/jour (soit 28 passages/jour) lié à l'exploitation au rythme moyen, cela impliquera un accroissement du trafic total de moins de 1 % et de 26 % du trafic poids lourds.

Lors de l'exploitation au rythme maximum (17 rotations/jour soit 34 passages), l'augmentation du trafic global serait de 1,2 % et de 32 % pour le trafic poids lourds.

Ces accroissements du nombre de camions sur la RD 121 sont certes non négligeables mais il faut prendre en compte le fait que cette route est amenée à être utilisée comme itinéraire de déviation en cas d'un accident sur la RD 118. Cela a notamment été le cas lors d'un accident en juin 2020 à hauteur de Luc sur Aude.

A signaler que le trafic sur la RD 118 au niveau d'Espérasa est de 6993 véhicules/jour dont 3.44 % de poids lourds (soit 240 camions/jour)<sup>1</sup>. C'est donc ce trafic qui est amené à être dévié par la RD 121 et à traverser le bourg de Magrie.

Ceci montre que la RD 121 peut être amenée à connaître un trafic très important, certes de manière très exceptionnelle, mais dans ces cas-là le trafic est très nettement supérieur à celui qui serait lié à l'exploitation de la carrière.

Ceci démontre également que les ouvrages d'art de cette route et la structure de la chaussée sont à même de supporter cet important trafic.

---

<sup>1</sup> Données du comptage routier 2017

## **Réponses à la question 2**

### **Réduction de la vitesse**

La mise en place de dispositifs de réduction de la vitesse dans la traversée du bourg de Magrie ne relève pas des décisions de l'exploitant. Ces dispositifs, du type ralentisseurs, plateaux surélevés, radars pédagogiques ou répressifs... répondent à des réglementations précises et leur implantation est définie par le gestionnaire de la route, Conseil Départemental, en coordination avec la mairie de Magrie.

Un projet d'aménagement de la RD 121 dans la traversée du bourg a été étudié par la mairie pour un montant de 155 000 €.

Comme cela sera explicité par la suite, l'exploitant s'engage à une participation de 100 000 € au total sur les 10 années à venir pour ces aménagements (10 000 €/an à la date d'anniversaire de l'arrêté).

Concernant la rémunération des chauffeurs à la rotation, cela ne sera nullement le cas ici puisque les chauffeurs des camions transportant les granulats sont des salariés de la SAS JUMELLE. Les matériaux produits sur la carrière seront exclusivement transportés par des camions de la société JUMELLE vers les sites de négoce de cette société ou vers des chantiers. Il n'y aura pas de « vente client » sur le site de la carrière et donc pas de chauffeurs d'autres sociétés desservant le site de la carrière.

### **Points singuliers de sécurité signalés par les pétitionnaires**

#### **Débouché de la piste sur la RD 121**

Le Conseil Départemental a réalisé une visite sur site et constaté que la visibilité et la configuration de la RD 121 au droit du débouché de la piste desservant la carrière permet l'insertion des camions sur la voirie publique dans de bonnes conditions de sécurité (compte rendu du CD joint en annexe).

#### **Carrefour RD 121 / RD 118**

Ce carrefour est aménagé avec un tourne-à-gauche permettant aux camions venant de la direction Couranel de déboîter vers la RD 121 et également aux camions sortant de la RD 121 de s'engager sur la RD 118 vers Limoux en toute sécurité.

De plus, le Maire de Magrie a porté à notre attention que la traversée de la RD 121 à l'arrivée vers Limoux sera sécurisée par la mise en place de chicanes de rétrécissement avant la fin du mois de novembre 2021. Cela a été voté en délibération du conseil municipal et le bon de commande a été signé.

La vitesse sur la RD 118 est limitée à 50 km/h (et également 50 km/h sur la RD 121).

Le débouché de la RD 121 sur la RD 118 est équipé d'une signalisation « Cédez le passage ». Depuis la ligne d'arrêt, la visibilité est de 150 m direction Couranel et de Limoux. Avec une vitesse limitée à 50 km/h sur la RD 118, ceci permet de percevoir les véhicules plus de 10 secondes avant qu'ils ne passent au droit du débouché de la RD 121. Cette visibilité est donc largement suffisante pour permettre l'insertion des camions en toute sécurité sur la RD 118 (les temps de visibilité recommandés par le SETRA sont de 8 secondes – 6 secondes au minimum).

### **Etat des ponts**

Le conseil Départemental a réalisé une inspection des ponts de la RD 121. Ce document est joint en annexe. Il ressort de cette inspection que les ponts, notamment ceux sur la Corneilla mais également tous les autres ouvrages sur la section comprise entre la sortie de la carrière et le carrefour avec la RD 118, sont en bon état et aptes à supporter un trafic poids lourds.

Accès à la carrière depuis la RD 121

Il est proposé d'élargir la piste et le chemin d'exploitation existant afin de porter la largeur à 8 m et permettre ainsi le croisement aisé des camions.

Sur les parcelles privées, l'accord des propriétaires pour cet élargissement est présenté en annexe.

Chemin communal et piste d'accès : accord du propriétaire pour doublement largeur à 8 m (hors accotement, levée de terres de sécurité et fossé) entre départ sur RD 121 et entrée de la carrière.

La section inférieure de la piste sera munie d'un revêtement (enrobés ou autre) pour assurer sa stabilité et prévenir les envols de poussières. Ce revêtement sera réalisé sur 300 m dès l'ouverture de la carrière puis progressivement prolongé jusqu'à l'entrée de la carrière.

Cette section inférieure de la piste sera adaptée (par rapport à la situation actuelle) afin de réduire la pente sur les premières longueurs en partant de la RD 121. Ceci contribuera à sécuriser l'arrivée des camions qui seront amenés à s'arrêter avant de s'engager sur la voirie publique.

Cette piste sera équipée des ouvrages nécessaires à la sécurité et à la gestion des eaux :

Levée de terre du côté versant inférieur pour empêcher la sortie de piste d'un camion.

Fossé collectant les eaux de ruissellement.

Création de revers d'eau sur la piste dirigeant les ruissellements vers le fossé.

Le fossé collectant les eaux sera muni de batardeaux qui réduiront la vitesse des eaux et favoriseront leur infiltration progressive depuis le fond de l'ouvrage.

En bas de la piste, il sera aménagé une noue d'infiltration au débouché du fossé qui permettra la collecte puis l'infiltration des eaux. Ceci évitera tout rejet d'eaux de ruissellement dans le fossé routier de la RD 121 qui fait face à la propriété de M. Kiesewetter.

### **Bâchage systématique des poids-lourds**

Les bennes des camions transportant les granulats seront systématiquement bâchées. Le fait que les chauffeurs desservant la carrière soient exclusivement des salariés de la société JUMELLE permet de s'assurer que cette procédure sera appliquée.

Ce bâchage indispensable des bennes sera régulièrement rappelé aux salariés. Des panneaux informant de ces consignes seront implantés en bordure de piste à la sortie de la carrière et en bas de la piste avant le débouché sur la RD 121.

### **Aménagements ponctuels et adaptation aux usages et contraintes de circulation**

Adaptation des heures et des jours de circulation des camions

Les camions desservant la carrière circuleront entre 8h et 16h30 pour ne pas croiser les bus scolaires.

Ce créneau de circulation de 8h30 par jour permet de prévoir le transport de la production maximale envisagée (100 000 t/an) en 185 jours (sur la base de 2 camions, de 31 t de charge utile, en circulation effectuant chacun 8 à 9 rotations/jour).

Avec l'exploitation sur 185 jours (soit 9 mois par an), cela permet d'arrêter l'activité de la carrière pendant 13 semaines, correspondant aux vacances scolaires Toussaint, Noël, Hiver et Printemps ainsi qu'au mois d'août, hormis le mois de juillet.

Cet aménagement des jours d'exploitation ne pénalisera pas la location des gîtes et autres structures touristiques pendant ces périodes de vacances scolaires.

#### Règlementation et sécurisation routière

La sortie de la carrière est déjà indiquée sur la RD 121, de part et d'autre du débouché de la piste. Cette signalisation sera doublée par 2 autres panneaux de type lumineux de part et d'autre de cette sortie.

Une limitation de la vitesse des camions à 50 km/h sera demandée au Conseil Départemental sur la section de RD 121 comprise entre la sortie du site et l'embranchement sur la RD 118. Dans la traversée de Magrie, cette vitesse des camions reste réduite à 30 km/h.

Des contacts seront pris avec le Conseil Départemental pour la mise en place de cette limitation de vitesse et l'implantation des panneaux. Le paiement de cette signalisation sera pris en charge par l'exploitant.

En sortie de la carrière et également en bas de la piste avant le débouché sur la RD 121, un panneau rappellera aux chauffeurs ces limitations de vitesse ainsi que les autres consignes (obligation de bâchage etc...).

#### Retombées financières pour la collectivité

L'exploitant s'engage à une participation de 100 000 € sur 10 ans (10 000 €/an) pour l'aménagement de la traversée de Magrie. Il faut rappeler que le loyer payé à la mairie et le fortagé représentent près de 60 000 €/an. Ainsi les travaux d'aménagement envisagés par la mairie de Magrie pourraient être financés par l'exploitant pour près de la moitié dès la première année d'exploitation. En plus, les 155 000 € budgétisés par la mairie serviront à améliorer les aménagements prévus.

En complément, l'implantation de l'activité sur la commune de Magrie impliquera le versement de la CVAE (Contribution sur la Valeur Ajoutée des Entreprises – en remplacement de la taxe professionnelle) dont le montant basé sur le CA sera reversé à la Communauté de Communes et à la Mairie de Magrie.

### **Réponses à la question 3**

Les propositions du porteur du projet ont été présentées dans les pages précédentes, dans les diverses réponses aux sollicitations. Elles sont synthétisées ci-dessous :

Type de mesure proposée	Mise en application / avantage / résultat
Elargissement de la piste d'accès à la carrière	Accord des propriétaires concernés obtenu
Aménagements des abords de la piste (fossé, levée de terre de sécurité, gestion des eaux)	Accord des propriétaires concernés obtenu
Infiltration des eaux par une noue en bas de la piste	Pas de rejet dans le fossé routier face à l'habitation voisine
Chauffeurs salariés de la société JUMELLE, bâchage des bennes ...	Pas de rémunération au tour, assurance du respect des consignes
Adaptation des horaires et jours de transport et de fonctionnement	Sécurité par rapport aux bus scolaires Arrêt d'activité lors des vacances scolaires et en août



Mise en place de panneaux indiquant la sortie de la carrière	Contacts avec le Conseil Départemental, signalisation à la charge de l'exploitant
Limitation de vitesse des camions à 50 km/h sur la RD 121 et 30 km/h dans Magrie	Contacts avec le Conseil Départemental, signalisation à la charge de l'exploitant
Panneaux indiquant le respect des consignes (bâchage, vitesse ...)	Mise en place par l'exploitant (2 panneaux)
Participation de l'exploitant à l'aménagement de la RD 121 dans la traversée de Magrie	Engagement à hauteur de 100 000 € sur 10 ans (10 000 €/an)

#### Réponses à la question 4

La possibilité d'un autre itinéraire pour rejoindre le secteur de Limoux a été étudiée lors de la définition technique du projet, même si elle n'est pas présentée dans le chapitre « Raisons du choix ».

La possibilité d'emprunter la RD 121 en direction du sud pour rejoindre la RD 118 à Couiza impliquerait de traverser les bourgs de Bourrière, la Serpent, Antugnac, Couiza. Le trajet sur la RD 121, puis RD 152 et RD 52 emprunterait des routes sinueuses et peu adaptées à la circulation des camions. De plus, cela revient à rallonger énormément la distance parcourue pour revenir vers le secteur de Limoux (30 km contre 5 km en traversant Magrie). Cet allongement démesuré du trajet sur des routes peu adaptées n'était pas envisageable tant pour des raisons de sécurité routière, économiques (le prix du granulats double avec un transport sur 30 km) et écologiques (avec une consommation extrêmement plus importante de carburant).

La possibilité de rejoindre la RD 118 en passant par Cournanel a également été étudiée. La RD 121 aurait été quittée avant de traverser le bourg de Magrie et des voiries locales auraient été empruntées sur 2,7 km en suivant la vallée de la Corneilla pour rejoindre Cournanel. Ces voiries locales, certes moins fréquentées que la RD 121 sont utilisées pour la desserte locale et ne sont pas adaptées à un trafic poids lourds important. De plus, un parcours oenotouristique des « Cabanes entre Magrie et Cournanel » emprunte ce tracé. Il aurait ensuite fallu traverser le bourg de Cournanel avec des passages très étroits dans les vieux quartiers ne permettant pas réellement le passage des camions. Ensuite la RD 77 aurait permis de rejoindre la RD 118. Cet itinéraire apparaît également non adapté à la circulation des camions et n'a donc pas été retenu.

L'évitement de la traversée des quartiers de Magrie n'est pas envisageable. L'évitement de Magrie en passant par l'est aurait impliqué la création d'une piste sur plus de 1,5 km à travers des secteurs avec un relief marqué, d'un ouvrage pour franchir le ruisseau des Lagagnous. La maîtrise foncière pour la création d'une telle piste aurait été très difficile sinon impossible. L'impact écologique d'un tel ouvrage recoupant des secteurs de vignes aurait été très important. Cette solution n'a donc pas été retenue.

En conclusion sur le thème A, il apparaît que l'itinéraire retenu par la RD 121 en traversant les quartiers de Magrie représente la seule solution envisageable. Pour tenir compte des incidences de la circulation des camions sur cette route (camions qui ne sont pas exclusivement liés à la carrière projetée), l'exploitant s'est donc engagé à réaliser ou à participer financièrement à de nombreux aménagements.

Ces aménagements permettront d'apporter des éléments de sécurisation pour les riverains et autres usagers de cette route.

#### **AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Si l'inadaptation de la RD 121 à l'importance et à la nature du trafic a été largement évoquée par le public au point de s'interroger sur la fiabilité des ouvrages d'art et si la dangerosité de la voie a été mise en exergue notamment dans la traversée du village de Magrie, il apparaît bien qu'une certaine psychose se soit développée autour de ces préoccupations au fur et à mesure du déroulement de l'enquête publique.

IL convient donc de porter à la connaissance du public un certain nombre d'informations recueillies en cours et après la clôture de l'enquête :

- La réalité du trafic est attestée par un comptage routier réalisé en cours d'enquête, dissociant les véhicules légers et les poids-lourds : 2800 v/J dont 3,8 % de poids-lourds.  
Le gestionnaire de la voie (Conseil départemental) considère que ses caractères intrinsèques sont tout à fait compatibles avec l'usage qui en est fait et rappelle qu'il s'agit d'une route de transit.
- Dans le cadre de l'enquête le gestionnaire a procédé à l'examen de tous les ouvrages d'art entre le carrefour RD 118 – RD 121 et l'accès à la carrière et a constaté leur bon état.
- Les données d'accidentalité concernant la RD 121 pour la portion considérée et la période 2009 – 2021 font état d'un seul accident corporel en 2015 en agglomération avec 1 blessé hospitalisé, ce qui est faible.  
(source : DDTM - Observatoire départemental de la sécurité routière : Accidents corporels hors accidents matériels et pour lesquels les forces de l'ordre sont intervenues. Information du 10/11/21)
- Des projets de sécurisation de la RD 121 sont en cours d'étude sur Magrie et seront en phase opérationnelle sur la portion limouxine fin 2021 – début 2022.

Concernant le projet de réouverture de la carrière, dans l'hypothèse où l'autorisation environnementale serait accordée et eu égard à l'augmentation du trafic PL qu'elle générerait, le Maître d'ouvrage se propose de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière et de la maîtrise des nuisances. A cet effet il prend un certain nombre d'engagements énoncés dans le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse et résumés ci-dessous :

- Participation financière de 100 000 € sur 10 ans « fléchée » vers les aménagements de sécurité de la RD 121 : créneaux de croisement, dispositifs de ralentissement, travaux d'amélioration de la visibilité...
- Aménagement de l'accès à la carrière : élargissement substantiel du chemin et de la piste, reprofilage de la section inférieure, mise en place d'un revêtement permettant d'éviter les poussières, travaux et ouvrages hydrauliques (fossé, noue) ; mise en place d'une signalisation lumineuse à la sortie de la carrière.
- Adaptation des jours et heures de circulation des PL prenant en compte les transports scolaires, les migrations alternantes.
- Transport exclusif des matériaux par les PL de l'entreprise et bâchage systématique des bennes assorti de sanctions si nécessaire.
- Requête auprès du gestionnaire de la voie en vue de limiter la vitesse des PL à 50 km/h entre la carrière et le carrefour RD 121-RD 118, hors agglomération.

Ces mesures paraissent susceptibles de conduire à un apaisement des tensions qui se sont manifestées sur la problématique du trafic des PL.

Avis favorable ; engagements à transformer en réserves.

## **B. Compatibilité du projet d'exploitation de la carrière avec les activités humaines présentes dans le voisinage**

### OBSERVATIONS DU PUBLIC :

RD-1-6-(11-13-40 doublon) -(27-49 doublon) -(30-46 doublon) -41-43-44-47-48-51-52-65-66-74-89-96-104-114

RP-1-2-6-12-27-32-45-49-52

Ce thème a fait l'objet de 31 observations, la plupart en second rang dans des dépositions contenant un sujet principal ou comportant plusieurs autres sujets.

Par contre il a mobilisé les riverains directs de la carrière, fortement impactés par le projet et donné lieu à des contributions très documentées.

Il s'agit de Mr Kiesewetter, Mme et Mr Wszolek (lieu-dit Le Cros), Mme Fortmann, Mme Gellé et Mr Hergott (lieu-dit Le Peyret) et Mme Duncan (Hameau du Moulin) située à 800 m du projet et non directement impactée.

De même, eu égard à la présence de vignes à proximité de la carrière, il convient d'examiner avec attention les observations RD104 et 114 formulées respectivement par l'INAO et le Syndicat des Vins AOC de Limoux.

Enfin un riverain de la zone d'activités de Cournanel, Mr Piccolo (RP49) a profité de l'enquête publique pour témoigner des nuisances sonores et des retombées de poussières qu'il subit à son domicile et pour demander à l'entreprise Jumelle d'insonoriser le concasseur et mouiller les gravats.

- Mr Kiesewetter lieu-dit Cros 1 (RP4-27-RD11-13-40) : Voisin immédiat de la carrière, résidant sur place et exerçant une activité de location saisonnière, subira un préjudice très fort en termes de nuisances liées au bruit, poussières... Souligne également la dévalorisation financière de ses biens et de son activité, impliquant par là même une compensation. PJ à RD40.  
Dans une pièce jointe de 64 pages Mr Kiesewetter pointe les dysfonctionnements du projet qu'il a constatés ; ils sont regroupés en dernière page de ladite pièce.  
Nonobstant les questions abordées dans le thème1, quatre points exigent une attention particulière :

- Contestation des émergences sonores relevées le 24/03/2021, liée au choix du positionnement des appareils de mesure trop distants des habitations. Point de vue partagé par Mr et Mme Wszolek (lieu-dit Cros 2).
- Risques de pollution de l'eau des puits alimentant en eau potable les deux habitations de Cros 1 et 2 et plus en aval la Corneilla, en raison d'une part de l'orientation de l'écoulement des eaux pluviales du terrain de la carrière dont une partie au Nord échappera au passage par les futurs bassins de retenue et d'autre part à la conception même des deux bassins de rétention et d'infiltration.
- Risque d'affaissement de terrain dans le virage surplombant la RD 121 au lieu-dit Cros 2.
- Présence d'une canalisation de gaz liquéfié non mentionnée dans l'étude d'impact et compatibilité avec les tirs de mine.

- Mme et Mr Wszolek (lieu-dit Le Cros 2 - RD30) :
  - S'associent à l'observation de Mr Kieswetter relative à la contestation des émergences sonores relevées le 24/03/2021 et demandent que de nouvelles mesures soient réalisées avec des engins « spécifiquement nommés et identifiés. »  
Ils partagent également la remarque sur les risques de pollution de l'eau des puits.
  - Concernant les vibrations émises lors des tirs de mine, ils demandent qu'un sismographe soit systématiquement présent à moins d'un mètre de l'habitation.
  - Pour les retombées de poussières ils sollicitent la pose de jauges de suivi à proximité de l'habitation et demandent que l'enrobage du chemin d'exploitation soit étendu à tout le linéaire.
  
- Mme Fortmann (lieu-dit Le Peyret – RP1-RD51) : Située à 530 m « à vol d'oiseau » du projet de carrière et en position de vis à vis en raison de la configuration du relief, elle considère qu'elle va subir un préjudice considérable, notamment en l'absence d'obstacles → exposition au bruit, aux poussières ; nuisances visuelles ; dévalorisation du bien.
  
- Mme Gellé et Mr Herrgott (lieu-dit Le Peyret - RP2-27-RD49-52-74-96) : Voisins de Mme Fortmann, partagent ses arguments.  
Dans une pièce jointe de 31 pages, Mr Herrgott s'exerce à un travail d'analyse à partir de trois documents figurant dans le dossier : l'Etude d'impact, l'Etude de dangers et les Annexes justificatives.  
Par rapport au thème traité, il souligne notamment les effets des envols de poussières, y compris sur les vignes, les risques liés aux tirs de mine, les carences constatées lors des mesures de bruit et la sous-évaluation des niveaux sonores des émetteurs en particulier des engins de concassage-criblage. Pour ce qui est du bruit, source de nuisance la plus forte pour les riverains, il conclut :  
« Au vu des éléments cités ci-dessus, de la configuration du terrain du projet, la situation de ce terrain dans la vallée étroite de la Corneilla, de la mobilité des engins, des volumes annuels très importants d'extraction prévus, des tirs de mine réguliers, des nombreuses rotations des camions, des phasages allant d'un niveau 320m à 400m ainsi que la création des paliers, il s'avère que la méthode utilisée pour calculer les niveaux sonores futurs et donc l'impact sur les habitations n'est pas adaptée au contexte que je viens de décrire et ne peut pas être prise en compte dans le cadre de cette enquête publique. Pour une étude de cette ampleur il est inconcevable de ne pas utiliser une modélisation 3D. Le calcul par de simples abaques ne permet pas d'atteindre le niveau de précision attendu pour ce type de projet, les écarts observés entre les niveaux sonores mesurés et les niveaux sonores calculés mettent clairement en évidence l'insuffisance de précision dans la méthode de calcul par abaque. »  
  
Dans une seconde copie jointe, remise au commissaire enquêteur lors de la 3<sup>ème</sup> permanence du 16/09/21 (RP27) et transmise sur le registre dématérialisé, Mr Hergott a produit deux documents qui font suite à une plainte d'un collectif de riverains de la carrière :

- *Un rapport administratif de gendarmerie du 21/03/2019 mentionnant une « dénaturalisation dommageable du site qui génère des nuisances visuelles fortes et compromettent la remise en état effectuée par l'ancien exploitant. De plus le prélèvement de matières rocheuses semble effectif occasionnant poussières, vibration et nuisances sonores. Demande un contrôle de l'Inspection des ICPC.*
- *Un rapport de visite de l'inspection des ICPC du 02/04/2019 qui conclut que « l'inspection n'ayant pas relevé de non-conformité majeure qui ne peut être solutionnée rapidement et qui est susceptible de générer un impact ou des risques importants, il n'est pas proposé au préfet de faire application de l'article L.171-8 du code de l'environnement et de mettre en demeure l'exploitant de se mettre en conformité. »  
« Cette visite ayant cependant permis de formuler des observations et il est proposé de demander à l'exploitant d'indiquer à l'inspection les mesures correctives qu'il va mettre en œuvre pour lever les observations du présent rapport. »*
- *Mme Duncan (Hameau du Moulin – RP6) : Exerçant une activité de location de gîtes, elle craint une désaffection de sa clientèle si des retombées de poussières ou du bruit parviennent jusqu'au hameau, distant de 800 m du projet.*
- *L'INAO et le Syndicat des Vins AOC Limoux (RD104-114) attirent l'attention du Maître d'ouvrage sur les nuisances qui pourraient être induites par des émissions de poussières lors de l'extraction et le transport des matériaux. Prennent acte du fait que la carrière n'est pas classée dans les aires de production AOC-AOP.*

#### COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Le premier constat qui s'impose c'est que les riverains de la carrière situés dans un rayon d'environ 500 mètres par rapport aux limites extérieures se sont tous mobilisés ; par contre une seule personne habitant le hameau du Moulin distant de 800 mètres du projet a formulé une observation, alors que le hameau regroupe 5 habitations. Il convient cependant de mentionner qu'un habitant situé lieu-dit Le Pal (RD69) dans l'environnement du hameau s'est exprimé contre le projet, mais pas en tant que riverain de la carrière.

Le deuxième constat c'est le climat conflictuel et les relations tendues entre les riverains et l'exploitant (cf. rapports de gendarmerie et de l'inspection des ICPC).

Le troisième constat c'est l'absence de réaction de la profession agricole et notamment des viticulteurs locaux. Seuls L'INAO et le Syndicat des Vins AOC Limoux se sont manifestés.

Les motifs d'opposition au projet invoqués par les riverains sont par ordre de priorité, le bruit, les envols de poussières, les vibrations, les pollutions visuelles. A cela, se rajoutent la dévalorisation des biens et l'impact négatif sur l'activité hôtelière (location de gîtes).

Les deux riverains situés au droit de la carrière quartier du Cros, n'étant pas raccordés au réseau AEP sont également sous la menace d'une pollution de l'eau de leurs puits.

#### QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR AU MAITRE D'OUVRAGE

Il est attendu des réponses ou des éléments d'appréciation répondant aux observations, demandes et contributions exprimées par les six intervenants ci-dessus, notamment celles qui sont signalées par un petit carré noir.

Par ailleurs, en référence au rapport de visite de la DREAL- Inspection des ICPC, avez-vous pu communiquer les mesures correctives mises en œuvre pour lever les observations mentionnées dans le rapport ?

Quant à la conclusion formulée par Mr Herrgott (texte en gras) pointant l'obsolescence de la méthode de calcul des niveaux sonores retenue et préconisant le recours à une modélisation 3D, il serait opportun de saisir le BET Sud- Ouest Environnement ou le BET qui a sous- traité l'étude des niveaux sonores, pour requérir des éléments de réponse.

Enfin pourriez- vous abandonner le principe de recours aux tirs de mine ou néanmoins en limiter drastiquement l'usage ?

#### REPOSES DU MAITRE D'OUVRAGE

##### **Nuisances liées au bruit**

###### **Les mesures sonores réalisées**

Les sonomètres employés lors de ces mesures sont contrôlés et étalonnés périodiquement conformément aux exigences réglementaires (ces données de contrôle sont présentées dans les annexes des études de bruit).

###### Localisation des points de mesure

Les points de mesure ont été positionnés de manière optimale afin d'être le plus représentatif du contexte sonore du point considéré et de pouvoir mesurer un impact maximal pour le riverain concerné.

Ainsi, lors des mesures réalisées au lieu-dit Cros sud, le sonomètre a été localisé sur la limite de propriété du riverain la plus proche de la carrière. Par rapport à l'habitation concernée, le point de mesure se trouvait 50 m plus proche des activités de concassage et criblage. Ceci est de nature à accroître la perception de l'activité concernée. Malgré cela, l'émergence en ce point est nulle.

Ceci ne signifie pas que les activités ne sont pas perceptibles : l'oreille humaine peut distinguer dans un fond sonore les bruits liés à une activité particulière (ici les activités de concassage) alors que ce bruit ne constitue qu'un des éléments du contexte sonore local (constitué des chants d'oiseaux, bruit de feuillage, circulation sur la voirie locale). Le sonomètre enregistre un niveau sonore et ne distingue pas les sources possibles de ce bruit, et ce même si on effectue une analyse par octaves (en tenant compte des fréquences).

Par contre, en comparant les niveaux sonores avec et sans activité, le sonomètre permet de définir de manière précise et non subjective les émergences sonores.

Le sonomètre permet donc de passer outre la subjectivité des sons perçus à l'oreille humaine qui elle peut distinguer le bruit particulier dans un fond sonore, même si ce bruit particulier n'est pas supérieur au contexte sonore général.

Pour le Cros nord, le point de mesure a été localisé, par rapport à la RD 121, à la même distance que la maison concernée. Le point de mesure était de plus localisé à proximité du **chemin**

d'exploitation sur lequel circulaient les camions desservant la carrière. De ce fait les bruits liés à l'activité (et les camions sont liés à l'activité étudiée) étaient donc amplifiés. Sur ce point de Cros nord, aucune émergence n'a également été notée.

Pour ces 2 points de mesures, dans la vallée de la Corneilla, c'est la circulation locale qui constitue l'élément principal du fond sonore.

### **Les méthodes de calcul**

Dans le cas présent, il a été réalisé en plus des simulations sonores, des mesures avec les engins qui seront en activité lors du fonctionnement de la carrière. Ceci a permis de préciser en condition réelle la perception de la carrière et affiner ainsi les niveaux sonores estimés par les simulations.

### **Les mesures en conditions réelles**

Ces mesures ont été réalisées avec 3 machines en fonctionnement (scalpeur, concasseur et crible) et 4 engins en activités (2 pelles, 1 chargeuse et 1 bulldozer). Ceci correspond à une situation qui ne sera jamais le cas lors de l'exploitation de la carrière.

En fonctionnement normal, ce sont 2 engins (pelle et chargeuse ou pelle et dumper) qui seront en activité et 1 à 2 machines (soit le concasseur seul, soit scalpeur et crible). La situation lors des mesures réalisées a donc conduit à maximiser les émissions sonores.

Il faut rappeler que si on ajoute 2 sources sonores de puissance équivalente, le niveau sonore résultant augmente de 3 dBA. Dans le cas présent, avec 3 machines et 4 engins (au lieu de 1 à 2 machines et 2 engins qui seront en fonctionnement lors de l'exploitation) on peut considérer que le niveau sonore de la source a été augmenté de 3 dBA.

Lors de la réalisation de ces mesures, un merlon de protection avait été réalisé de façon sommaire et ne représentait pas une protection sonore parfaite. Lors de la mise en exploitation de la carrière, ce merlon sera positionné de manière adéquate et aura une hauteur suffisante pour jouer son rôle d'écran.

Rappelons que ces engins, appartenant à la société JUMELLE sont ceux qui seront installés lors de l'exploitation de la carrière.

Les émergences lors de ces mesures n'ont pas dépassé les seuils réglementaires et pour les maisons situées en fond de vallées, ont révélées des émergences nulles.

Avec l'avancement de l'exploitation, du fait de l'enfoncement de l'exploitation dans le versant dès la première phase d'exploitation, les fronts qui seront créés en limite sud limiteront le transfert direct du bruit vers Peyret.

### **Les simulations et la modélisation acoustique**

Afin de déterminer les niveaux sonores liés à une activité, il est possible de réaliser soit des simulations, soit une modélisation acoustique.

Les simulations acoustiques ont été réalisées dans ce dossier. Elles ont permis de définir les émergences auprès des habitations environnantes. Pour le secteur de Peyret, elles ont permis de définir une émergence de 3,6 dBA alors que les mesures en situation réelle (avec les engins réellement en fonctionnement) ont permis de calculer des émergences de 5,8 et de 6 dBA. Cette émergence mesurée correspond toutefois, comme explicité ci-dessus, à une situation maximisée (avec 2 fois plus d'engins en fonctionnement que cela sera le cas lors de l'exploitation), d'où ce niveau d'émergence supérieur à celui de la simulation mais respectant toutefois le seuil réglementaire.

Remarquons que si on considère que la source sonore lors des mesures réalisées avec machines et engins en fonctionnement a été rehaussée de 3 dBA (du fait du fonctionnement de tous les engins et machines), les résultats des mesures en conditions réelles sont similaires à ceux de la simulation pour ces points de Peyret.

Pour les autres points en fond de vallée, les simulations ont révélé des perceptions plus élevées que celles qui ont été mesurées. Les obstacles constitués par le relief naturel et le fond sonore lié principalement à la circulation sur la RD 121 étant en réalité plus important que ce qui avait été pris en compte dans les simulations.

La modélisation acoustique à l'aide de logiciel de type CadnaA repose sur les mêmes règles de calculs que celles qui sont appliquées lors des simulations (atténuation par la distance et prise en compte des éventuels obstacles topographiques pouvant faire obstacles à la transmission des niveaux sonores).

La réalisation d'une modélisation implique la prise en compte d'une topographie précise sur tout le domaine étudié. Les puissances acoustiques des engins et machines sont prises en compte.

Le modèle permet d'obtenir des résultats de niveaux sonores et d'émergence avec une précision du dixième de décibel. Comme dans toute modélisation, cette précision est relativement illusoire puisque reposant dans le cas présent sur la topographie de l'ensemble du secteur (qui ne peut pas être affinée au-delà de 1 m de précision) et des niveaux sonores de la source qui ne sont pas constants (par exemple accélération des engins qui augmente leur perception)

Si les résultats d'un modèle sont en apparence plus précis que les simulations, cette précision est généralement « illusoire » car elle repose sur des données servant à caler le modèle qui sont des éléments naturels et donc variables :

- le niveau sonore résiduel peut varier de plusieurs décibels selon les saisons,
- le calage de la topographie ne peut être réalisé qu'avec la précision de l'IGN 1/25000,
- les niveaux sonores des sources sont des niveaux moyens.

La précision d'un modèle et la pertinence des résultats ne sont guère supérieures à celle des simulations qui ont été réalisées dans le dossier. Dans le cas présent, la réalisation d'une modélisation acoustique n'apportera pas d'élément nouveau sur la perception des activités projetées.

Par contre, les mesures réalisées en conditions réelles (ici maximisées) sont beaucoup plus pertinentes puisqu'elles correspondent à une réalité mesurée. Ces mesures en conditions réelles démontrent le respect des seuils d'émergences réglementaires, sachant que lors du fonctionnement de la carrière, du fait d'un moindre nombre de machines et d'engins en fonctionnement, les sources sonores seront inférieures de l'ordre de 3 dBA, impliquant également une émergence diminuée d'une valeur similaire.

### **Risques de pollution de l'eau des puits**

Les puits des habitations situées dans la vallée de la Corneilla recourent une formation alluviale et la nappe d'accompagnement de la Corneilla. Ce secteur n'est pas en relation hydrogéologique avec l'aquifère occupant les formations calcaires sous-jacentes qui se trouvent à plus grande profondeur.



Les eaux collectées dans le bassin inférieur seront dispersées par infiltration au sein du massif calcaire et rejoindront ainsi l'aquifère profond de ce massif.

Il n'y a donc pas de risque de transfert direct des eaux infiltrées depuis la carrière vers les eaux souterraines de la nappe d'accompagnement de la Corneilla. Il n'y a donc également pas de risque de pollution, à partir des eaux infiltrées depuis la carrière, des puits implantés dans cette vallée.

Il faut de plus rappeler que les eaux de ruissellement de la carrière sont dirigées vers un bassin étanché. En cas de pollution sur le site, les eaux polluées seraient ainsi bloquées dans ce premier bassin. Elles pourront alors être récupérées par pompage et dirigées vers un site approprié pour dépollution. Les eaux ne seront dirigées vers le bassin d'infiltration qu'en absence de pollution. Il n'y a donc pas de risque de transmission d'une éventuelle pollution venant de la carrière vers les eaux souterraines circulant au sein de massif calcaire.

Par ailleurs, la qualité des eaux souterraines dirigées vers le bassin d'infiltration sera contrôlée avec des prélèvements semestriels pour analyses.

En partie nord du site, avec la mise en exploitation et la création des carreaux, la topographie permettra alors de diriger les eaux de ruissellement vers les bassins de collecte. Il n'y aura que pour la première section de piste entrant sur la carrière que les eaux de ruissellement ne pourront pas être gravitairement dirigées vers le bassin de collecte. La gestion des eaux de cette section de piste (de l'ordre de 20 m de longueur) sera alors gérée comme pour le restant de la piste rejoignant la RD 121, par un fossé équipé de batardeaux et permettant l'infiltration des eaux..

### **Vibrations liées aux tirs de mine**

Les tirs de mines seront réalisés uniquement lorsque le gisement le nécessitera. Le nombre de tirs annoncé (7 à 10 par an) représente donc un maximum et, compte tenu d'un travail réalisé la plupart du temps en déroctage, ce nombre de tirs sera très fortement baissé.

Notamment, les premières années, compte tenu de l'exploitation des éboulis et des matériaux déjà abattus, le recours aux tirs sera très exceptionnel.

Néanmoins, cette technique d'extraction pourra s'avérer nécessaire lorsque le calcaire massif qui se développe plus en profondeur sera exploité.

Les tirs seront sous-traités à une société spécialisée qui maîtrise parfaitement ces techniques.

Des mesures de vibrations seront réalisées lors de chaque tir alternativement auprès des habitations les plus proches. Les sismographes seront positionnés par la société réalisant les tirs et conformément aux prescriptions sur la partie basse du bâti (passage de porte par exemple) afin de mesurer de manière la plus pertinente les vibrations.

Un constat d'huissier sur l'état du bâti sera réalisé avant le premier tir de mine afin de préciser l'état du bâti (sous réserve d'accord des propriétaires).

Par rapport au risque d'affaissement de la falaise surplombant la RD 121

La falaise se trouve à plus de 250 m des limites de la zone exploitable. Les vibrations liées aux tirs ont été calculées et, au vu de la charge unitaire employée, seront au maximum de l'ordre de 5 mm/s (lorsque l'exploitation se déroulera au plus près, en phase 4). Cette valeur de vibration de 5 mm/s correspond au seuil de confort (ou de sécurité) qui est retenu pour les habitations (le seuil réglementaire défini par l'arrêté du 22 septembre 1994 est de 10 mm/s). Les études menées révèlent que les fissurations apparaissent pour des vibrations de l'ordre de 50 mm/s.

Dans le cas présent, avec des vitesses de vibrations de l'ordre de 5 mm/s, il n'y a donc pas de risque d'affaiblissement de la falaise dominant la RD 121 face au Cros 2. De même la chaussée dans ce secteur ne pourra pas être déstabilisée par ces vibrations.

Par rapport à la canalisation de gaz en direction du pic de Brau

Cette canalisation se trouve à plus de 1,7 km au nord-est et à l'est du projet. A cette distance, les vibrations liées aux tirs ne seront pas ressenties et il n'y aura aucun risque pour cet ouvrage.

### **Les retombées de poussières**

En ce qui concerne les émissions de poussières, de nombreuses mesures prévenant ces envols sont prévues et seront appliquées :

- Travaux de décapage réalisés dans la mesure du possible en l'absence de grand vent et/ou de sols secs.
- Pistes et aires arrosées.
- Vitesse de circulation limitée sur les pistes et aires et également sur la piste d'accès depuis la RD 121 (20 km/h dans le sens de la montée, 10 km/h dans le sens de la descente).
- Piste rejoignant la RD 121 équipée d'un revêtement (sur les 300 premiers mètres depuis la RD dans un premier temps, puis progressivement sur toute sa longueur).
- Brumisation sur les installations de traitement.
- Bâchage des bennes.

Un suivi des retombées de poussières est prévu avec une fréquence annuelle en 4 points (2 points en limite du site sous les vents dominants, 1 station en bas de la piste, 1 station témoin). Les mesures de retombées seront réalisées par la méthode des jauges, méthode nettement plus précise que celle des plaquettes.

Le sujet des retombées de poussières recoupe les préoccupations exprimées par l'INAO et le Syndicat des vins AOC de Limoux en raison de la proximité d'un vignoble de qualité, même s'il ne bénéficie pas d'un classement AOC-IGP.

A cet égard, il convient de souligner que la piste d'accès à la carrière depuis la RD 121, qui passe en bordure de vignes, bénéficiera des mesures évoquées ci-dessus.

### **Les troubles à la fréquentation touristique**

Les travaux d'exploitation et de transport des matériaux se dérouleront sur une période de 185 jours, excluant les vacances scolaires et le mois d'août, hormis le mois de juillet, et dans le créneau horaire 8h – 16h30.

Pour les activités de location de gîtes et chambres d'hôtes situées au hameau du Moulin, soit à 800 m de distance, il n'y aura pas réellement de perception de l'exploitation que ce soit en termes de bruit ou de retombées de poussières. De plus, les camions n'emprunteront pas la RD 121 dans cette direction. La quiétude des riverains de ce secteur sera ainsi préservée.

La seule activité qui sera impactée est la chambre d'hôte du Cros Nord, même si c'est celle qui a les attributs les plus intéressants : parc bien aménagé, bâti de qualité, équipements d'accompagnement valorisants, d'où l'intérêt de protéger rigoureusement le flan boisé situé au bas de la carrière.

## **Dénaturation des travaux de réaménagement du site effectués à l'issue de la 1<sup>ère</sup> phase d'exploitation**

### **Constat de gendarmerie**

A la suite d'une plainte déposée par un collectif de riverains de la carrière, un constat de gendarmerie a été établi après que la société JUMELLE ait réalisée des travaux de recyclage de matériaux inertes sur ce site, activité qui a dument été déclarée au préalable. Il n'y a pas eu d'extraction de matériaux lors de ces activités. Le site a dû être aménagé pour permettre la mise en place des installations, avec des travaux destinés à aplanir et agrandir l'ancien carreau : ces interventions en déblais remblais ne se sont pas traduites par une exportation de matériaux hors du site.

Lors de la rédaction de ce rapport, l'exploitant n'était pas présent. Il n'a donc été réalisée qu'en présence des opposants qui ont notamment évoqué la destruction du réaménagement réalisé par le précédent exploitant.

Selon les dires des personnes présentes lors du constat de gendarmerie, l'ancienne carrière, aurait été réaménagée avec des plantations sommaires. Les photographies aériennes des années précédant la reprise du site par la société Jumelle montrent une végétalisation progressive spontanée.

Les vues aériennes des années précédentes (source Géoportail) montrent que cette végétalisation du site est restée très peu développée, ne révélant pas un réaménagement réel qui aurait été effectué sur ces terrains.

### **Rapport de la DREAL**

Suite au constat de gendarmerie, la DREAL a réalisé le 2 avril 2019 une visite inopinée sur le site. Dans un courrier à l'exploitant, elle a demandé que soient réalisées des mesures de niveaux sonore (ce qui a été fait par la suite) et de préciser les mesures prises pour éviter les envols de poussières. (cf courrier DREAL et courriers de réponse en annexes).

Si la DREAL mentionne que le rapport de gendarmerie évoque des travaux d'extraction, elle n'en fait pas état dans son rapport, ce qui indique bien que les travaux réalisés par l'exploitant étaient destinés à permettre le déroulement des activités dument déclarées sur ce site et non à extraire des matériaux.

Suite à ces incidents, la société Jumelle a indiqué que les activités allaient être déplacées sur le site de Cournanel, ce qui a été fait. Aucune activité de valorisation de matériaux inertes n'a été réalisée sur le site de la future carrière suite aux mesures de bruit réalisées en mars 2021.

Dès lors les mesures correctrices demandées par la DREAL suite à sa visite, ne se justifiaient plus.

### **AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

**Au regard de ce thème, une grande partie des questions posées et des réponses apportées, relève d'un débat d'experts dans lequel je ne saurais m'immiscer.**

**Ma seule contribution en la matière est de les avoir analysées, classées et regroupées dans un ordre compréhensible pour tous. Cet ordre est repris ci-dessous.**

**Il convient de rappeler que 4 habitations sont fortement impactées par le projet : Cros nord et Cros sud situées à moins de 200 m du projet et les 2 habitations du Peyret à 500 m de distance mais en position de vis-à-vis c'est-à-dire sans obstacles.**

**Pour chacun des sujets évoqués, les bureaux d'études qui sont intervenus dans le processus d'analyse des impacts, confirment et explicitent le bien fondé de leurs conclusions.**

Des propositions d'actions ont été faites par le Maître d'ouvrage dans ses réponses exprimées à la suite du PVS et rappelées ci-dessus qu'il conviendra de transformer en engagements dans l'hypothèse où l'AE serait accordée

**Nuisances liées au bruit**

Ainsi, concernant le bruit qui constitue la nuisance la plus pénalisante, les experts considèrent que le positionnement des points de mesure a été fait pour mesurer un impact maximal sur les riverains et que les émergences relevées au Peyret en situation réelle, atteignent des valeurs élevées de 5,8 et 6 d BA, mais en dessous du seuil réglementaire. Il va de soi que périodiquement ces mesures doivent être renouvelées.

**Risques de pollution de l'eau des puits** : Avis conforme à celui du MO

**Risque d'affaissement de la falaise surplombant la RD 121** : Avis conforme

**Vibrations liées aux tirs de mine** : Avis conforme

**Les retombées de poussières** : Avis conforme transformé en réserves

**Les troubles à la fréquentation touristique** : Avis conforme transformé en réserve pour la protection du flanc boisé

**Dénaturation des travaux de réaménagement du site effectués à l'issue de la 1<sup>ère</sup> phase d'exploitation** : Avis conforme

**C. Impacts sur le paysage, les milieux naturels, la biodiversité, les eaux superficielles et souterraines**

**OBSERVATIONS DU PUBLIC :**

RD-1-(5 doublon avec RP13) -23-25-30-31-32-36-40-41-43-49-59-65-69-76-81-96-111-116  
RP-2-13-36

*Ce thème a été abordé 23 fois, dans la majorité des cas comme pour le thème précédent en second rang dans des dépositions contenant un sujet principal ou comportant plusieurs autres sujets. A souligner la prégnance du sujet « Eaux pluviales » dans plusieurs observations en termes de conditions d'écoulement, exposition aux pollutions, modalités de traitement et conditions de rejet dans le milieu naturel. (RD1-30-31-36-40)*

*Parmi ces observations quatre d'entre-elles ont donné lieu à des analyses argumentées basées sur une bonne connaissance des sujets abordés : dépositions RD-52-96-111-116.*

- Mme Gellé (lieu-dit Le Peyret à Roquetaillade) RD52 Biodiversité :

*Réédite son opposition à l'ouverture de la carrière et apporte de nouveaux éléments d'information - → Rappelle que le site a fait l'objet d'une remise en état dans les formes légales, mais celle-ci a été contrariée par l'action de la SAS Jumelle (Cf. extrait de PV page 9 ci-dessus). Dès lors l'étude d'impact n'a pas pu être conduite correctement et s'en trouve faussée. « Une demande de dérogation de destruction d'espèces protégées est donc nécessaire et nous la demandons expressément dans le cadre de ce projet. » (Proximité d'un Espace Naturel Sensible et d'une ZNIEFF de type 1).*

*Requiert l'avis de la LPO sur la faune et l'avifaune qui émet des réserves sur la conduite et les résultats de l'études d'impact.*

- Dans la déposition RD96, Mme Gellé aborde le sujet Climat Energie Ecologie. Elle souligne que le dossier ne fait pas référence :

- Au plan Climat Air Energie territorialisé en cours d'élaboration sur la CC du Limouxin.
- A la loi Biodiversité.

*Le projet va à l'encontre de ces objectifs législatifs et ne répond pas à un besoin du territoire. L'activité d'extraction va libérer du carbone, incidence non évoquée dans l'étude d'impact. Les activités de la carrière et l'augmentation du trafic de PL vont accélérer les émissions de GES. Elle propose en alternative la création d'une petite centrale photovoltaïque.*

- L'Association « Avenir d'Alet » justifie son avis défavorable au projet sur la base de trois critères :

*L'envergure de l'exploitation projetée ; l'atteinte au paysage ; la fragilité de la biodiversité. Elle fait observer que les terrains du projet sont dans le périmètre de plusieurs plans d'action nationaux (PNA) portant notamment sur des espèces de grands rapaces. A ce titre, elle porte à la connaissance l'avis défavorable du CNPN sur le projet de renouvellement du parc éolien de Roquetaillade, en date du 22/04/2021.*

- Mme Beaufils Laurie (RD116) domiciliée à Alet-les Bains souligne la richesse écologique du site, à l'appui de documents cartographiques et rappelle la présence du corridor écologique sur les terrains de la carrière.

#### COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

La requête de Mme Gellé, relative aux interventions du Maître d'ouvrage destinées à effacer les traces de la remise en état du site effectuée par l'ancien exploitant, s'inscrit dans un contexte conflictuel qui ne facilite pas le dialogue entre les parties.

L'Association « Avenir d'Alet » verse à l'enquête un document nouveau et important relatif à l'avis défavorable du CNPN au projet de « repowering » du parc éolien de Roquetaillade.

A noter que le site de la carrière ne figure pas dans la Réserve de biodiversité inscrite au SRCE qui longe le cours de la Corneilla ; par contre il est traversé par un large corridor écologique. Mais des marges d'interprétation sont-elles possibles eu égard à l'anthropisation du site.

#### QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR AU MAÎTRE D'OUVRAGE

Pouvez-vous demander l'expertise de SOE sur l'ensemble des observations concernant ce thème et notamment sur l'obligation de demander la dérogation de destruction d'espèces protégées ?

#### REponses du Maître d'ouvrage

#### **Enjeux de biodiversité sous-évalués en lien direct avec l'activité de la SAS Jumelle**

Rappelons que l'ancienne carrière, selon les dires des personnes qui étaient présentes lors du constat de gendarmerie, aurait été réaménagée avec des plantations sommaires. Ceci ne constitue pas un milieu pouvant forcément héberger des espèces protégées.

Les photographies aériennes des années précédentes, avant la reprise du site par la société Jumelle, montrent une végétalisation progressive spontanée. Le développement de ce type de végétation qui

aurait abouti à terme à une garrigue avec une fermeture du milieu ne confère pas un intérêt écologique particulier.

Ce constat est d'ailleurs général et non pas limité au contexte de Magrie : un milieu laissé en évolution naturelle et sans intervention évolue vers une fermeture par développement de la végétation (en garrigue dans le cas présent) qui n'est pas favorable à l'implantation de la plupart des espèces. Un milieu qui se ferme perd ainsi de son attractivité pour la faune.

Les milieux de garrigues qui occupent la partie supérieure du site présentent un enjeu faible dans la synthèse des enjeux écologiques et un enjeu phytoécologique négligeable.

### **Demande de dérogation au titre des espèces protégées**

Dans les milieux naturels occupant les terrains du projet, aucune espèce protégée présente ne justifie la nécessité d'une demande de dérogation.

Sur les secteurs du projet qui ont fait l'objet de terrassements dans les activités exercées sous le régime de la déclaration ou sur les terrains ayant fait l'objet de l'obligation de débroussaillage dans le cadre de la prévention incendie, aucune espèce protégée justifiant la nécessité d'une demande de dérogation n'a été observée.

L'étude écologique a été menée de juin 2018 à mai 2019, soit après les interventions de débroussaillage mentionnées précédemment et concernant le secteur de l'ancienne carrière. Alors que le milieu avait été réouvert, il n'a pas été observé d'espèces protégées sur ces secteurs. Ces opérations de réouverture du milieu n'auraient pu conduire qu'à lui conférer une plus grande attractivité et à favoriser la fréquentation par la faune, pouvant ainsi permettre d'observer des espèces protégées.

Ces opérations de débroussaillage favorables à la biodiversité et qui n'ont pu qu'accroître l'intérêt de ce secteur n'ont pas permis la fréquentation par des espèces protégées. Le milieu en cours de fermeture qui préexistait avant débroussaillage ne pouvait donc pas avoir un intérêt supérieur et présenter des espèces protégées.

Toutefois, si des espèces protégées avaient été présentes sur ces milieux de l'ancienne carrière, du fait des interventions humaines (débroussaillage mais également les activités déclarées de concassage et recyclage d'inertes), ces espèces se seraient déplacées dans les secteurs environnants. L'aire d'étude écologique a dépassé largement l'emprise du projet de carrière ; si d'éventuelles espèces protégées s'étaient déplacées sur les abords du projet, elles auraient alors été mises en évidence lors des relevés écologiques.

Il n'en a rien été, aucune espèce protégée n'ayant été aperçue lors des différents relevés.

Ces constats permettent d'affirmer qu'il n'est pas nécessaire d'envisager une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

Par ailleurs, le dossier de demande d'autorisation a fait l'objet, dans le cadre de sa recevabilité, d'un examen par les services biodiversité de la DREAL et de la DDTM. Ces derniers, au vu de l'étude écologique réalisée mais également en prenant en compte les données internes dont ils disposent, n'ont à aucun moment mentionné la nécessité d'une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

Le projet ne nécessite pas une demande de dérogation au titre des espèces protégées.

## Résultats de l'étude d'impact / avis de la LPO et de ECOVID

### Avis de la LPO et de ECOVID

Dans le document produit, il est mentionné la réalisation d'inventaires écologiques seulement au niveau d'une aire d'étude rapprochée. La délimitation de cette aire d'étude est conforme aux exigences des services instructeurs et dimensionnée à la nature du projet. Il n'est pas possible d'expertiser dans le cadre d'une étude d'impact, concernant un projet s'étendant sur moins de 10 ha, un rayon de 5 ou 7 km autour du projet. Il s'agit du respect du principe de proportionnalité entre l'échelle du projet et de l'aire d'étude.

De même, il n'est pas possible d'expertiser sur cette aire d'étude quotidiennement pour atteindre l'exhaustivité. C'est pour cela que des protocoles d'échantillonnage adaptés et des périodes d'inventaires fixées en relation avec les sensibilités écologiques locales sont réalisées. L'exhaustivité ne peut certes jamais être atteinte mais le but est d'y tendre, notamment en étudiant les données bibliographiques (toutes les sources données dans le document présenté par Mme Gellé et citant la LPO et ECOVID ont d'ailleurs été étudiées par CERMECO dans le cadre de l'étude écologique malgré les affirmations portées dans le document présenté à l'enquête publique). L'ensemble de ce travail a donc été mis en place, dans la mesure d'accessibilité aux données de manière précise. En effet, une grande partie des données développées dans ce document présenté par la LPO et ECOVID n'est pas accessible ou alors d'une manière trop peu précise pour permettre une analyse approfondie.

Tous les protocoles d'échantillonnage ont été adaptés pour permettre l'inventaire des espèces fréquentant le site de manière régulière. Les intervenants sont des naturalistes expérimentés, habitués à ce genre d'études et à ce type de milieux.

Les inventaires sont donc conformes aux attendus d'une étude d'impact et les enjeux et impacts sont proportionnés à la nature du projet.

### Concernant les espèces citées par la LPO

La LPO mentionne des lacunes dans l'inventaire faunistique avec des espèces non citées. Cela est faux, l'étude d'impact présente en page 112 la liste des espèces identifiées sur le site Natura 2000 « Hautes Corbières » et la potentialité de leur présence sur les terrains du projet.

Par ailleurs, cette étude prend en compte ces espèces potentiellement présentes, même si elles n'ont pas été forcément observées sur le site, en définissant les enjeux et la probabilité de fréquentation régulière du site (pages 135-136 de l'étude d'impact).

Toutes les espèces citées par la LPO (liste qui est par ailleurs extraite de la « Liste des espèces d'intérêt communautaire identifiées sur le site Natura 2000 « Hautes Corbières ») sont donc prises en compte dans l'étude d'impact.

Pour les mammifères et les reptiles, ce sont les observations de terrain, donc des données locales, qui sont prises en compte et non les données sur des observations parfois effectuées à plusieurs kilomètres. Les relevés de terrain prennent en compte les caractéristiques de ce site afin de

déterminer le plus précisément possible les enjeux, les incidences et les mesures ERC à envisager si cela est nécessaire.

### **Non prise en compte du Plan Climat Air Energie territorialisé et de la loi Biodiversité**

#### **Plan Climat Air Energie**

Le Schéma Régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) est pris en compte dans l'étude d'impact (pages 400 et suivantes). La déclinaison locale du SRCAE au niveau territorial est en cours de réalisation sur de nombreuses communautés de communes. En ce qui concerne le plan Climat Air Energie territorial (PCAET) pour la Communauté de Communes du Limouxin, ce document est en cours d'élaboration les données ne sont pas disponibles et ce plan n'a pas encore été approuvé.

Pour la Communauté de Commune du Limouxin il est mentionné concernant ce schéma « démarche lancée... ». Ce plan n'est donc pas encore validé et ne peut pas être opposé au projet. Aucune donnée de document provisoire n'est disponible à ce jour.

Le projet est en adéquation avec le SRCAE notamment avec la création d'une carrière permettant d'approvisionner le marché local du granulat et réduire ainsi les distances de transport des matériaux.

#### **Loi biodiversité**

Les rejets « carbone » liés à l'activité sont précisés dans l'étude d'impact et quantifiés (entre autres pages 226 et suivantes). Ces rejets de carbone liés au fonctionnement des engins et à la circulation des camions ne sont pas propres à cette carrière mais à la production de granulats nécessaires pour l'économie locale. La carrière de Magrie, destinée à desservir le marché local limitera par contre les distances de transport de ces matériaux, réduisant ainsi les rejets de carbone. A contrario, les apports de granulats depuis d'autres sites plus distants impliqueront des transports plus longs et donc un rejet de carbone plus important.

La carrière de Magrie répond donc à un souhait de production locale de granulats permettant de réduire les incidences du transport et les rejets dans l'atmosphère. Elle est donc en adéquation avec les objectifs de protection de la biodiversité.

A l'avenir, une étude technique sera réalisée afin de préciser les possibilités pour passer à une alimentation électrique des installations de traitement.

En ce qui concerne la possibilité de création d'une centrale solaire sur ce site, en l'état actuel, les carreaux existants ne sont pas assez étendus pour permettre un tel projet. La mise de place de panneaux photovoltaïques sur le versant dominant l'ancienne carrière n'est également pas possible pour des raisons techniques (pente trop forte). Il faut également signaler que l'implantation de tels ouvrages sur le versant aurait un impact paysager très fort, notamment depuis les points de vue du secteur de Peyret.

Par contre, après réaménagement de la carrière projetée, les carreaux aplanis qui auront été développés pourraient permettre l'implantation d'une centrale solaire avec un impact visuel très limité (de par leur horizontalité, la perception depuis le versant opposé serait alors **réduite**).



### **Envergure du projet, Biodiversité, PNA et Rapaces**

L'envergure du projet est à relativiser. La production envisagée de cette carrière (84 000 t/an en moyenne, 100 000 t/an au maximum) est à relativiser. La production de la plupart des carrières calcaires varie de 200 à 400 000 t/an. Le projet de Magrie est adapté au contexte local : population de la communauté de communes du Limouxin de 28 000 habitants représentant une consommation de granulats de l'ordre de 196 000 t/an (sur la base de 7 t/an/habitant).

L'atteinte au paysage a été traitée dans les réponses précédentes. La carrière s'inscrit sur un versant profondément remanié par les extractions passées et dont la remise en état a été plus que sommaire, ne permettant pas l'intégration de ces anciennes exploitations dans le contexte paysager. Le réaménagement de la carrière projetée permettra de mettre en place un réel plan d'intégration paysagère avec la création de banquettes boisées masquant une grande partie des fronts et de carreaux revégétalisés.

Sur la fragilité de la biodiversité, les PNA (Plans Nationaux d'Action) concernant les rapaces (Aigle royal, Vautour fauve) englobent le site de la carrière. Il s'agit toutefois de plans couvrant de très grandes étendues (pour les Pyrénées, de l'ordre de 1 million d'hectares pour le vautour fauve, 500 000 ha pour l'Aigle royal). Le projet de carrière, d'une surface de moins de 10 ha, ne remet donc pas en cause les surfaces disponibles pour ces espèces

En ce qui concerne la comparaison avec le projet de « repowering » du parc éolien de Roquetaillade, les incidences de l'exploitation d'une carrière sur ces espèces ne sont pas comparables. Une carrière avec seulement des activités au sol n'est pas de nature à affecter ces rapaces.

### **Corridor écologique mentionné dans le SRCE**

Le SRCE mentionne un corridor écologique fonctionnel de milieux boisés qui englobe la vallée de la Corneilla et son versant est sur lequel se trouve le projet de carrière.

L'expertise écologique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a plutôt permis d'identifier les terrains du projet comme peu propices à l'accueil d'une grande diversité d'espèces. Leur aspect très abrupt est également un frein au déplacement de certaines espèces pédestres.

En conclusion ceci révèle les faibles enjeux du site en termes de biodiversité.

### **AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR**

Pour les 6 points abordés par les pétitionnaires, les réponses de la maîtrise d'ouvrage sont argumentées, précises, clairement exposées et facilement compréhensibles pour un public non averti.

Il en ressort notamment que le projet ne nécessite pas de demande de dérogation au titre des espèces protégées, que le projet est bien en adéquation avec le SRCAE dans la mesure où il contribue à créer un circuit court en matière de production de granulats, que l'envergure du projet (84 000 T/an) est à relativiser par rapport à la production de la plupart des carrières calcaires qui varie de 200 à 400 000 t/an.

Concernant le corridor écologique fonctionnel de milieux boisés qui englobe la vallée de la Corneilla et son versant Est sur lequel se trouve le projet, l'expertise écologique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a plutôt permis d'identifier les terrains du projet comme peu propices à l'accueil d'une grande diversité d'espèces.

## **D. Retombées économiques en termes financiers, d'emplois et plus globalement de création de richesses**

### OBSERVATIONS DU PUBLIC :

RD -14-15-16-17-18-19-20-22-24-26-27-29-33-35-42-43-45-50-53-58-60-61-62-63-64-70-71-75-77-78-79-80-82-83-84-85-86-87-88-90-91-93-95-97-98-99-100-101-102-103-108-109-110-112-113-115-118.

RP -8-31-51.

*Ce thème a fait l'objet de 60 observations, dont 57 sur le registre dématérialisé et 3 sur le registre « papier ». Dans la quasi-totalité des cas, ces observations sont favorables au projet, avec parfois quelques nuances et les intervenants relèvent du « monde » des entreprises : artisans ou entrepreneurs du BTP, exploitants agricoles, employés du BTP. L'origine géographique des intervenants est majoritairement locale (Limouxin).*

*Parmi les arguments avancés à l'appui du projet se trouvent : l'antériorité de l'exploitation, la qualité du matériau « grave naturelle unique », les emplois directs et indirects, la mise en place d'un circuit court limité au bassin de consommation de Carcassonne-Limoux, largement déficitaire en granulats, les retombées financières pour la commune de Magrie et la CC du Limouxin. Enfin, certains pétitionnaires (6) font référence au phénomène « Numby » pour caractériser le comportement des opposants au projet.*

### COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

Dans le cadre de ce thème et afin de comprendre les motivations de la plupart des pétitionnaires qui soutiennent le projet et se sont exprimés en se référant parfois au phénomène « Nimby » ou à d'autres aspects abordés par les opposants, il paraît utile de rappeler quelques éléments de contexte :

- Depuis environ trois quarts de siècle, les abords de la vallée de la Corneilla ont été exploités pour l'extraction des roches calcaires et des argiles sur le territoire de deux communes de Magrie et Roquetaillade ; les traces de cette exploitation sont visibles dans le paysage, notamment à proximité du hameau du Moulin à Roquetaillade et du lieu-dit « Le térier » à Magrie. Tel est le cas également des terrains d'assiette du projet.
- L'occupation résidentielle des abords de la Corneilla a une origine plus récente et à une ou deux exceptions près, s'est effectuée sous forme de transformations d'usage de bâtiments agricoles.
- Le déséquilibre entre l'offre et la demande en granulats sur le bassin de consommation de Carcassonne-Limoux est avéré, avec un déficit évalué à ¼ des besoins (source Unicem), ce qui confirme bien que le projet répond à un besoin.
- Il convient cependant d'ajouter que, dans ce contexte, les préoccupations environnementales sont beaucoup plus prégnantes aujourd'hui.

### QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR AU MAITRE D'OUVRAGE

**Comment appréhendez-vous ce mouvement de soutien au projet ?**

**Parmi les arguments avancés, quels sont ceux qui vous semblent les plus adaptés à la nature du projet ?**

REponses du MAITRE D'OUVRAGE

**Les soutiens au projet**

L'ouverture de la carrière de Magrie permettra le développement de la SAS JUMELLE, société locale basée à Limoux, et dirigée par un entrepreneur local.

Les caractéristiques du calcaire exploité sur ce site permettent d'obtenir des granulats de qualité qui ont été très convoités par le passé par les sociétés d'aménagement et de voirie mais également par les communes avoisinantes.

L'ouverture de la carrière de Magrie, permettra de mettre à disposition un matériau de qualité à moindre coût et ainsi de favoriser « les circuits courts ».

Les différents soutiens au projet mettent principalement en évidence la qualité du gisement, le soutien à un exploitant local et le désir d'avoir un matériau de qualité à moindre coût avec une production de proximité.

**Les arguments avancés**

La moyenne production-consommation de granulats dans le bassin de consommation de Carcassonne, correspondant à notre projet, est déficitaire en production de granulats.

En effet, dans le secteur de Limoux, seulement 1 carrière de roches massives assure la production du secteur et son activité principale est la production de pierres à bâtir, d'enrochement, et de pierres ornementales, le granulat représente une production annexe.

La réouverture de la carrière de Magrie permettrait de diversifier l'offre, de pallier au déficit du bassin de consommation de Carcassonne, de diminuer les kilomètres parcourus par les granulats depuis leur site de production jusqu'à leur bassin de consommation et de dynamiser l'économie locale.

La localisation de la carrière de Magrie permettra d'approvisionner en granulats les chantiers locaux autour de Limoux. Avec une consommation moyenne de 7 t/an/habitants de granulats, cette carrière permettra de satisfaire l'équivalent des besoins de 11 400 habitants. C'est donc dans un rayon d'une trentaine de km que ce site peut être amené à fournir des granulats. La remise en activité de la carrière de Magrie est donc importante pour approvisionner ce secteur en granulats de roches massives et réduire les distances de transport.

Le projet de carrière contribuera à maintenir l'emploi local sur les communes concernées et participe donc directement au soutien démographique. L'exploitation impliquera environ 3 emplois directs.

De plus, il faudrait également ajouter la création de 3 à 4 emplois de chauffeur de camion, pour l'approvisionnement du dépôt de Limoux et les livraisons à la clientèle. Un poste administratif serait ouvert sur le dépôt de Limoux pour la facturation et l'élaboration des plannings de livraison, et un demi-poste pour le chargement des matériaux de Magrie repris depuis le dépôt.

Par la suite, vu que les qualités intrinsèques des matériaux permettent de faire du béton prêt à l'emploi, la maîtrise de l'approvisionnement des matériaux rendra possible la création d'une centrale à béton sur le site de la rue Jean Mermoz à Limoux, et cela génèrera la création de 3 à 4 emplois entre la production, le laboratoire ainsi que les chauffeurs de toupies pour les livraisons.

*Commune de Magrie : enquête relative au projet d'exploitation d'une carrière de calcaire  
RAPPORT/CONCLUSIONS - Dossier n° E21000057/34 TA de Montpellier*

Cette activité implique de plus l'intervention de divers fournisseurs et sous-traitants. Un emploi direct sur une exploitation de ce type génère 2 à 3 emplois induits (transporteurs, réparateurs...). L'activité de cette carrière permettrait donc de maintenir ou de soutenir une trentaine d'emplois locaux. Cet aspect est à prendre en considération dans le contexte économique actuel (taux de chômage local de l'ordre de 14,9 % en 2016) ainsi qu'au regard du milieu rural dans lequel s'inscrivent les industries extractives.


Comme toute activité économique, l'exploitation de la carrière participera aux ressources de la commune (env. 50 k€/an), par le biais des taxes locales et par le biais de la taxe foncière, mais également aux ressources du Département de l'Aude et de la Région Occitanie.

AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Dont acte sur les arguments avancés.

Fait à COMIGNE le 16 novembre 2021

Le commissaire enquêteur

Gérard BISCAN  


Le rapport d'enquête et les conclusions sont diffusés en 7 exemplaires :

- Originaux, y compris dossier et registres d'enquête à Monsieur le Préfet de l'Aude (5 exemplaires)
- Une copie à Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier.
- Une copie Archives du commissaire enquêteur

**Département de l'Aude**

**Commune de MAGRIE**

# **ENQUETE PUBLIQUE**

**RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE EN VUE D'EXPLOITER UNE CARRIERE  
DE CALCAIRE, LIEUX-DITS « Charlou et Le Cros »**

**23 août – 08 octobre 2021**

**Demandeur :**

**SAS « JUMELLE »**

## **B - CONCLUSIONS ET AVIS**

### Rappel des éléments marquants du projet et de l'enquête

Cette enquête fait suite à la demande d'autorisation environnementale déposée auprès de la préfecture de l'Aude le 16/04/2021 par la SAS JUMELLE, sise 26 rue Mermoz 11300 Limoux, en vue d'exploiter une carrière de calcaire sur le territoire de la commune de Magrie aux lieux-dits « Charlou et le Cros ».

Elle porte sur l'extraction, la transformation, le stockage et le transport des granulats pour un volume de 84 000 t en année moyenne et de 100 000 t en année de pointe et une durée de 20 ans

#### Le contexte dans lequel s'inscrit le projet

Le projet se situe sur un flanc de coteau en partie Est de la vallée de la Corneilla ; il est desservi par une petite route départementale, la RD 121 qui relie Limoux à Puivert et dont les caractéristiques sont à la mesure d'un relief de montagne et d'un bassin d'habitat estimé à 1500 habitants.

Sa pertinence procède de sept déterminants :

- Une tradition quasi séculaire d'extraction des roches calcaires et des argiles aux abords de la vallée de la Corneilla ; les traces de cette exploitation sont visibles dans le paysage, notamment à proximité du hameau du Moulin sur la commune de Roquetaillade.
- Un site anthropisé, qui a déjà fait l'objet d'une activité d'extraction entre 1992 et 2016, notamment par la commune de Magrie, propriétaire des terrains.
- Un gisement de qualité attesté par l'exploitation antérieure et les investigations conduites dans le cadre de sa reprise.
- Un déséquilibre entre l'offre et la demande en granulats sur le bassin de consommation de Carcassonne - Limoux, avec un déficit évalué à ¼ des besoins (source Unicem).
- Sa compatibilité avec les orientations du schéma départemental des carrières qui privilégie l'optimisation des ressources sur les sites de carrière existants plutôt que l'ouverture de nouveaux projets.
- Sa conformité avec les dispositions du PLU de Magrie.
- Les retombées financières pour la collectivité.

Il souffre cependant des inconvénients liés :

- Au renforcement de la fonction résidentielle de part et d'autre de la RD 121 entre Limoux et Magrie.
- A l'augmentation du trafic sur la RD 121, liée notamment aux mouvements pendulaires (déplacements domicile-travail).
- A l'extension du vignoble à flanc de coteau et à une distance de 200 m au NW des limites du projet.
- Aux changements d'usage d'anciens bâtiments agricoles transformés en logements dans ou aux abords de la vallée de la Corneilla, conduisant à une occupation humaine plus importante. La multiplication de ces habitations s'accompagne, au moins dans 4 cas d'une activité de gîte et chambre d'hôtes.

Deux riverains du projet situés à moins de 200 mètres des limites de la carrière et deux autres riverains situés à une distance de 500 mètres, mais en position de surplomb et sans obstacles, sont fortement exposés aux nuisances inhérentes à la nature du projet.

Un certain équilibre entre les avantages et les inconvénients inhérents à la mise en œuvre d'un tel projet.

### Les enjeux environnementaux

La démarche d'évaluation environnementale, relatée dans l'étude d'impact permet d'identifier clairement les enjeux en présence et les mesures proposées.

L'enquête a cependant démontré que l'enjeu lié aux nuisances générées par le trafic routier et notamment des poids-lourds n'avait pas été appréhendé à sa juste réalité.

Dans son avis du 09/08/21, la MRAe rappelle :

- qu'il s'agit « de reprendre l'activité d'extraction sur une ancienne carrière ; »
- que « l'étude d'impact apparaît globalement adaptée aux enjeux, à la nature et à l'importance des installations projetées ; »
- que « l'étude est souvent approximative : l'identification et l'évaluation des enjeux nécessitant des compléments, l'analyse des impacts du projet et certaines des mesures proposées devant être complétées et précisées. »

Un avis relativement conciliant de la MRAe.

### La préparation et le déroulement de l'enquête

la préparation de l'enquête a donné lieu à de nombreuses rencontres et visites. Le dossier mis à disposition du public, nonobstant la qualité de son contenu a paru difficile à consulter ; il a été complété par une chemise regroupant diverses pièces administratives et informatives, notamment l'avis de la MRAe.

En application de l'AP du 04/08/2021, l'enquête a débuté le lundi 23 août à 8h00, concomitamment à la première permanence.

Dès le début de l'enquête, il s'est avéré que la commune de Bouriège qui figurait sur la cartographie délimitant le périmètre de l'enquête, n'avait pas été retenue dans la liste y afférente.

Après concertation avec l'autorité organisatrice de l'enquête, il a été décidé de recourir à une prolongation de l'enquête de 15 jours et d'intégrer Bouriège dans le dispositif. A cet effet un nouvel AP de prolongation a été signé par le Préfet le 09/09/2021.

Dès lors, l'enquête prévue initialement sur une durée de 33 jours s'est déroulée pendant 48 jours consécutifs, du lundi 23 août 2021 au vendredi 08 octobre 2021 inclus et une nouvelle campagne d'affichage a été effectuée.

### Climat de l'enquête

Eu égard à la nature du projet et aux enjeux contradictoires en présence sur ce territoire, il paraît compréhensible que l'enquête se soit déroulée dans un climat tendu.

Cependant, lors des cinq permanences qui ont eu lieu en mairie de Magrie, les points de vue exprimés et les échanges auxquels ils ont donné lieu, ont été empreints de respect et de courtoisie. Les visites et dépositions hors permanences se sont également déroulées sereinement. Aucun incident n'est à déplorer.

La convivialité de l'accueil en mairie, l'implication du personnel municipal et sa disponibilité, ont nettement contribué à apaiser le climat.

### La participation et l'expression du public : une mobilisation forte

Deux registres étaient à la disposition du public : un registre « papier » déposé en mairie de Magrie et un registre dématérialisé.

172 observations ont été enregistrées, dont 53 sur le registre « papier » et 119 sur le registre dématérialisé

Ce bilan comptable permet de qualifier la participation d'importante, à la mesure des enjeux en présence.

Les observations ont été classées en 4 thèmes : trafic-sécurité routière, Compatibilité du projet avec le voisinage, Impacts sur les milieux naturels et intérêt économique.

Le premier thème est celui qui a suscité la plus forte mobilisation du public et un rejet quasi unanime de la part des pétitionnaires qui se sont exprimés sur le registre « papier » et qui résident à Magrie, 84 % étant défavorables, 6 % favorables et 10 % neutres. Les arguments avancés étant l'insécurité, le bruit et les poussières générés par les poids-lourds sur une voie étroite, considérée comme inadaptée. Certains ont souligné aussi l'incohérence, voire l'incompatibilité du projet de carrière avec celui de la sécurisation de la traversée de Magrie porté par la Commune.

En termes d'insécurité, il semble cependant que le ressenti du public dépasse la réalité.

Les données d'accidentalité concernant la RD 121 pour la portion considérée et la période 2009 – 2021 font état d'un seul accident corporel en 2015 en agglomération avec 1 blessé hospitalisé, ce qui est faible. (Source DDTM)

Dans le cadre de l'enquête, la totalité des ouvrages d'art situés sur la RD 121 ont été inspectés par le gestionnaire et leur état qualifié d'acceptable.

Le deuxième thème a également suscité des réactions fortes de la part des riverains de la carrière, les enjeux étant cependant circonscrits à 4 habitations.

Leurs préoccupations relèvent des nuisances en termes de bruit, de poussières, de vibrations, de pollution des eaux, d'altération des paysages et de troubles à la fréquentation touristique.

En retour la maîtrise d'ouvrage a apporté des réponses et pris des engagements.

Il faut noter à ce sujet, l'absence de réaction de la profession agricole et notamment des viticulteurs locaux, si ce n'est qu'un rappel « timide » de l'INAO et du syndicat des vins de Limoux sur les risques de retombées de poussières et l'intérêt pour le vignoble de préserver les paysages identitaires du terroir.

Pour les 6 points abordés par les pétitionnaires dans le troisième thème, les réponses de la maîtrise d'ouvrage sont argumentées, précises, clairement exposées et facilement compréhensibles pour un public non averti.

Il en ressort notamment que le projet ne nécessite pas de demande de dérogation au titre des espèces protégées, que le projet est bien en adéquation avec le SRCAE dans la mesure où il contribue à créer un circuit court en matière de production de granulats, que l'envergure du projet (84 000 T/an) est à relativiser par rapport à la taille de la plupart des carrières de calcaire (entre 200 et 400 000 T).

Concernant le corridor écologique fonctionnel de milieux boisés qui englobe la vallée de la Corneilla et son versant Est sur lequel se trouve le projet, l'expertise écologique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a plutôt permis d'identifier les terrains du projet comme peu propices à l'accueil d'une grande diversité d'espèces.



Le quatrième thème a mobilisé « le monde de l'entreprise » au sens large du terme qui a manifesté un soutien appuyé au projet. Il a recueilli 60 observations. L'origine géographique des intervenants étant majoritairement locale (Limouxin).

## AVIS

Au regard :

- De cette longue synthèse relatant le déroulement de l'enquête qui, malgré un climat tendu mais empreint de respect mutuel a permis à tous ce qui le souhaitaient de s'exprimer librement sur un projet porteur d'enjeux contradictoires.
- De la forte participation du public qui a pu bénéficier d'une prolongation inopinée de l'enquête.
- Des assurances données par le gestionnaire de la RD 121 sur la capacité de l'infrastructure à assurer l'écoulement du trafic et son augmentation dans de bonnes conditions de sécurité.
- Des réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage et les bureaux d'études qui l'ont accompagnée aux questions et préoccupations exprimées au cours de l'enquête.
- Des engagements pris par la maîtrise d'ouvrage pour accompagner le projet et en limiter les nuisances
- De l'intérêt économique du projet sur un territoire qui a beaucoup souffert de la désindustrialisation.
- D'un avis modéré de la MRAe.
- De l'avis des communes situées dans le périmètre de l'enquête, dont 4 sont favorables au projet, 1 est défavorable et 4 n'ont pas délibéré et sont donc réputées favorables.

Malgré : les difficultés à faire converger des intérêts contradictoires et les frustrations qui peuvent en résulter.

Le commissaire enquêteur émet un avis favorable à la demande d'autorisation environnementale déposée auprès de la préfecture de l'Aude par la SAS JUMELLE, en vue d'exploiter une carrière de calcaire sur le territoire de la commune de Magrie aux lieux-dits « Charlou et le Cros », **assorti des réserves énumérées ci-après** :

Thème A :

- Participation financière de 100 000 € sur 10 ans « fléchée » vers les aménagements de sécurité de la RD 121 : créneaux de croisement, dispositifs de ralentissement, travaux d'amélioration de la visibilité...
- Aménagement de l'accès à la carrière : élargissement substantiel du chemin et de la piste, reprofilage de la section inférieure, mise en place d'un revêtement permettant d'éviter les poussières, travaux et ouvrages hydrauliques (fossé, noue) ; mise en place d'une signalisation lumineuse à la sortie de la carrière.
- Adaptation des jours et heures de circulation des PL prenant en compte les transports scolaires, les migrations alternantes.
- Transport exclusif des matériaux par les PL de l'entreprise et bâchage systématique des bennes assorti de sanctions si nécessaire.

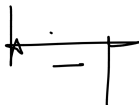
- Requête auprès du gestionnaire de la voie en vue de limiter la vitesse des PL à 50 km/h entre la carrière et le carrefour RD 121-RD 118, hors agglomération.

Thème B :

- Vibrations liées aux tirs de mine :  
Des mesures de vibrations seront réalisées lors de chaque tir alternativement auprès des habitations les plus proches.  
Les sismographes seront positionnés par la société réalisant les tirs et conformément aux prescriptions sur la partie basse du bâti (passage de porte par exemple) afin de mesurer de manière la plus pertinente les vibrations.  
Un constat d'huissier sur l'état du bâti sera réalisé avant le premier tir de mine afin de préciser l'état du bâti (sous réserve d'accord des propriétaires).
- Envois et retombées de poussières :
  - Travaux de décapage réalisés dans la mesure du possible en l'absence de grand vent et/ou de sols secs.
  - Pistes et aires arrosées.
  - Vitesse de circulation limitée sur les pistes et aires et également sur la piste d'accès depuis la RD 121 (20 km/h dans le sens de la montée, 10 km/h dans le sens de la descente).
  - Piste rejoignant la RD 121 équipée d'un revêtement (sur les 300 premiers mètres depuis la RD dans un premier temps, puis progressivement sur toute sa longueur).
  - Brumisation sur les installations de traitement.
  - Bâchage des bennes.
  - Un suivi des retombées de poussières est prévu avec une fréquence annuelle en 4 points (2 points en limite du site sous les vents dominants, 1 station en bas de la piste, 1 station témoin). Les mesures de retombées seront réalisées par la méthode des jauges, méthode nettement plus précise que celle des plaquettes.
- Troubles à la fréquentation touristique :
  - Les travaux d'exploitation et de transport des matériaux se dérouleront sur une période de 185 j/an, excluant les vacances scolaires et le mois d'août, hormis le mois de juillet et dans le créneau horaire de 08h00 à 16h30.
  - Protection du flanc boisé situé en position basse du site.

Fait à COMIGNE le 16 novembre 2021

Le commissaire enquêteur  
Gérard BISCAN



**Département de l'Aude**

**Commune de MAGRIE**

# **ENQUETE PUBLIQUE**

**RELATIVE A LA DEMANDE D'AUTORISATION  
ENVIRONNEMENTALE EN VUE D'EXPLOITER UNE CARRIERE  
DE CALCAIRE, LIEUX-DITS « Charlou et Le Cros »**

**23 août – 08 octobre 2021**

**Demandeur :**

**SAS « JUMELLE »**

# **ANNEXES**

## **LISTE DES ANNEXES**

(Le contenu des annexes figure dans un document séparé)

- 1. Décision N° E21000057 / 34 du tribunal administratif de Montpellier en date du 06/07/2021 désignant le commissaire enquêteur**
- 2. Arrêté préfectoral du 04/08/2021, soumettant le projet à enquête publique**
- 3. Avis d'enquête publique attaché à l'AP du 04/08/2021**
- 4. Arrêté préfectoral du 09/09/2021, portant prolongation de l'enquête publique**
- 5. Avis d'enquête publique attaché à l'AP du 09/09/2021**
- 6. Certificats d'affichage**
- 7. Insertion des avis d'enquête dans la rubrique des annonces légales de deux journaux locaux**
- 8. Procès verbal de synthèse (PVS)**
- 9. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage**
- 10. Avis des communes**