

Réponses au procès-verbal de synthèse des observations formulées lors de l'enquête publique

*Cette note présente les réponses aux observations formulées lors de l'enquête publique.
Les réponses sont insérées en rouge dans le procès-verbal établi par le Commissaire Enquêteur.*

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 AOUT – 08 OCTOBRE 2021) PROCES VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

PREAMBULE

Rappel du cadre réglementaire

Article R 123-18 - Code de l'environnement :

« Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. »

Article 8 - Arrêté préfectoral du 04/08/2021 portant ouverture et organisation de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation environnementale présentée par la SAS JUELLE pour l'exploitation d'une carrière de calcaire sur le territoire de la commune de Magrie aux lieux dits « Charlou et Le Cros.

*« A l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article R 123-18 du code de l'environnement, les registres d'enquête seront mis à disposition les registres d'enquête seront mis à disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.
Dès réception des registres et des documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, dans la huitaine le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles. »*

1- Recueil des observations du public

Compte tenu du nombre d'observations qui ont été recueillies sur les deux registres mis à disposition du public, les tableaux de présentation et de préparation à l'analyse figurent en annexe du présent document.

2- Analyse des observations du public

21. Bilan comptable des observations

172 observations ont été enregistrées, dont 53 sur le registre « papier » déposé en mairie de Magrie, siège de l'enquête 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 de Magrie et versées au registre « papier ». Lors des permanences 4 personnes se sont déplacées pour obtenir des informations sans laisser de contribution. 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 %.

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.

22. Nature et contenu des observations

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.

23. Synthèse des observations par thèmes

L'analyse des contributions, exposée dans les deux tableaux joints en annexes permet 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.

3- Questionnement à l'attention du Maître d'ouvrage

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

- *En caractère italique normal* : des extraits des observations du public,
- En caractère droit normal : des commentaires du commissaire enquêteur,
- **En caractère droit gras** : la (ou les) question(s) du commissaire enquêteur.

31. Thème 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' thème 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).

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.

- **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.

Points singuliers sur la RD 121

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 Cournanel 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 Cournanel 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. Kieseletter.

- ***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).***

Bâchage 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.

- ***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).***

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.

- **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 ?

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...).

Il faut rappeler que les chauffeurs des camions seront exclusivement des salariés de la société JUELLE, il n'y aura pas de rémunération à la tournée.

En complément de la mise en place de cette signalisation, 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 forage 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.

Apports de l'exploitation pour la commune

L'exploitant paiera à la commune 19 200 €/an de loyer pour les terrains de la carrière et un forage qui s'élèvera à 40 000 €/an (pour 100 000 t/an).

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.

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 thème 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^{ème} 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 sur la période fin août-début 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 ?**

Comptage routier et importance du trafic poids lourds lié à la carrière

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 :

La RD 118 coupée, des déviations

La localisation de l'accident, à hauteur de l'embranchement de Castelnetre, sur cet axe fortement fréquenté, a également fortement perturbé la circulation en Haute Vallée, avec la nécessité de couper l'accès à la route pendant plusieurs heures. À 17 h 30, la circulation sur la RD 118 entre Limoux et Couiza était ainsi toujours signalée comme difficile par le **Département**, alors qu'une déviation envoyant les automobilistes en provenance de Limoux vers Magrie (puis Bourière et Antugnac) a été mise en place, tout comme dans le sens inverse de circulation Couiza-Limoux.

Extrait de l'article de l'Indépendant du 17 juin 2020

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)¹. C'est donc ce trafic qui est amené à être dévié par la RD 121 et à traverser le bourg de Magrie.

¹ données du comptage routier 2017 – source :

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.

- 2- Pouvez-vous répondre aux différentes sollicitations, propositions et interrogations formulées par une partie du public, en respectant si possible l'ordre de présentation**

Réponses aux sollicitations

Ces réponses ont été présentées dans les pages précédentes dans l'ordre de présentation.

- 3- Avez-vous, en tant que porteur du projet des remarques, suggestions ou propositions à présenter suite à ces observations ?**

Suggestions ou propositions du porteur du projet

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)

4- L'idée d'un itinéraire alternatif à la traversée de Magrie a-t-elle été effleurée dans vos réflexions ?

Itinéraire alternatif

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 Bourriège, 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 granulat 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 oeno touristique 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 apparait 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.

Conclusion sur le thème A – trafic routier et sécurité

En conclusion, il apparait 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. La traversée de Magrie sera ainsi sécurisée par la société

JUMELLE, sécurisation qui s'appliquera également aux camions autres que ceux de la carrière qui empruntent cette route et dont pourront bénéficier tous les Magriains.

32. Thème 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).*

Sur les mesures sonores, les émergences et les méthodes de calculs

➤ 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 mesures

Les points de mesures 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 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 circulait 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 réalisée 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 réalisés 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 règlementaires 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 règlementaire.

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 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 condition 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 règlementaires, 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 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.*

Sur les 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'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.

- *Risque d'affaissement de terrain dans le virage surplombant la RD 121 au lieu-dit Cros 2.*

Risque d'affaissement de la falaise surplombant la RD 121

Cette 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.

- *Présence d'une canalisation de gaz liquéfié non mentionnée dans l'étude d'impact et compatibilité avec les tirs de mine.*

Canalisation de gaz

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.

- 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.*

Mesures de bruit

Comme explicité plus avant dans cette note, les engins et machines mis en place lors des mesures sonores sont ceux de la société Jumelle qui correspondent donc à ceux qui seront employés lors de l'exploitation de la carrière.

Toutefois, lors de l'exploitation, il n'y aura pas de fonctionnement simultané de tous les engins, ce qui contribuera à réduire les émissions sonores et les émergences perçues. Par ailleurs, le merlon de protection sonore qui avait été réalisé de manière provisoire et sommaire pour ces mesures sera alors réalisé correctement (plus grande hauteur et plus grande longueur), contribuant également à réduire la perception de l'exploitation.

Sur les vibrations liées aux tirs

Les tirs de mines seront réalisés uniquement lorsque le gisement le nécessite. 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.

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

Des mesures 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).

Sur 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.

- *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 Hergott (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 sous forme de « procédure à charge » 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^{ème} 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. »

Sur les bruits, tirs de mines, poussières

Concernant les mesures de bruit et simulations, la justification et la pertinence des analyses qui ont été réalisées a été explicité dans les réponses précédentes de cette note.

Concernant les vibrations et les poussières, ces éléments ont été évoqués également dans les réponses précédentes.

Sur le constat de gendarmerie

Lors de la rédaction du rapport de gendarmerie, l'exploitant n'était pas présent. Ce rapport n'a été réalisée qu'en présence des opposants.

Il a notamment été évoqué par les riverains la destruction du réaménagement qui aurait été réalisé par le précédent exploitant.

Ce constat de gendarmerie a été réalisé après que la société JUELLE ait réalisée des travaux de recyclage de matériaux inertes sur ce site, activité qui a dûment 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.

Rappelons que l'ancienne carrière, selon les dires des personnes étant présentes lors du constat de gendarmerie, 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 – voir ci-après) montrent que cette végétalisation du site est restée très peu développée, ne révélant pas un réaménagement réel qui aurait été réalisé sur ces terrains.

Evolution du site avant développement des activités (source Géoportail) :



← Vue aérienne 2016

Une végétalisation naturelle est très peu importante sur la partie inférieure alors que les carreaux restent à l'état minéral.



← Vue aérienne 04/07/2017

Le développement de la végétation demeure très faible



← Vue aérienne 01/07/2018

Les travaux de débroussaillage ont été réalisés dans le cadre de la prévention incendie. Ces travaux n'ont impliqué que la suppression d'une végétation très peu développée.

Sur le rapport de la DREAL

Suite au constat de gendarmerie, la DREAL a réalisé le 2 avril 2019 une visite inopinée sur le site. Elle demande dans un courrier à l'exploitant que soit réalisé 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 annonce que ces activités vont 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.

- 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.

Sur 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.

Par ailleurs, 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. Il n'y aura donc pas d'incidence sur les activités touristiques.

- 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.

INAO et Syndicat des vins AOC de Limoux

Les envols de poussières seront prévenus par de nombreuses mesures mises en place sur le site.

Sur la piste d'accès depuis la RD 121, piste qui passe en bordure de vignes, il est prévu un revêtement et une limitation de la vitesse des camions ainsi qu'un bâchage des bennes. Ces mesures permettront de prévenir les envols de poussières.

Il faut rappeler que les chauffeurs des camions sont exclusivement des salariés de la société JUMELLE, ce qui permet de s'assurer que ces consignes (limitation de vitesse, bâchage) seront respectées.

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 ?

Les réponses précédentes apportent des éléments d'appréciation aux remarques des intervenants.

En ce qui concerne les mesures correctrices demandées par la DREAL suite à sa visite, l'exploitant a cessé ses activités sur ce site et s'est replié sur le site de Cournanel où des activités de concassage sont également déclarées.

Pour les simulations sonores et l'opportunité d'une modélisation, les réponses apportées dans les pages précédentes (voir pages 12 et suivantes) justifient les méthodes employées. De plus, les mesures réalisées en conditions réelles avec les activités en fonctionnement et en situation pénalisante ont permis de constater que les seuils d'émergences règlementaires n'étaient pas dépassés.

Sur le recours aux tirs, comme indiqué en page 17 de cette note, ceux-ci pourraient être moins fréquents que prévu en favorisant le déroctage, notamment les premières années

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

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

OBSERVATIONS DU PUBLIC :

RD-1-(5doublon 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 Roquetaillade) RD52 Sujet 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 elle 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)*

Remise en état du site précédent

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 à ce 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 terrassement 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 dépassée 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 DDT. 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.

- Requier 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.

Sur l'avis de la LPO (et de ECOVID) et les résultats de l'étude d'impact

Ces données répondent à l'observation n°52 formulée lors de l'enquête publique

Concernant les avis de la LPO et de ECOVID

Dans ce document, il est évoqué 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.

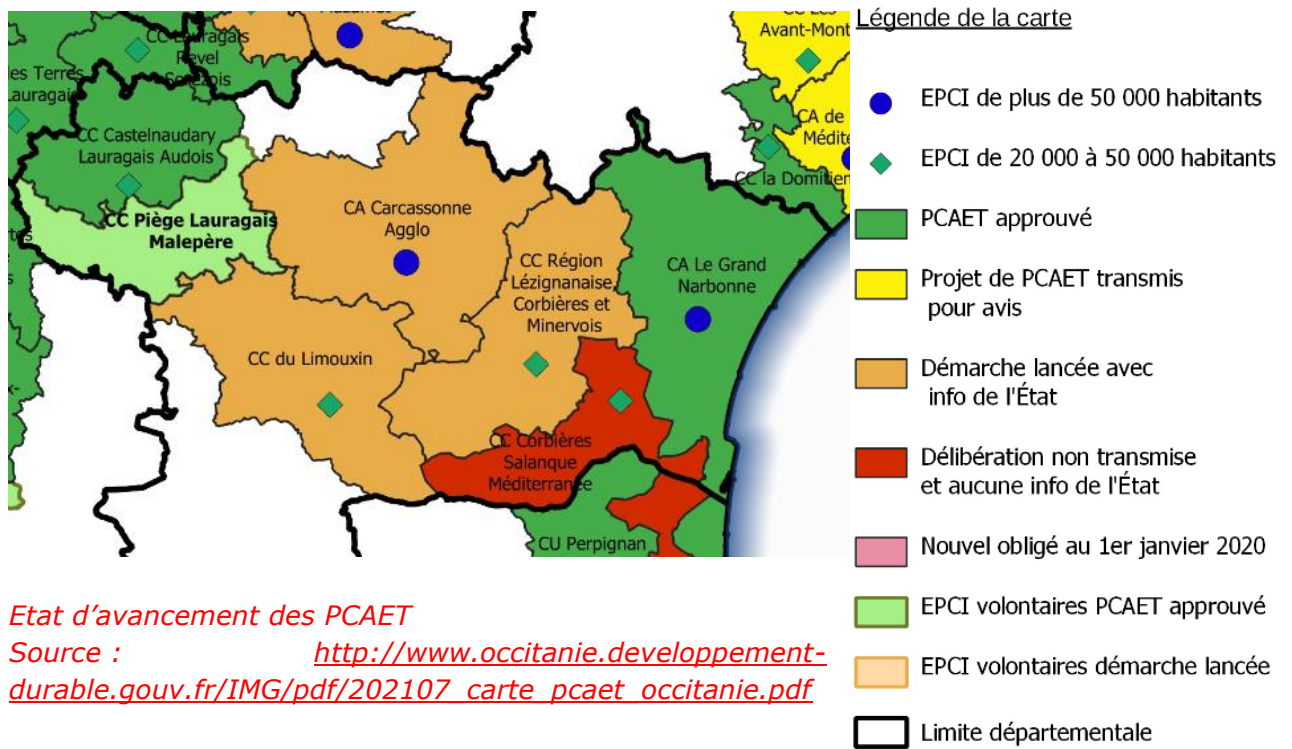
- *Dans la déposition RD96 Mme Gellé aborde le sujet Climat Energie Ecologie Elle souligne que le dossier ne fait pas référence :*
 - *Au plan Climat Air Energie territoriale en cours d'élaboration sur la CC du limouxin.*
 - *A la loi Biodiversité*
Le projet va à l'encontre de ces objectifs législatifs 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.
Propose en alternative la création d'une petite centrale photovoltaïque.

1.2. 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... » (cf carte ci-après). 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 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.



Etat d'avancement des PCAET

Source : http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/202107_carte_pcaet_occitanie.pdf

Mise à jour du site 09/07/2021)

Sur la 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 photovoltaïque 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 part leur horizontalité, la perception depuis le versant opposé serait alors réduite).

- 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 souligne l'avis défavorable du CNPN sur le projet de renouvellement du parc éolien de Roquetaillade, en date du 22/04/2021

Sur la 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 en page 24 de cette note. La carrière s'inscrit sur un versant profondément remanié par les extractions passés 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 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 un projet 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.

- 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.

1.3. Corridor écologique

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'espèce. Leur aspect très abrupt est également un frein au déplacement de certaines espèces pédestres.

COMMENTAIRES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR :

La requête de Mme Gellé 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 semble-t-il possible eu égard à l'anthropisation du site.

QUESTIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR AU MAITRE 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 ?

Les réponses dans les pages précédentes apportent des éléments d'appréciation aux diverses observations formulées.

Concernant la destruction d'espèces protégées, comme explicité dans la réponse en page 25 de cette note, le milieu réouvert suite aux travaux de débroussaillage n'a pas vu sa valeur écologique diminuée. Aucune espèce protégée n'a été observée même dans les environs du secteur débroussaillé lors des premiers relevés de terrain réalisés peu après les travaux de débroussaillage.

Ceci révèle les faibles enjeux du site pour la biodiversité de ce site. Il n'est donc pas nécessaire de réaliser une demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées.

34.Thème 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 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 des 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 ?

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 granulats 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 (cf annexes, article de la Dépêche publié le 20/09/2012, « Nous avons besoin de nouvelles carrières »).

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.

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.

Il est donc essentiel que la carrière de Magrie soit autorisée pour le développement de l'économie limouxine ainsi que pour la survie et le développement de l'entreprise SAS Jumelle (voir courrier à l'attention du Sous-Préfet en annexe).

CONCLUSION

Les éléments apportés dans cette note permettent de répondre aux inquiétudes des riverains concernant les diverses thématiques : trafic routier, bruit, poussières, paysage, protection des eaux.

Sur la sécurisation routière

L'exploitant s'engage de manière importante en ce qui concerne la sécurisation du trafic routier avec une participation importante de 100 000 € sur 10 ans (10 000 €/an). Cet engagement répond au programme de travaux envisagé par la mairie de Magrie concernant la sécurisation de la traversée du village par la RD 121, travaux qui sont chiffrés à 155 000 €.

Par ailleurs, les horaires et jours de transport ont été aménagés afin de ne pas croiser les bus scolaires (circulation des camions entre 8h et 16h30) pendant les vacances scolaires ainsi qu'au mois d'août, hormis le mois de juillet. Outre l'aspect sécurité routière, ceci permet de garantir la quiétude des riverains et ne pas affecter les activités touristiques.

De plus, l'exploitant est prêt à participer financièrement à la sécurisation de la section empruntée de la RD 121 :

- Limitation de la vitesse des camions à 50 km/h et 30 km/h dans Magrie.
- Signalisation renforcée de la carrière.

Ces mesures seront mises en place en concertation avec le Conseil Départemental, le financement des ouvrages (panneaux de signalisation) étant assuré par l'exploitant.

Il faut rappeler que le transport sera exclusivement effectué avec des chauffeurs salariés de la société JUMELLE (sauf en cas de chantiers exceptionnels réalisés en amont de la carrière) permettant ainsi de garantir le respect des préconisations (vitesse, bâchage des bennes ...).

Sur la perception sonore de l'exploitation

Les mesures sonores réalisées en conditions réelles (avec les machines et engins en fonctionnement) et en conditions pénalisantes (2 fois plus de machines et d'engins en activité que cela sera le cas lors de l'exploitation de la carrière) révèlent qu'il n'y a pas de dépassement des émergences autorisées.

Sur les autres incidences potentielles de l'exploitation

Les mesures appliquées permettront de prévenir les envols de poussières ainsi que la pollution des eaux souterraines ou superficielles. Un suivi régulier avec des analyses sera réalisé pour vérifier l'efficacité des mesures mises en œuvre.

Les vibrations liées aux tirs sont maîtrisées et n'impliqueront pas d'incidences. Des mesures de ces vibrations seront réalisées à chaque tir.

Suivi de l'exploitation et concertation avec les riverains

L'exploitant s'engage à mettre en place une Commission Locale de Concertation et de Suivi (CLCS) qui se réunira périodiquement pour faire un point et échanger sur l'avancement de l'exploitation et son ressenti. Seront conviés à ces CLCS, l'inspecteur des ICPE de la DREAL, la mairie de Magrie, et un représentant des riverains.

Ces réunions permettront de présenter également le suivi de l'exploitation réalisé (mesures de bruit, poussières, eau, vibrations). En fonction du ressenti de l'exploitation par les riverains, des aménagements pourront si nécessaire être envisagés, en prenant en compte les contraintes techniques et économiques.

Fait à COMIGNE le 25 octobre 2021

Le commissaire enquêteur

Gérard BISCAN

**REPONSES AUX
OBSERVATIONS LE 05/11/2021
Tommy JUMELLE**

ANNEXES

- Compte rendu du Conseil Départemental sur le débouché de la piste sur la RD 121
- Constat de l'état des ponts par le Conseil Départemental
- Accord des propriétaires pour l'élargissement de la piste
- Courrier DREAL et courriers de réponse de l'exploitant
- Article de la Dépêche du 20/09/2012, « Nous avons besoin de nouvelles carrières »
- Courrier de l'exploitant du 18/10/2021 à l'attention de Mr le Sous-Préfet, sur les retombées économique et les emplois induits par le projet

**COMPTE RENDU DU CONSEIL
DEPARTEMENTAL SUR LE
DEBOUCHE DE LA PISTE SUR LA
RD 121**

RD121_Visibilité-AM-AV-Accés

Visibilité_Amont



Visibilité_Aval



CONSTAT DE L'ETAT DES PONTS PAR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

PROCES VERBAL VISITE INTERMÉDIAIRE

PONT

Identification

Identifiant :	OD121 01
---------------	----------

Localisation

Coordonnées :	N 43 0.81161 E 2 12.24812
Commune :	MAGRIE
Intercommunalité :	CC du Limouxin
Canton :	La Région Limouxine

Nom	Position	PR+Abs	Catégorie
RD 121	Voie portée	4 + 880	3B
La Cornella	Voie franchie		



Gestionnaire : service SOA

Caractéristiques des structures

N°	Type de structure	Position
1	Voûte maçonnerie	

Visites précédentes


Type de visite	Date	Classe d'état	Commentaire
Visite intermédiaire	25/10/2016	Moyen	
Visite périodique	08/03/2019	Moyen	

Caractéristiques de la visite

Année de programmation :	2021	Conditions météorologiques :	bonne
Noms des visiteurs :	bach	Température (°C) :	15°c
Date de la visite :	20/10/2021	Moyens de visite :	

Résultat de la visite

Equipements	2	chaussée refaite , parapet amont rg bahut décellé ,absence d'une corniche aval + éclat de pierre aval amont
Structure(s)	3	altération pierres bandeaux voûte piedroits murs , voûte piedroits calcite voûte et bandeau aval pierres fracturées disjoints ponctuel , végétation murs.
Etat général	Moyen	

Noms et signatures	Philippe BACH Point d'appui Service Ouvrage d'Art 	
--------------------	---	--

PROCES VERBAL VISITE INTERMÉDIAIRE

PONT

Identification

Identifiant :	OD121 07
---------------	----------

Localisation

Coordonnées :	N 43 2.5205 E 2 13.01929
Commune :	LIMOUX
Intercommunalité :	CC du Limouxin
Canton :	La Région Limouxine

Nom	Position	PR+Abs	Catégorie
RD 121	Voie portée	0+624	3B
Ruisseau	Voie franchie		



Gestionnaire : service SOA

Caractéristiques des structures

N°	Type de structure	Position
1	Voûte maçonnerie	

Visites précédentes

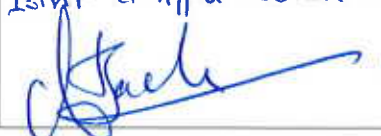
Type de visite	Date	Classe d'état	Commentaire
Visite intermédiaire	25/10/2016	Moyen	
Visite périodique	07/03/2019	Moyen	

Caractéristiques de la visite

Année de programmation :	2021	Conditions météorologiques :	bonne
Noms des visiteurs :	bach	Température (°C) :	15°c
Date de la visite :	20/10/2021	Moyens de visite :	

Résultat de la visite

Equipements	1	végétation à traiter
Structure(s)	3	altération pierres et joints voûte bandeau amont ,piedroits /altération pierres et crépi tympans piedroits intrados +fracture voûte aval. Altération pierres crépi murs / végétation(lierre) murs et S8 aval+attérissement
Etat général	Moyen	

Noms et signatures	Philippe BACH. Isint d'Appui Service Ouvrage d'Art 	
--------------------	--	--

PROCES VERBAL VISITE INTERMÉDIAIRE

PONT

Identification

Identifiant :	OD121 19
---------------	----------

Localisation

Coordonnées :	N 43 1.90719 E 2 12.18881
Commune :	MAGRIE
Intercommunalité :	CC du Limouxin
Canton :	La Région Limouxine



Nom	Position	PR+Abs	Catégorie
RD 121	Voie portée	2+367	3B
Ruisseau des Gours	Voie franchie		

Gestionnaire : service SOA

Caractéristiques des structures

N°	Type de structure	Position
1	Voûte maçonnerie	

Visites précédentes


Type de visite	Date	Classe d'état	Commentaire
Visite intermédiaire	25/10/2016	Moyen	un gros chêne est implanté aval rd avec un début d'affouillement /aval rg enrochement (quelques éléments ont bougés)
Visite périodique	07/03/2019	Moyen	

Caractéristiques de la visite

Année de programmation :	2021	Conditions météorologiques :	bonne
Noms des visiteurs :	bach	Température (°C) :	15°c
Date de la visite :	20/10/2021	Moyens de visite :	

Résultat de la visite

Equipements	3s	chaussée défaut de surface;hauteur parapet amont non-conforme;fracture rg
Structure(s)	2	dégradation du crépi mur amont rd rg tympan amont voûte et bandeau amont /couleur au niveau des joints rg , corrosion des boulons /fosse sous ouvrage amont rd petit atterrissement sous la partie buse affouillement sous le chêne aval rd , aval rg des pierres de l'enrochement ont bougés
Etat général	Moyen	

Noms et signatures	Philippe BACH. Point d'Appui Service Ouvrage d'Art 		
--------------------	--	--	--

ACCORD DES PROPRIETAIRES POUR L'ELARGISSEMENT DE LA PISTE

AVENANT À LA CONVENTION D'AUTORISATION DE PASSAGE DU 3 JUILLET 2020

Entre les soussignés :

Monsieur Dominique AZAM, né le 26 mai 1963 à Carcassonne, demeurant chemin de Bourdette 11300 ROQUETAILLADE.

Et

Monsieur Tommy Jumelle, né le 26 avril 1978 à Carcassonne, demeurant 2 avenue de Limoux 11300 TOURREILLES.

PREAMBULE

Il est rappelé que Monsieur Dominique AZAM est propriétaire des parcelles BK 33 et BK 35 sur la commune de Magrie 11300. Ces parcelles sont traversées par le chemin d'exploitation de la carrière de Charlou à Magrie 11300.

Les terrains de la carrière de Charlou sont la propriété de la commune de Magrie.

M. Tommy Jumelle exploite sur partie de ladite carrière une installation classée pour la protection de l'environnement rubriques 2515 et 2517 (n° de récépissé A-8-8BLQ8KL3T).

Dans le cadre de l'évolution de cette activité vers une nouvelle exploitation de la carrière, il a été convenu ce qui suit.

Article 1

M. Dominique AZAM autorise la SAS Jumelle :

- à emprunter le chemin d'exploitation permettant la desserte de la carrière et traversant les parcelles n° BK 33 et BK 35
- à réaliser l'élargissement de ce chemin afin d'y établir une piste permettant le croisement des camions en toute sécurité
- à réaliser les travaux nécessaires afin d'assurer la gestion des eaux et mise en sécurité de la piste.

Article 2

Les parties requièrent l'enregistrement de cette convention. Les frais d'enregistrement seront à la charge de M. Tommy Jumelle

Article 3

A cet avenant résultera un montant de rémunération de 300 tonnes de gravier supplémentaires par an qu'il utilisera afin d'entretenir ses chemins privés.

Etablies en trois exemplaires dont un pour l'enregistrement, pour valoir ce que de droit.

Fait à LIMOUX

Le 2/11/21

M. Dominique AZAM

M. Tommy Jumelle

Bon pour accord



Bon pour accord.

JUMELLE SAS

26, rue Jean Mermoz
11300 LIMOUX

Tél. 04 68 74 00 63

Siret 892 596 511 00014

APE : 4672 Z - FR 76 892 596 511

AVENANT À LA CONVENTION D'AUTORISATION DE PASSAGE DU 3 JUILLET 2020

Entre les soussignés :

Monsieur Pierre JAMMES, né le 13 décembre 1972 à Limoux, demeurant 21 rue de Victor Hugo 11300 MAGRIE

Et

Monsieur Tommy Jumelle, né le 26 avril 1978 à Carcassonne, demeurant 2 avenue de Limoux 11300 TOURREILLES.

PRÉAMBULE

Il est rappelé que Monsieur Pierre JAMMES est propriétaire de la parcelle BE24 sur la commune de Magrie 11300. Cette parcelle est traversée par le chemin d'exploitation de la carrière de Charlou à Magrie 11300.

Les terrains de la carrière de Charlou sont la propriété de la commune de Magrie M. Tommy Jumelle exploite sur partie de ladite carrière une installation classée pour la protection de l'environnement rubriques 2515 et 2517 (n° de récépissé A-8-8BLQ8KL3T).

Dans le cadre de l'évolution de cette activité vers une nouvelle exploitation de la carrière, il a été convenu ce qui suit.



Article 1

M. Pierre JAMMES autorise la SAS Jumelle :

- à emprunter le chemin d'exploitation permettant la desserte de la carrière et traversant la parcelle n° BE24
- à réaliser l'élargissement de ce chemin afin d'y établir une piste permettant le croisement des camions en toute sécurité
- à réaliser les travaux nécessaires afin d'assurer la gestion des eaux et mise en sécurité de la piste.

Article 2

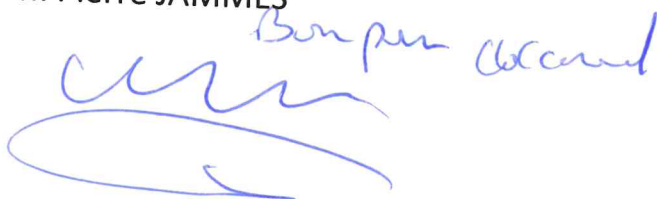
Les parties requièrent l'enregistrement de cette convention. Les frais d'enregistrement seront à la charge de M. Tommy Jumelle

Etablies en trois exemplaires dont un pour l'enregistrement, pour valoir ce que de droit.

Fait à *Linaz*

Le *02/11/21*

M. Pierre JAMMES

Bon pour accord


M. Tommy Jumelle

Bon pour accord.


JUELLE SAS
26, rue Jean Mermoz
11300 LIMOUX
Tél. 04 68 74 00 63
Siret 892 596 511 00014
APE : 4672 Z - FR 76 892 596 511

PJ ST

AVENANT Á LA CONVENTION D'AUTORISATION DE PASSAGE DU 3 JUILLET 2020

Entre les soussignés :

Monsieur Jean-Claude LASSERRE, né le 21 janvier 1950 à Limoux, demeurant
48 Rond St Germain 11290 ALAIRAC ;

Et

Monsieur Tommy Jumelle, né le 26 avril 1978 à Carcassonne, demeurant
2 Avenue de Limoux 11300 TOUREILLES.

PREAMBULE

Il est rappelé que Monsieur Jean-Claude LASSERRE est propriétaire de la parcelle BE25 sur la commune de Magrie 11300. Cette parcelle est traversée par le chemin d'exploitation de la carrière de Charlou à Magrie 11300.

Les terrains de la carrière de Charlou sont la propriété de la commune de Magrie.

M. Tommy Jumelle exploite sur partie de ladite carrière une installation classée pour la protection de l'environnement rubriques 2515 et 2517 (n° de récépissé A-8-8BLQ8KL3T).

Dans le cadre de l'évolution de cette activité vers une nouvelle exploitation de la carrière, il a été convenu ce qui suit.

JCL
J.T

Article 1

M. Jean-Claude LASSERRE autorise la SAS Jumelle :

- à emprunter le chemin d'exploitation permettant la desserte de la carrière et traversant la parcelle n° BE25
- à réaliser l'élargissement de ce chemin afin d'y établir une piste permettant le croisement des camions en toute sécurité
- à réaliser les travaux nécessaires afin d'assurer la gestion des eaux et mise en sécurité de la piste.

Article 2

Les parties requièrent l'enregistrement de cette convention. Les frais d'enregistrement seront à la charge de M. Tommy Jumelle

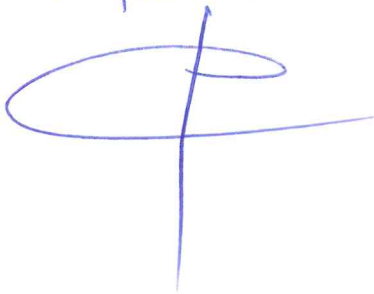
Etablies en trois exemplaires dont un pour l'enregistrement, pour valoir ce que de droit.

Fait à ALAIRAC

Le 30 Octobre 2021

M. Jean-Claude LASSERRE

Bon pour accord



M. Tommy Jumelle

Bon pour accord.

JUMELLE SAS
26, rue Jean Mermoz
11300 LIMOUX
Tél. 04 68 74 00 63
Siret 892 596 511 00014
APE : 4672 Z - FR 76 892 596 511



COURRIER DREAL ET COURRIERS DE REPONSE DE L'EXPLOITANT

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
Région Occitanie

Carcassonne, le **- 2 AVR. 2019**

Unité Interdépartementale Aude / Pyrénées-Orientales
A2
320 chemin de Maquens –
ZI La Bouriette - CS 70069
11890 CARCASSONNE Cedex 9

Le Directeur Régional

Nos réf. : DM/DL - 2019-18
Affaire suivie par : Dominique MARCELLIN
Téléphone : 04 48 18 59 10
Courriel : dominique.marcellin@developpement-durable.gouv.fr

à

Monsieur le Directeur
Société JUMELLE
Zone Industrielle de la Plaine
11300 CURNANEL

Objet : Plainte du collectif des riverains contre l'installation classée Jumelle TP
sise sur la commune de Magrie

P. - J. : Rapport administratif de la Gendarmerie de Limoux en date du 21 mars 2019

Par transmission citée en référence, la Gendarmerie Nationale de Limoux nous a communiqué une plainte émanant du collectif des riverains, de vos installations situées sur la commune de Magrie au lieu-dit Charlou. Cette plainte fait état de gênes occasionnées par l'émanation de poussières, de vibrations et de nuisances sonores et visuelles liées aux activités de broyage, concassage de minéraux, mais évoque également une activité présumée d'extraction de matériaux sur l'ancienne carrière contiguë aux parcelles n° 30, 31 et 32 section B du registre cadastral, objet de votre déclaration.

Votre société exploite sur le territoire de la commune de Magrie une installation soumise au régime de la déclaration (Récépissé n° A-8-8BLQB8KL3T), dont les activités sont répertoriées dans la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement, selon les rubriques 2515 (broyage concassage) et 2517 (station de transit).

Vos activités déclarées sur cette installation sont par ailleurs encadrées par les dispositions indiquées sous forme de prescriptions au sein des arrêtés ministériels du 30 juin 1997, relatifs aux prescriptions générales applicables aux Installations Classées soumises à déclaration, dans les installations relevant des rubriques 2515 et 2517 de la nomenclature des Installations Classées.

L'inspection de l'environnement s'est rendue, de façon inopinée sur votre site, le 29 mars 2019 vers 14h, afin d'apprécier la nature des nuisances de l'établissement et ses impacts sur l'environnement.

Les activités de broyage de matériaux n'étaient pas en fonctionnement lors de la visite, cette inspection avait notamment pour objet la vérification des niveaux acoustiques du concasseur (mesures de bruit existantes), l'envol des poussières et le bornage parcellaire de la déclaration.

En conséquence, l'inspection de l'environnement vous invite à lui transmettre d'ores et déjà les mesures prises pour limiter l'envol des poussières (brumisateurs, capotage, bâchage des camions).

Par ailleurs, la plainte portant notamment sur les nuisances acoustiques du concasseur, l'inspection de l'environnement vous demande de procéder à des mesures de bruit dans l'environnement, conformément à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997, relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Afin de répondre au collectif des riverains, je vous demande donc de bien vouloir procéder aux mesures suivantes :

- Faire borner par un géomètre agréé les parcelles relevant de la déclaration, à savoir les parcelles n° 30, 31 et 32 de la section « BE » du plan cadastral, les bornes devront être doublées d'un poteau de 2 mètres ;
- Transmettre les mesure prises pour limiter l'envol des poussières ;
- Procéder à des mesures acoustiques dans l'environnement, conformément à l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

L'inspection de l'environnement vous demande donc de procéder dans les plus brefs délais à l'ensemble des dispositions visées ci-dessus et vous rappelle également vos obligations dans le cadre de vos activités, en particulier, les conditions d'exploitation des installations classées et d'une manière générale le respect des dispositions réglementaires applicables en vue de protéger l'environnement et les personnes.

L'Inspecteur des Installations Classées


Dominique MARCELLIN

Copie sous préfecture de Limoux
Copie Gendarmerie nationale de Limoux
Copie mairie de Magrie.



ZI LA PLAINE

11300 CURNANEL

Tél/fax : 04 68 74 84 10

Courriel : tommy-jumelle@orange.fr

Code ape : 0161z Siret : 431 330 869 00048

N° intracommunautaire : FR0D431330869

A.R N° 1A 161 660 2695 2

**Direction Régionale de l'Environnement
de l'Aménagement et du Logement
Région Occitanie
320 chemin de Maquens
ZI La Bouriette – CS 70069
11890 CARCASSONNE Cedex 9**

Cournanel, le 7 mai 2019

A l'attention de Monsieur Marcellin,
Inspecteur des Installations Classées,

J'accuse réception du courrier du 2 avril 2019 concernant, le rapport administratif de la gendarmerie à mon encontre et votre visite du 29 mars 2019 sur le site de Magrie, dans lequel vous me demandez de :

- Faire borner les parcelles relevant de la déclaration ICPE (récépissé n° A-8-8BLQ8KL3T).
- Transmettre les mesures pour limiter l'envol des poussières.
- Procéder à des mesures acoustiques dans l'environnement.

Aujourd'hui comme je vous l'ai précisé lors de ma visite dans vos locaux, le 11 avril dernier, j'ai déplacé les activités concassage-criblage sur le site de Cournanel à proximité de mes ateliers et bureaux, site sur lequel je bénéficie d'une déclaration ICPE, rubrique 2515 et 2517 (récépissé A-8-N66L5P7FCX), il me semble donc plus nécessaire de réaliser ces obligations.

Il ne reste sur le site de Magrie que des stocks de matériaux qui seront évacués au fur et à mesure. Toutefois, je ne fais pas de dossier de cessation d'activités sur le site.

Des mesures de bruit à l'état initial seront réalisées prochainement dans le cadre du montage d'un autre dossier.

Espérant avoir répondu à votre attente, je vous prie Monsieur l'Inspecteur d'agréer mes plus sincères salutations.

Tommy Jumelle

JUMELLE T.P

ZI LA PLAINE

11300 CURNANEL

Tél/fax : 04 68 74 84 10

Courriel : tommy-iumelle@orange.fr

Code ape : 0161z Siret : 431 330 869 00048

N° intracommunautaire : FROD431330869

MAIRIE de MAGRIE

16 Place de la Mairie

11300 MAGRIE

AR 1A 165 486 3581 9

Cournanel, le 21 juin 2019

Monsieur le Maire,

Comme convenu lors de notre entrevue avec M. Bertrand le 16 avril dernier, je vous prie de trouver en pièce jointe la lettre envoyée ce jour à M. Marcellin de la DREAL de l'Aude en réponse à son courrier du 2 avril 2019.

Je vous confirme que le déménagement momentané du matériel de concassage criblage de Magrie à Cournanel ne remet pas en cause le bail de location conclu avec la mairie de Magrie en date 26 avril 2018.

Ce déménagement a pour but d'apaiser le voisinage, il n'a été laissé sur le site que des stocks de matériaux qui seront utilisés en fonction des besoins de mon entreprise.

Par ailleurs, je souhaiterais également comme évoqué lors de notre rencontre obtenir de la part de la commune, une promesse de bail reprenant les termes du courrier en date du 15 mai 2018 de la mairie de Magrie, simplement en précisant que la quantité d'extraction maximum de matériaux sera de 100 000 tonnes de matériaux commercialisables (hors matériaux stériles qui seront laissés sur place pour le réaménagement).

Evidement cette promesse de bail sera conditionnée par une clause suspensive, l'obtention d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploitation de la carrière de Magrie au lieu-dit Charlou.

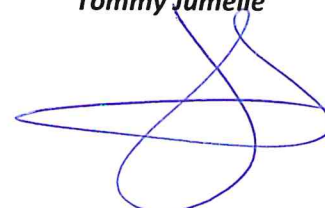
En effet la DREAL impose que le demandeur de l'autorisation apporte la preuve de la maîtrise foncière du terrain et des accès de l'exploitation, sous peine de non-recevabilité du dossier.

Il me serait agréable d'avoir ce document dans les meilleurs délais afin de pouvoir respecter le planning des éléments de la constitution du dossier.

Vous en remerciant par avance, je vous prie d'agréer Monsieur le Maire l'assurance de mes meilleurs sentiments.

Tommy Jumelle

P.J : copie de la lettre du 07 mai 2019 à M. Marcellin DREAL 11



**ARTICLE DE LA DEPECHE DU
20/09/2012, « NOUS AVONS
BESOIN DE NOUVELLES
CARRIERE »**

Carcassonne. «Nous avons besoin de nouvelles carrières»



© Publié le 20/09/2012 à 07:43

En poste depuis six mois dans l'Aude, le préfet Éric Freysselinard nous a accordé un entretien sur les questions touchant aux énergies renouvelables. Il fixe sa méthode pour contourner les oppositions de plus en plus systématiques.

Le granulat est le matériau le plus consommé par l'homme après l'eau. Or les projets de carrière se heurtent systématiquement à l'hostilité des riverains. Quelle est votre position face aux oppositions qui se manifestent tant à Villemoustaussou, qu'à Paziols ou dans le Val de Dagne ?

On a besoin de granulats pour construire des routes, des maisons, ou la ligne du futur TGV. En moyenne, on consomme dans l'Aude 5,5 tonnes de granulat par an et par habitant. Sur l'Ouest audois, la consommation annuelle s'élève à 1,2 million de tonnes par an et ce chiffre, si rien ne ralentit la consommation, sera de 1,4 million en 2020. Aujourd'hui le déficit, toujours sur l'Ouest audois est de 200 000 tonnes par an et si rien ne se passe, en fonction de l'épuisement des carrières actuellement en exploitation, il sera de 800 000 tonnes en 2020. Ce déficit est comblé avec des granulats qui viennent de l'Ariège et du Tarn ce qui représente chaque année quelque 10 000 allers retours de camions. Nous avons besoin d'autoriser de nouvelles carrières. Il faut à tout prix éviter l'asphyxie, sans cela on ne peut pas avoir de développement économique. Un dossier de carrière c'est en général de 7 à 17 mois d'instruction qui analyse tous les impacts sur l'agriculture, la biodiversité, les sites. Les services de l'État, la Dreal, la DDTM, l'Agence régionale de santé, consacrent énormément de temps à l'étude de ces dossiers. Quand on donne un accord, on le fait en conscience.

Vous avez autorisé l'exploitation d'une carrière à Villemoustaussou ?

En ce qui concerne Villemoustaussou, l'instruction est close et l'autorisation a été délivrée mais elle ne peut fonctionner que si une convention est signée entre l'exploitant et le maire.

Il a pris ses fonctions en pleine période électorale au printemps dernier, le nouveau préfet de l'Aude Éric Freysselinard nous recevait hier pour aborder les grands dossiers environnementaux du département. Sur l'éolien, le photovoltaïque, les gaz de schiste ou les projets de carrière, il fait le point et définit sa méthode de travail.

Où en est aujourd'hui l'éolien dans l'Aude ?

20 parcs de taille et de capacité de production différentes sont actuellement en service dans le département. Sur les 5 dernières années, 30 % des projets qui ont été présentés n'ont pas abouti. Trois d'entre eux ont été annulés par le tribunal administratif et dix ont été refusés par les services de l'État.

... et le photovoltaïque ?

Actuellement 18 centrales au sol sont en service dans l'Aude, plus les installations privées sur les maisons individuelles ou les hangars agricoles. Dix projets supplémentaires sont en cours de réalisation et 28 autres sont à l'instruction.

Quelle est donc la situation du département en matière d'énergies renouvelables ?

L'éolien, le photovoltaïque et l'hydroélectrique et à un moindre niveau la production d'électricité thermique assurent 50 % de la consommation électrique des Audois. L'éolien, à lui seul, couvre 30 % cette consommation électrique. D'un autre côté, si l'on considère la consommation totale d'énergie, l'Aude ne couvre que 11 % de ses besoins. Il faudra donc développer les énergies renouvelables pour atteindre, à l'horizon 2020 le seuil fixé par l'Union européenne qui est de 23 %. Je rappelle que nous sommes dans un département qui bénéficie d'un ensoleillement remarquable et d'un très bon gisement éolien. 90 % de la surface du département est classée en ensoleillement fort, 66 % reçoivent suffisamment de vent pour accueillir des éoliennes. Ce qui ne veut pas dire qu'il faut faire n'importe quoi et n'importe où, il y a des normes à respecter en matière de proximité avec les habitations, de couloirs migratoires des oiseaux, de passage des chauves-souris, de protection des terres agricoles ou encore de proximité des grands sites patrimoniaux, les châteaux cathares, la Cité de Carcassonne.

Justement quelles sont les perspectives de développement et leur encadrement ?

Ce que je voudrais dire c'est que nous connaissons une crise économique et que l'on a besoin de se développer. Il ne faut pas que l'on soit trop conservateurs et bloquer tous les projets. Il faut prendre en compte le souci de l'intérêt général et accorder une plus grande confiance aux décisions prises par l'État ou les collectivités territoriales. Depuis six mois je suis régulièrement interpellé par des associations, des élus ou des citoyens sur ces sujets concernant des implantations d'éoliennes, de fermes photo voltaïques ou de carrières. Je voudrais leur dire que les choses sont souvent plus complexes qu'on ne le pense. On me dit : Monsieur le préfet, comment avez-vous pu signer une telle autorisation ? Les gens croient peut-être que le préfet a un pouvoir discrétionnaire qu'il prend une décision en fonction de ce qu'il pense, de son humeur. Je peux avoir une idée personnelle sur certains dossiers, mais les processus sont beaucoup plus longs et complexes. La décision intervient au terme d'une longue réflexion, de tous les services, de tous les acteurs, tous les aspects des problèmes sont balayés pendant plusieurs mois, voire un an. Le préfet est à l'aboutissement de tout ça. Du reste, on voit toujours les autorisations que l'on donne, mais on ne voit pas tout ce que l'on refuse au terme du même processus. Je regrette que l'on se retrouve, de plus en plus, devant la justice. La judiciarisation de la vie politique et administrative nous oblige à consommer beaucoup d'énergie. Tout ne se réduit pas au droit et puis la légalité et l'équité ne vont pas forcément de pair, ce serait trop simple.

Qu'en est-il du schéma régional air, énergie, climat ?

Ce schéma est copiloté par le préfet de région et le président du conseil régional il a fait l'objet d'une approbation et sera soumis à la concertation et au débat public avec des cartes et des objectifs chiffrés. Il n'impose rien, il fixe un cadre et de toute façon quel que soit le projet, il sera soumis aux mêmes règles d'instruction. Par ailleurs, dans l'Aude, un groupe de travail informel, je dirais un lieu de débat qui regroupe tous les services de l'État a été mis en place pour réfléchir sur le développement des énergies renouvelables. On est par exemple très attentifs sur les projets qui concernent les centrales photovoltaïques au sol. Il ne faut pas qu'ils mobilisent de grandes étendues de surfaces agricoles, la commission départementale de consommation des espaces agricoles étudie d'ailleurs tous les projets. De même que les projets éoliens, qui font aujourd'hui partie des installations classées, donnent lieu à une enquête publique et sont soumis au Coderst. (NDLR : Comité départemental de l'environnement des risques sanitaires et technologiques)

Vous faites état d'oppositions systématiques et de judiciarisation des dossiers concernant notamment les nouvelles implantations de sites de production d'énergies nouvelles. Quelle recette proposez-vous pour surmonter ces oppositions ?

Ma première recette c'est d'expliquer comment les choses marchent, comment les décisions sont prises, de communiquer. Il faut faire un travail de pédagogie. Et ça marche. D'autre part nous avons des outils réglementaires, comme les enquêtes publiques, la concertation. Globalement, j'essaye de répondre à toutes les inquiétudes.

chiffre

Le chiffre : 5,5

Tonnes > par an et par habitant. C'est la consommation annuelle de granulats, ces cailloux qui permettent de construire routes et maisons. L'Aude est déficitaire et doit en importer de plus en plus tant que ne s'ouvrent pas de nouvelles carrières.

«Il faut à tout prix éviter l'asphyxie»

Recueilli par Didier Babou

**COURRIER DE L'EXPLOITANT DU
18/10/2021 A L'ATTENTION DE
MR LE SOUS-PREFET, SUR LES
RETOMBEES ECONOMIQUE ET LES
EMPLOIS INDUITS PAR LE
PROJET**

SOUS PREFECTURE

12 rue du Palais

11300 LIMOUX

Limoux, le 18 octobre 2021

Monsieur le Sous-Préfet,

Suite à notre rencontre, je vous ai fait un récapitulatif de ce que permettrait l'obtention de l'arrêté Préfectoral d'autorisation d'exploitation de la carrière de Magrie.

1. Emplois

- Emplois directs :
 - 3 emplois sur le site même de la carrière
- Emplois indirects : Chauffeurs de camions
 - 3 à 4 postes pour assurer l'approvisionnement en matériaux pré-traités sur la plateforme de Limoux, et pour les livraisons.
- Emplois indirects : Sur le site de Limoux :
 - 2 postes pour le traitement des matériaux pré-traités et le chargement des camions.
 - 1 poste administratif : pesée, planning et facturation
- Emplois indirects : Installation d'une centrale à béton prêt à l'emploi

Les qualités intrinsèques des matériaux de Magrie permettent la fabrication de béton prêt à l'emploi et pour le fonctionnement de ce matériel, il faut créer :

- 1 emploi de centraliste
- 1 emploi de laboratoire, agent de planning
- 2 à 3 emplois de chauffeurs de camion-toupie

Dans le cas de non obtention de l'Arrêté Préfectoral, le développement de l'entreprise JUMELLE serait stoppé, et il faudrait envisager de réduire la voilure tant au niveau humain qu'au niveau matériel.

- Pertes d'emplois possibles :
 - 1 emploi administratif
 - 4 à 5 postes d'opérateurs machine et chauffeur engin et camion
- Au niveau matériel :
 - Vente de cribles et concasseur
 - Vente d'un chargeur sur pneus

De plus, le dépôt du 26 rue Jean Mermoz à Limoux, n'aura plus sa raison d'être, et il pourrait être vendu ou loué et l'entreprise se repliera sur son site de Cournanel qui serait suffisant pour réaliser les activités restantes.

2. Retombées économiques

- Pour la commune de Magrie : Loyer et redevances

Le loyer pour l'exploitation de la carrière sera de : 20 000 €FHTan (Forfait)

La redevance forage dûe à la mairie est de 0.50 €/t HT par tonne vendue au-dessus de 20 000 tonnes ce qui entraîne par an si le volume moyen de 80 000 tonnes est atteint un gain total pour la commune de Magrie de 50 000 € par an, et au maximum de l'autorisation à 100 000 tonnes, un gain total de 70 000 € par an.

De plus l'entreprise JUMELLE, créerait un établissement secondaire sur la commune de Magrie, ce qui entraînera le versement de la CFE et de la CVAE à cette même commune, ou à la communauté de communes.

Actuellement l'entreprise JUMELLE loue une partie du terrain de la carrière pour une activité soumise à déclaration ICPE dont le loyer est de 6 000 €/an Il va de soit que si l'autorisation n'est pas donnée, ce bail sera arrêté.

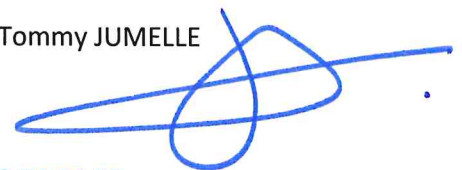
- Pour la commune Limoux

L'arrêt du fonctionnement du dépôt du 26 rue Jean Mermoz à Limoux, entraînera la suspension de ces taxes CFE et CVAE pour la commune de Limoux et de la communauté de communes.

L'obtention de l'Arrêté Préfectoral permettra à la SAS JUMELLE d'assurer le développement prévu, et par la suite de pérenniser et compléter ses activités dans le secteur du bassin Limouxin qui économiquement est durement touché par la crise.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sous-Préfet, l'expression de mes respectueuses salutations.

Tommy JUMELLE



26 rue Jean Mermoz 11300 LIMOUX - Téléphone : 04.68.74.00.63

N° SIRET : 892 596 511 000 14 - N° APE : 4672 Z

N° TVA : FR 76 892 596 511