



## ASSOCIATION DE DÉFENSE ET DE DÉVELOPPEMENT DU BEAUJOLAIS VERT ET DU VAL D'AZERGUES

à l'attention de Mesdames et Messieurs les élus  
du Beaujolais-Vert et de la vallée d'Azergues

Le 4 février 2016,

Madame , Monsieur,

Nous vous avons adressé fin janvier un courrier personnel vous informant de la volonté de l'entreprise VICAT de présenter à nouveau son projet de carrière au lieu-dit Longeval/Pully. La zone concernée est à mi-parcours de la portion de D385 dite "Route de la vallée d'Azergues", au point de jonction entre les trois communes de Chamelet, Saint-Just d'Avray et Chambost-Allières.

Nous espérons que cette note de synthèse vous aura donné une vision d'ensemble sur les enjeux de ce projet et de mesurer ses conséquences sur l'avenir de notre vallée.

Mais si l'approche globale permet de bien situer le problème dans son contexte, seule une analyse très concrète permet d'en repérer les différents aspects et d'éclairer les zones d'ombre.

L'observation doit se faire plus précise, elle doit balayer toutes les composantes du problème pour les comprendre et en prendre la mesure. Le diable est parfois dans les détails...

Depuis l'envoi de la note de synthèse, nous avons poursuivi notre travail afin de vous transmettre aujourd'hui un nouveau document, il s'agit d'un questionnaire.

Nous ne vous demandons pas d'y répondre, ce sera à VICAT de le faire s'il maintient sa demande.

Nous souhaitons seulement que vous en ayez une lecture attentive afin de forger votre réflexion.

Pour conclure ce message, nous voulons insister sur un point important :

Nous ne sommes pas des "opposants systématiques", nous ne sommes pas "contre tout", nous ne voulons pas "bloquer la liberté d'entreprendre", etc...

Bien au contraire, nous pensons qu'il est temps d'être constructifs, ambitieux et innovants ; et de stimuler le développement économique de la vallée d'Azergues en privilégiant l'accueil de petites entreprises porteuses d'emploi et respectant l'environnement. C'est dans ce but que nous voulons protéger les atouts majeurs d'accessibilité, d'attractivité et de cadre de vie de notre territoire.

Merci de votre attention.

## Et si on installait une carrière géante en vallée d'Azergues...

Devant cette hypothèse, nous avons rédigé un ensemble de questions destinées au groupe VICAT. Cette entreprise nous a assuré de toute l'attention qu'elle porte aux habitants des secteurs dans lesquels elle envisage d'installer une carrière.

Ses représentants ont insisté sur le fait que son projet est ambitieux mais qu'il ne peut pas nous nuire, et que notre avis sera écouté... Aussi, nous comptons bien qu'elle nous apporte des réponses sincères et détaillées.

Ces questions sont aussi destinées à nos élus locaux et départementaux, à nos adhérents et plus largement à tout citoyen habitant dans notre vallée. Non pas pour y répondre... mais pour y réfléchir. Devant un projet aussi ambitieux, tout le monde doit pouvoir mesurer les enjeux.

L'objectif de ce travail est de quitter l'analyse globale que nous avons proposée dans notre première note adressée aux élus, il s'agit de mieux connaître ce qu'est l'exploitation d'une carrière en roche massive, de plonger dans le concret : Quels sont les risques et les conséquences ? Qui est touché ? Qu'est ce ça coûte aux habitants, aux entreprises et à la collectivité ? Est-ce que ça rapporte quelque chose ?

Voici les thèmes en vrac :

- environnement
- santé
- économie
- filière bois
- cadre de vie
- transport
- accidents
- pistes cyclables
- usure des routes
- emploi
- valeur foncière ou immobilière
- bruit
- vibrations
- ressource en eau
- inondations
- pollution rivière
- pollution de l'air
- plan climat

Nous avons étudié tous ces thèmes. Certains se prêtent plus à des inventaires (faune, flore) ou à des états des lieux (qualité de l'eau, de l'air, du silence...) qu'à des questions.

Nous ne traiterons pas le cas de l'avenir du château de Longeval dans ce document. Il mérite une étude à lui tout seul, elle a été faite par ailleurs.

Ce document est donc "un extrait" de nos réflexions.

Deux remarques importantes :

- Cette liste n'est évidemment pas exhaustive. Nous sommes preneurs de toutes vos questions complémentaires.
- Bien qu'appuyés par un groupe d'experts, nous pouvons commettre des erreurs ou imprécisions. Merci de nous apporter toutes vos critiques ou remarques.

## Valorisation des ressources forestières

1. La destruction des surfaces de forêts sur le site où s'installe une carrière est soit totale (évacuation de toute la végétation et de la totalité du sol pour atteindre la roche) soit pernicieuse (étouffement des couverts végétaux à proximité et à distance de la zone d'exploitation par l'accumulation de poussières). Il conviendrait d'évaluer les surfaces forestières détruites directement et les surfaces impactées par les poussières en précisant la densité des dépôts.
2. Concernant les essences forestières détruites, s'agissant d'une forêt en pleine phase de production qui a une réelle valeur économique, il conviendrait de chiffrer précisément la perte économique à court terme pour l'ensemble de la filière bois, de l'exploitation à la deuxième transformation.
3. Concernant les surfaces forestières voisines impactées, il conviendrait d'établir une carte distinguant les différentes zones selon la densité des dépôts et donc selon leur impact au regard de la croissance forestière.
4. Concernant les essences forestière dont la croissance sera perturbée en vitesse et en volume de production, il conviendrait d'estimer la perte économique pour l'ensemble de la filière bois, de l'exploitation à la deuxième transformation. Ce calcul est plus compliqué car la valorisation des ressources forestières est une affaire de long terme, la perte doit donc être estimée à 10 ans, 20 ans et 30 ans.
5. Cette perte économique devra également être analysée au regard de l'affaiblissement induit sur l'ensemble de la filière bois en perte d'emplois directs.
6. Cette perte de ressources pérennes est également à analyser dans le cadre d'un manque à gagner pour les budgets actuels et à venir de la collectivité actuellement propriétaire (département du Rhône).
7. Reconnaissant le rôle dévolu à la forêt (fixation du carbone, régulation des eaux, maintien de la biodiversité, maintien de la qualité des sols et de la ressource en eau), le département du Rhône s'est engagé dans un plan "climat énergie" territorial (PCET). Il a également signé une convention pour accompagner la filière bois dans la production de bois énergie et pour une gestion durable de la forêt. Ainsi, en cas de vente de ses forêts, et au delà de la perte économique directe à court, moyen et long terme, il conviendrait d'estimer les conséquences d'un tel renoncement sur la lutte contre le changement climatique et sur le suivi des intentions affichées vis à vis de la filière bois.

## **Risques liés à la déforestation - Inondations**

8. L'extraction des roches provoque un important découvert végétal en bassins versants, il conviendrait d'en évaluer les conséquences sur les risques d'inondation et les coûts prévisibles pour la collectivité.
9. En cas de fortes pluies, le ruisseau de Pully dont le linéaire est très direct ne pourra absorber les excédents de ruissellement liés à la déforestation ni ralentir leur vitesse. Il conviendrait d'évaluer le coût des aménagements rendus nécessaires pour éviter tout risque de débordement sur la D385.

## **Risques liés à la déforestation – Asphyxie de la rivière**

10. L'extraction, la manutention, le stockage et le transport des matériaux vont générer des poussières fines de silice dont la dangerosité est attestée. Cette « farine de roche » emportée par les eaux de ruissellement vont créer des « eaux lourdes » riches en silice. Ces boues seront charriées par le ruisseau de Pully et viendront se déverser dans la rivière Azergues. Il conviendrait d'évaluer la teneur en silice de ces boues en conditions météorologiques normales ou en cas de pluviométrie élevée. Ce risque concerne le ruisseau, la rivière et les biefs.
11. Quelles seraient les incidences en situations d'étiage modéré à sévère ?
12. Ce type de pollution agit par colmatage du fond de rivière en asphyxiant la flore aquatique, les micro organismes et bien sûr les poissons privés d'aliments et dont les branchies subissent le même colmatage. Il conviendrait de mesurer l'impact de ce type de pollution sur une rivière qui a fait l'objet de gros efforts financiers de la part de la collectivité.
13. Le contrat de rivière Azergues porté par le Pays Beaujolais et l'ensemble des communes du bassin versant donne des signes d'amélioration encourageants. On note par exemple que certaines espèces sentinelles comme l'écrevisse à pieds blancs est de retour dans le secteur de Longeval/Pully, or l'installation d'une carrière apportera un trouble important sur la vie aquatique. Il conviendrait d'évaluer la perte d'investissement de la collectivité si ses efforts sont ainsi anéantis et les conséquence sur sa politique environnementale à venir.
14. Les conséquences de cette pollution citée plus haut auront un effet destructif sur la ressource halieutique et donc sur l'activité de pêche. Il conviendrait de mesurer l'impact économique subit par les sociétés de pêche, et l'effet induit sur le nombre de pêcheurs et la dynamique halieutique du secteur.

## **Valorisation des ressources fourragères et de l'élevage et autres activités liées aux animaux**

15. Les travaux d'extraction, de manutention, de stockage et de transport des matériaux vont générer des flux de poussière importants, particulièrement en période sèche. Il conviendrait d'évaluer les surfaces impactées par ces poussières, les périodes et les densités. Il s'en suit des risques de perte de productivité fourragère par réduction de la photosynthèse et des pertes d'appétence des fourrages, qu'ils soient secs ou sur pied.
16. Les fourrages secs récoltés seront porteurs de ces poussières, ils vont restituer une partie de ces dernières dans les bâtiments d'élevage au moment de la mise en stock, du déstockage et de la distribution. Il conviendrait de connaître les risques respiratoires encourus pour les animaux et les travailleurs intervenant dans ces espaces confinés.
17. Les ruminants des élevages laitiers ou viande sont sensibles à l'ingestion de ces poussières, en raison de la forte présence de germes telluriques dans le bol alimentaire et de l'effet tampon de ces poussières sur le PH de la panse. Les effets de ces deux paramètres, cumulés ou non, ont pour effet de modifier la digestion des ruminants. Il conviendrait de connaître les risques digestifs encourus par les ruminants.
18. L'ensemble de ces phénomènes risquent de perturber profondément les résultats sanitaires et zootechniques des troupeaux soumis à ces pollutions par respiration ou par ingestion des fourrages secs ou sur pied. Il conviendrait de connaître les autres risques physiologiques (reproduction notamment) encourus par les ruminants.
19. Les questions précédentes sont également posées pour l'élevage équin.

## **Valorisation des ressources cynégétiques**

20. La faune sauvage sera elle aussi soumise aux conséquences de ces flux de poussières. Il conviendrait également d'évaluer les risques respiratoires et alimentaires pour les différentes espèces locales, en particulier pour les espèces cynégétiques.
21. Outre les risques sanitaires, une carrière engendre d'importantes perturbations sur la population des espèces cynégétiques (bruit, vibration, passages de camions). Il conviendrait d'évaluer les conséquences sur la présence et les flux de ces espèces dans les zones de chasse.
22. En fonction des réponses apportées à la question précédente, il conviendrait de mesurer l'impact économique subit par les sociétés de chasse, et l'effet induit sur le nombre de chasseurs et la dynamique cynégétique du secteur.

## **Risques liés à l'envol des poussières de silice fine – Santé humaine**

23. Les massifs concernés ont été repérés comme suffisamment ventés pour être intégrés au schéma éolien. Les vents du nord et du sud exposeraient donc la population aux risques d'une grande dispersion de particules fines de silice. Il conviendrait d'étudier et de cartographier l'ampleur des zones impactées. Il sera aussi nécessaire d'exposer les risques sanitaires encourus par les habitants et leurs zones de répartition.
24. Les effets délétères dus aux particules fines, notamment lorsqu'il s'agit de poussières de silice, affectent particulièrement les jeunes enfants, les personnes âgées et toute personne vulnérable au niveau respiratoire (asthme, insuffisance pulmonaire, etc.). Il est donc important de répertorier les structures (écoles, garderies, accueil médical et gériatrique) et les personnes concernées et d'évaluer le risque sanitaire spécifique à ces populations.
25. Le département est engagé dans la lutte contre la pollution de l'air atmosphérique et s'appuie sur le travail de l'association Air Rhône-Alpes chargée de surveiller la qualité de l'air. Vu son encaissement et son orientation, notre vallée est déjà fortement affectée, il conviendrait de confronter le surplus de pollution prévisible aux engagements pris.

## **Risques liés au bruit - Cadre de vie, Attractivité, Tourisme**

26. Au regard du caractère encaissé du site, le bruit généré par l'extraction, la manutention, le stockage et le transport des matériaux, dégradera fortement la qualité de silence du secteur. Il conviendrait d'évaluer l'impact sonore (fréquence, durée, volume) selon les types de bruits (déflagrations, grondements, bruits d'engins, d'équipements, de camions, etc.). La portée de ces nuisances sonores devra être cartographiée afin de visualiser les conséquences pour les riverains et pour les habitants des hameaux et villages voisins.
27. Ce bruit est une perturbation majeure pour toute activité de loisirs ou de tourisme. La question précédente est également posée afin de mesurer le risque économique à prévoir sur la dynamique touristique du secteur : cela concerne notamment les activités de chasse, de pêche, de simple promenade, de randonnée équestre ou pédestre.
28. De même, compte-tenu de la qualité du paysage et du calme qui baigne ce secteur, deux entreprises de tourisme sont riverains immédiats du projet :
  - une ferme-équestre dont l'activité est la randonnée dans les massifs forestiers concernés et l'accueil de groupes en séjour dans un grand gîte (30 lits)
  - une structure destinée à l'accueil avec hébergement pour l'organisation de séminaires, réunions familiales, fêtes et événements

Ces activités sont exercées autant en semaine que le week-end. Il conviendrait d'évaluer l'impact des nuisances sonores, d'une part en terme de risque pour la pratique équestre, d'autre part en terme de dégradation du cadre de vie imposée aux hôtes ou aux cavaliers.

29. Cette évaluation devra permettre d'estimer la perte de clientèle et donc d'activité pour ces entreprises afin de calculer les conséquences économiques et les effets induits en

terme d'emplois directs et indirects.

## Conséquences liées à l'augmentation du trafic de camions poids-lourds et super lourds

30. La D385, principale voie départementale de desserte du site, ne pourra pas absorber sans danger le trafic supplémentaire créé par l'installation d'une carrière aussi ambitieuse. L'évacuation de 500 000 tonnes de matériau par an correspond à une augmentation annuelle du trafic de 25 000 camions (avec une charge utile de 20 tonnes par camion en moyenne). La desserte d'une telle carrière entraîne donc une rotation d'au moins 120 chargements par jour de camions de fort tonnage, auxquels il faut ajouter les PL des artisans locaux. Soit un trafic allers-retours estimé à 300 passages de camions supplémentaires sur la vallée d'Azergues. Si on prend une amplitude journalière de 10H (de 7H à 18H avec 1 heure de coupure), cela représente « un camion de plus » toutes les 2 minutes. Aujourd'hui le trafic de camions est déjà important, l'implantation d'une carrière à Longeval/Pully entraînerait le doublement du flux de véhicules PL et Super PL entre Chambost-Allières et les Ponts-Tarrets. On passerait à un camion par minute. L'étude de ce trafic doit être détaillée en volume, amplitude et répartition horaire, type de véhicules, charges et destination.

### **La sécurité des personnes**

31. Selon une étude du ministère de la santé, les principales nuisances générées par des camions sont le bruit, les polluants d'échappement, les poussières mises en suspension par ces camions et surtout les accidents supplémentaires. Les personnes habitant à proximité des routes empruntées par ces camions ou circulant sur les trottoirs sont donc affectées par cette circulation. Il conviendrait de décrire l'ampleur du bruit ajouté et de la pollution atmosphérique diffuse qui se répandra dans la vallée d'Azergues. Il semble nécessaire de connaître l'ensemble des zones impactées et les conséquences sur la population en termes de sécurité, tranquillité et nuisances.
32. Le trafic des véhicule poids-lourds ou super-lourds cause des risques dans la traversée des villages, en raison du gabarit des camions (qui parfois doivent se croiser...). Notamment pour les personnes âgées, pour les enfants qui circulent pour aller et revenir de l'école et pour les adolescents qui rejoignent ou reviennent des arrêts de bus. Il conviendrait de préciser l'impact sur la sécurité des personnes et le coût des mesures de protection à mettre en place.
33. Ce trafic de gros camions est accidentogène, en particulier à cause du comportement qu'il génère chez les usagers de la route. C'est l'impatience due à l'exaspération du conducteur qui explique les dépassements dangereux. Les accidents impliquant des camions sont presque toujours graves (12% des tués). Il conviendrait de préciser l'augmentation de ce risque et d'étudier les solutions techniques permettant d'améliorer la sécurité routière sur la D385 en conséquence.
34. Il existe également des risques importants sur les pistes cyclables. En milieu urbain, 7% des accidents impliquant un cycliste sont graves ou mortels. Si l'accident se produit avec un poids lourd, le risque est de 42 %. Le phénomène d'aspiration lié au passage d'un véhicule de fort tonnage sur une portion rapide aggrave considérablement ce risque. Il conviendrait de préciser ce risque et d'étudier les solutions techniques permettant de



protéger les cyclistes.

35. Ce trafic supplémentaire de camions impliquera d'importantes mesures d'aménagement de la voirie. Par exemple, la sécurisation de la piste cyclable ou le doublement des voies en portions rapides afin de limiter les dépassements dangereux. Il conviendrait d'évaluer le risque accidentogène supplémentaire et le coût des travaux de prévention des risques pour la collectivité.

### **La sécurité et l'entretien des ouvrages**

36. Il conviendrait également d'étudier très sérieusement les risques d'affaiblissement, par la vibration de la voirie, des ouvrages d'art longeant la route, notamment dans les villages. A titre d'exemple on peut citer les soutènements (fonds supérieurs et inférieurs) qui bordent la D385 à l'entrée nord de Chamelet ou à la sortie sud de Ternand. Si des renforcements préventifs sont à prévoir ou si une surveillance des ouvrages doit être mise en place, il est indispensable d'en évaluer les coûts pour la collectivité.
37. Le salissement et la dégradation des abords des chaussées sur tout le linéaire routier et particulièrement dans les villages est aussi aggravé par le flux de véhicules poids lourds, il sera également à étudier pour évaluer le coût supplémentaire d'entretien et de réparation de ces surfaces.

### **La saturation de la D385**

38. L'impact économique de ce surplus de véhicules à fort gabarit sera très négatif, du fait des encombrements routiers. Il conviendrait d'évaluer les conséquences d'une telle augmentation du trafic de camions sur la mobilité routière dans la vallée d'Azergues. Pour en comprendre l'enjeu économique, il est nécessaire de connaître le temps ajouté aux trajets domicile-travail, aux parcours de desserte scolaire, aux liaisons clients-fournisseurs, au fret commercial, etc. et leurs coûts pour la collectivité.
39. La perte d'accessibilité de la vallée d'Azergues sera un frein considérable à son développement économique et jouera comme un handicap dans l'implantation de nouvelles entreprises. On peut craindre le même effet sur son dynamisme touristique, social et culturel. C'est l'attractivité du secteur tout entier, de la zone des pierres dorées jusque dans le haut Beaujolais qui sera impactée. Comment évaluer cette perte ? En temps perdu pour la vie professionnelle ou privée, en argent gaspillé sur la route, en atteinte au cadre de vie, en diminution de la valeur foncière des terrains, habitations, entreprises, etc. Toutes ces questions relèvent d'une étude plus générale sur la mise en difficulté de l'avenir de notre territoire et de ses habitants. Il faudra y répondre.

## L'usure de la voirie – Coût pour la collectivité

À masse roulante égale et sur un parcours similaire, le transport routier consomme quinze fois plus d'énergie que le train par tonne de marchandises. Cet écart gigantesque est lié pour l'essentiel aux frottements des pneumatiques sur la route. Pour assurer la sécurité de la conduite, les pneus doivent adhérer au support, ce qui crée une résistance au mouvement (d'où la dépense d'énergie) et une usure de la bande de roulement...

La tribologie (étude de l'usure liée aux frottements) démontre que l'usure des revêtements routiers varie comme la quatrième puissance de la charge à l'essieu. Ainsi, le passage d'un véhicule de 44 tonnes sur 5 essieux dégrade autant la route que le passage de 145 000 véhicules légers environ. D'ailleurs, le calcul des revêtements routiers tient compte presque uniquement du flux de poids lourds, les automobiles intervenant très peu ou pas du tout sur l'usure de la route.

40. 300 passages supplémentaires de véhicules à lourde charge, type 44 tonnes sur 5 essieux, auraient un impact important sur l'état de la D385. Usure accélérée de la couche de roulement, lissage de l'enrobé, faïençage, création d'ornières, etc... on peut facilement prévoir une explosion du budget de voirie, notamment sur le secteur des pierres dorées.

Il conviendrait donc de réaliser une étude technique afin de calculer l'accélération de ces différentes formes de détérioration de la chaussée et son impact sur la fréquence des entretiens, réparations et renouvellements qui s'ensuivront.

41. Connaissant ces éléments, il faudra réaliser une étude économique détaillée afin d'évaluer les coûts pour la collectivité.

## L'emploi

Concernant l'emploi, une carrière est une structure très automatisée nécessitant peu de personnel. Ce sera évidemment le cas pour une installation modèle telle que celle décrite par la société Vicat. Le site de l'UNICEM (fédération des carriers et cimentiers) est d'ailleurs très clair à ce sujet : *"La carrière est un site industriel sur lequel travaille une petite équipe (de moins de dix personnes le plus souvent)"*.

Questionnée sur ce point, la société Vicat annonce la "création" d'une petite douzaine d'emploi (1 chef de carrière, 1 ingénieur, 1 technicien de laboratoire, 1 technicien qualité et environnement, 2 pilotes d'installation, 3 chauffeurs d'engin, 1 employé de maintenance, 1 employé au contrôle de la pesée).

En creusant un peu, nous apprenons que les techniciens ne seront présents que quelques demi-journées par mois, il s'agit d'emplois tournant sur plusieurs sites. De même les postes à responsabilité seront des mutations internes ou des embauches hors-zone basées sur une expérience professionnelle très spécialisée. Reste 5 emplois qui seront peut-être créés... mais ce n'est pas sûr car l'entreprise Vicat nous explique qu'il y aura sans doute du personnel venant d'autres sites à reclasser.

Pourquoi la société Vicat n'a-t-elle pas parlé des emplois de chauffeurs ? C'est simple, pour exploiter ses carrières cette entreprise n'emploie pas de chauffeurs, de même qu'elle ne possède pas de camions. Le transport est une fonction totalement externalisée et la présence de beaucoup de camions en plus roulant sur nos routes n'ajoutera pas un emploi de camionneur sur notre secteur.

L'emploi est une question-clé pour le territoire, un argument souvent brandi lorsqu'une entreprise s'installe et qui peut séduire les élus et la population. Il est donc très important que toute la clarté soit faite sur les besoins réels en personnel, exprimé en UTH (unité de travail humain) sur l'année, nécessaires à l'exploitation de la carrière projetée.

42. Ainsi, il conviendrait d'indiquer précisément le nombre (en UTH/an), la qualité et le mode de recrutement des embauches prévues, de sorte que l'on puisse mesurer la réelle création d'emploi sur notre secteur.
  
43. Afin d'apporter toute la lumière sur le "bilan emploi" que l'on peut attendre de ce projet de carrière, il sera tout aussi important de mesurer l'impact économique que subirait les entreprises voisines du projet et plus largement, l'ensemble des entreprises et des activités économiques de la vallée d'Azergues. Il conviendrait donc d'évaluer le nombre des emplois locaux, directs ou indirects, détruits ou mis en difficulté par ce projet.

C'est cette étude qui nous donnera le bilan emploi.