



Carrière de roches massives éruptives

Lieux-dits "Bas Estérel et Pierres bleues"

Demande de renouvellement
d'autorisation d'exploitation
au titre des articles
L.511-1 à L.517-2 du Code de
l'Environnement



Addendum en réponse à l'avis
de l'autorité environnementale

n°Ae : 2017-68

27 octobre 2017

Préambule

Le projet CEMEX du Pont du Duc vise à :

- maintenir l'exploitation d'un gisement rare, la rhyolite, répondant à des chantiers ayant besoin de ces matériaux pour ses caractéristiques techniques et de couleur. La couleur rosée de la pierre est caractéristique des aménagements et constructions du Massif de l'Estérel : pistes forestières dans le Massif de l'Estérel (par exemple DFCI de Font Freye H83 sur la commune des Adrets de l'Estérel), d'aménagement littoraux (par exemple digue de Mandelieu), restauration de patrimoine bâti dans le Massif de l'Estérel, etc.
- accueillir et valoriser des matériaux inertes du BTP pour, en partie les recycler et, en partie réaménager la carrière. Cette nouvelle activité répond à des besoins importants du marché local qui manque de solutions durablement autorisées.
- réaménager la carrière pour y accueillir le public en mettant en valeur le paysage, les curiosités géologiques et la biodiversité (hirondelles, roselières, rapaces, etc.). Une fois réaménagé, le site sera rendu à la collectivité et ouvert aux promeneurs.

Le projet CEMEX réduit et maîtrise ses impacts sur l'environnement :

- 2 Ha sont d'ores et déjà réaménagés et rendus à la collectivité,
- 13 Ha environ sont déjà réaménagés mais sont maintenus dans le périmètre de renouvellement d'autorisation pour harmoniser et assurer la continuité du réaménagement final. Ces secteurs sont sur la partie sommitale au Nord et au niveau des plans d'eau et roselière au Sud,
- les 10 Ha restant seront pour une partie extraits puis réaménagés et pour une autre partie uniquement réaménagés (zone des installations et bassin tampon derrière l'éperon),
- l'extraction de rhyolite est réduite à 50 000T/an (70 000T/an maximum en cas de chantier important) contre 400 000T/an historiquement et 255 000T/an sur la dernière autorisation,
- le site de Pont du Duc a deux certifications environnementales (ISO 14001 et étape 4/4 de la charte des industries extractives) qui reconnaissent la bonne prise en compte de l'environnement dans la gestion au quotidien du site.

Suite à l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68, CEMEX Granulats Rhône Méditerranée apporte les réponses et compléments suivants :

1.1 Contexte du projet (p5 de l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68)

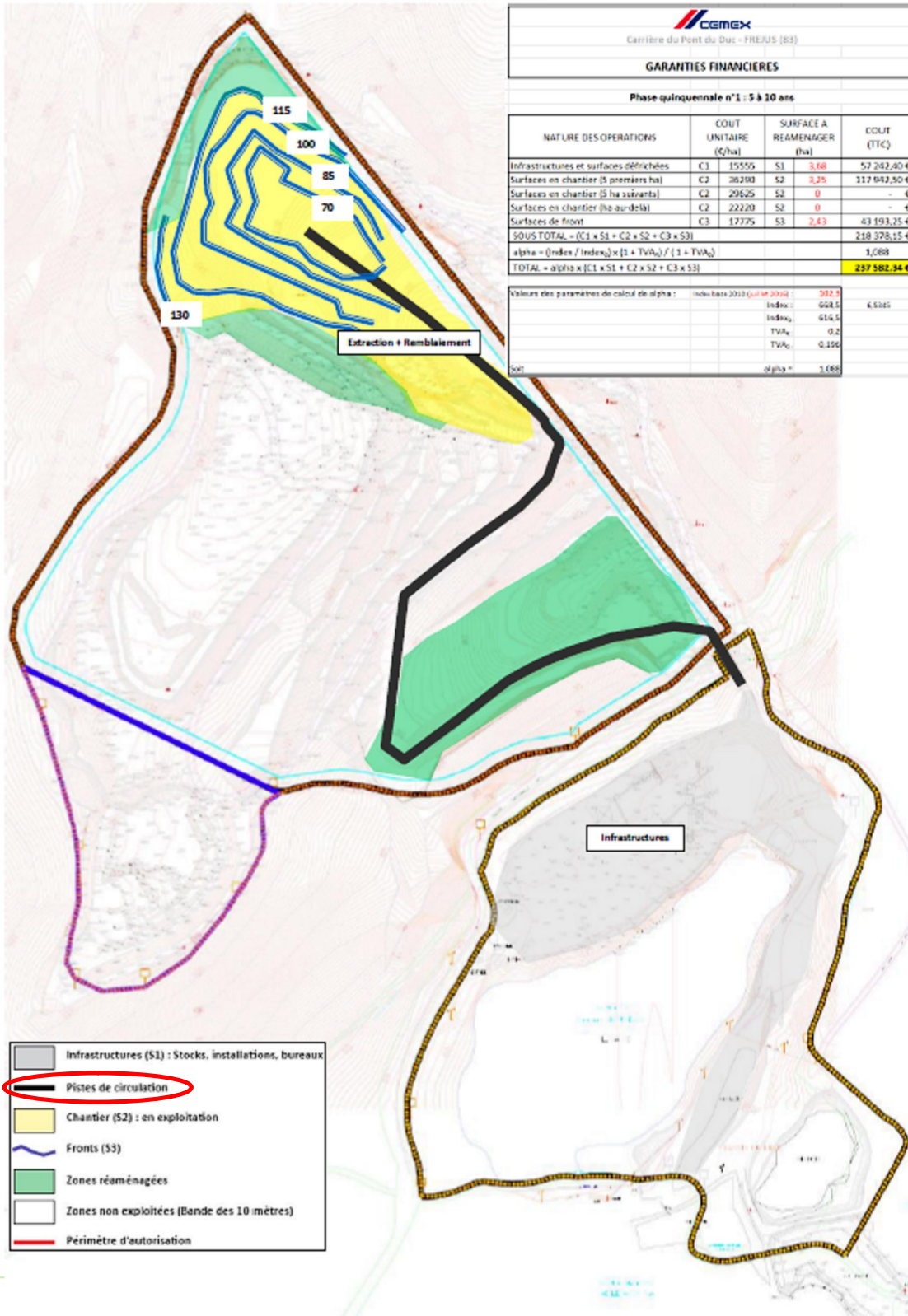
L'autorité environnementale rappelle l'historique de la présence de CEMEX Granulats Rhône Méditerranée sur le site de Pont du Duc. Une précision est à apporter. Malgré ses changements de nom, l'entreprise exploite la carrière depuis 1991. Dans un premier temps, en 1991, c'est sous le nom de « Société et Entreprise Morillon Corvol » que la carrière est exploitée. Puis la société « Morillon Corvol Rhône Méditerranée » est venue au droit de « Société et Entreprise Morillon Corvol » en 1999. Dans un dernier temps, « CEMEX granulats Rhône Méditerranée » est venue au droit de « Morillon Corvol Rhône Méditerranée ». CEMEX est bien titulaire de l'arrêté préfectoral du 4 novembre 1988 pour l'installation de traitement et de l'arrêté préfectoral du 2 février 1999 complété par les arrêtés préfectoraux des 13/08/2014 et 18/01/2016 comme expliqué dans la suite de l'exposé de l'autorité environnementale.

Par ailleurs, la demande d'autorisation du 5 août 2004 a été déposée par Morillon Corvol Rhône Méditerranée devenue par la suite CEMEX Granulats Rhône Méditerranée.

1.2 Présentation du projet et des aménagements projetés (p7 l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68)

L'Ae recommande de mieux expliciter dans l'étude d'impact les raisons rendant nécessaires la création d'une nouvelle piste d'accès, ainsi que sa localisation, et d'en évaluer les impacts, notamment paysagers.

La visite terrain des rapporteurs de l'autorité environnementale a permis de localiser la piste d'exploitation qui va être créée. Cette piste sera créée de manière temporaire dans le cadre de l'exploitation du carreau Nord pour s'adapter aux contraintes réglementaires du document d'urbanisme. Sa création ne nécessitera aucun travaux supplémentaires non identifiés dans l'étude d'impact puisqu'elle sera créée par le réaménagement du bassin tampon. Cette piste n'existera plus au terme des 10 années d'exploitation. Elle est identifiée dans le phasage d'exploitation et les plans des garanties financières (cf. dossier volume 1 demande d'autorisation p 89 et 101) repris ci-après.



Pour répondre à la question relative à l'impact visuel éventuel que pourrait engendrer la création d'une nouvelle piste permettant l'accès au carreau Nord :

- le seul endroit depuis lequel elle sera visible se situe sur la RN7 au niveau de l'entrée du stand de tir (cf. vue 16 page 26 de l'étude paysagère),

- il s'agit d'une piste temporaire uniquement en service durant la période de mise en remblai du carreau nord. Elle sera supprimée une fois l'exploitation terminée,

- les aménagements nécessaires à sa réalisation (déblais /remblais) seront englobés dans le projet de remise en état finale.

Cette piste reste confinée dans l'espace fermé de la carrière et sa hauteur ne dépasse pas celle de l'éperon rocheux.

Deux tracés avaient été étudiés mais l'évitement de stations de mufliers tortueux situées sur la berge du bassin tampon en parallèle et en contre bas de la piste d'accès actuel au carreau d'extraction a conduit à retenir ce tracé.

2.2 Analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu (p11 l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68)

L'Ae recommande, en s'appuyant notamment sur le projet de plan de gestion départemental des déchets du BTP du Var, de compléter l'analyse du gisement de déchets inertes issus du BTP disponible à l'échelle des 10 années d'exploitation, ainsi que des autres filières de valorisation, afin de justifier les possibilités d'atteindre la « variante haute » de remise en état du site.

En complément des éléments présentés dans l'étude d'impact pages 331 et 356, il est précisé que les besoins d'accueil de matériaux inertes issus du BTP pour atteindre la variante haute sur le projet de la carrière sont de 255 000T/an, il est prévu que 30% soient recyclés et les 70% restants soient valorisés dans le réaménagement du site. Le Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets issus de chantiers du Bâtiment et des Travaux Publics (PDPGDBTP) du Var (cf. p76 et p100) a estimé dans son état initial de 2015, sur le secteur de Fréjus/Saint-Raphaël (donc dans le rayon de chalandise le plus proche de la carrière du Pont du Duc), une production de 296 000T/an de déchets dont un flux d'inertes égal à 263159T/an. Aussi, rien que sur le marché local situé à moins de 15 km, les matériaux disponibles suffisent à répondre au besoin du projet dans sa variante haute. Pour mémoire le PDPGDBTP 83 estime qu'il s'agit d'un « secteur important et dynamique avec un déficit certain d'installations de toutes catégories en fin 2015 ».

Si on élargit le rayon de chalandise à 25 km, une partie du bassin de production du marché du Golfe de Saint-Tropez peut être prise en charge. D'après le PDPGDBTP 83 (p78 et p100), ce marché produit 151 000T/an de déchets du BTP dont un flux d'inertes égale à 134 883T/an, il n'a « quasiment aucun stockage de déchets inertes [...] ce bassin présente un déficit global d'installations pour traiter les déchets du BTP ». C'est un bassin « en déficit complet d'installation en règle, toutes catégories d'installations confondues ». Aussi, ces 134 883T/an du marché du Golfe de Saint-Tropez viennent s'ajouter aux 263 159T/an du marché de Fréjus/Saint-Raphaël.

De plus, la notion de bassin peut s'étendre aux communes limitrophes dont celles situées à la frange Est des Alpes-Maritimes, seront alors captés des matériaux issus des secteurs dynamiques tels que Mandelieu. Seules les solutions de proximité pourront être pertinentes.

Cette analyse à partir de l'état initial de 2015 du PDPGDBTP 83 est confortée dans le temps par son analyse prospective comme le présente le tableau suivant (extrait p100). Les flux d'inertes sur le marché Fréjus/Saint-Raphaël et sur le marché du Golfe de Saint-Tropez vont continuer à augmenter en 2021 et 2027 :

TABLEAU 18 . FLUX D'INERTES A 6 ET 12 ANS PAR BASSIN

BASSINS	Population INSEE 2015	Flux d'inertes 2015	Population 2021 à raison de + 1% par an	Flux d'inertes 2021	Population 2027 à raison de + 1% par an	Flux d'inertes 2027
Aups	8 160	19 463	8 662	2 015	9 195	21 931
Artuby Dracénié	106 992	255 197	113 572	270 892	120 557	287 552
Barjols Haut Var Verdon	26 071	62 185	27 674	66 009	29 376	70 068
Cœur du Var	40 994	97 779	43 515	103 792	46 191	110 176
Golfe de Saint Tropez	56 550	134 883	60 028	143 178	63 720	151 984
Fayence	27 274	65 054	28 951	69 055	30 732	73 302
Fréjus Saint Raphaël	110 330	263 159	117 115	279 343	124 318	296 523
Saint Maximin Provence Verte	90 209	215 167	95 757	228 399	101 646	242 446
Toulon Est	304 010	725 125	322 707	769 720	342 553	817 058
Toulon Ouest	269 013	641 650	285 557	681 111	303 119	723 000
VAR	1 039 603	2 479 661	1 103 539	2 632 160	1 171 406	2 794 038

Source : <https://www.var.fr/gestion-des-dechets>

Le tonnage nécessaire pour atteindre en 10 ans la variante haute représente une seule année de production de déchets inertes de la totalité du département du Var.

A cela, il faut ajouter les flux non connus car évacués dans des sites illicites. Le PDPGDBTP 83 comme le projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets de PACA en cours d'élaboration ont la volonté forte de capter ces flux illégaux.

Ces éléments montrent que la variante haute est raisonnablement atteignable et que l'autorisation de la carrière du Pont du Duc permettrait de répondre à des enjeux locaux forts, de façon régulière et suivie annuellement au titre des ICPE en site classé.

2.3.2 Transport des matériaux (p15 l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68)

La carrière du Pont du Duc était autorisée par l'AP de 1999 à produire 400 000T/an au maximum. Ce tonnage ayant été celui présenté pendant l'enquête publique précédant cette autorisation, c'est celui qui a été utilisé dans la présente étude d'impact. Afin d'affiner l'impact transport, un complément est apporté en comparant les transports générés actuellement selon l'arrêté préfectoral complémentaire de 2016 autorisant une production de rhyolite de 255 000T/an avec les transports générés par les futures activités autorisant l'accueil de matériaux inertes à hauteur de 255 000T/an et la production maximale de 70 000T/an de rhyolite avec un double fret sur 50% des volumes transportés.

Pour rappel, les données de trafic sur la RN7 utilisées pour ces estimations sont un trafic journalier annuel moyen de 3 353 véhicules, avec des variations pour les mois de décembre et d'août présentant respectivement un trafic journalier mensuel moyen de 2 303 et 4 862 véhicules par jour.

1/ situation de 1999 à 2016, production maximale autorisée de rhyolite de 400 000T/an

	Nb de camions par jour (aller-retour)	% sur le trafic journalier moyen	% sur le trafic journalier de décembre	% sur le trafic journalier d'août
CAMIONS 25T (85%)	124	3,69%	5,37%	2,54%
CAMIONS 19T (5%)	10	0,29%	0,42%	0,20%
CAMIONS 8T (5%)	23	0,68%	0,99%	0,47%
CAMIONS 4 T (5%)	45	1,36%	1,97%	0,93%
Total	201	6,01%	8,74%	4,14%

2/ situation de 2016 à 2018, réduction des productions pour économiser le gisement de rhyolite et le réserver à des usages spécifiques, production maximale autorisée de 255 000T/an

	Nb de camions par jour (aller-retour)	% sur le trafic journalier moyen	% sur le trafic journalier de décembre	% sur le trafic journalier d'août
CAMIONS 25T (85%)	79	2,36%	3,43%	1,62%
CAMIONS 19T (5%)	6	0,18%	0,26%	0,12%
CAMIONS 8T (5%)	14	0,42%	0,61%	0,29%
CAMIONS 4 T (5%)	29	0,86%	1,26%	0,60%
Total	128	3,82%	5,56%	2,63%

3/ situation à partir de 2018 trafic généré par la poursuite de l'activité, production maximale autorisée de rhyolite 70 000T/an, accueil de 255 000T/an de matériaux inertes, production de 76 500 T/an de recyclés (30% des matériaux inertes accueillis), 50% de double fret.

	Nb de camions entrant par jour	Nb de camions sortant par jour	Nb de camions par jour total (aller-retour)	% sur le trafic journalier moyen	% sur le trafic journalier de décembre	% sur le trafic journalier d'août
CAMIONS 25T (85%)	39	42	82	2,44%	3,55%	1,68%
CAMIONS 19T (5%)	3	3	6	0,19%	0,27%	0,13%
CAMIONS 8T (5%)	7	8	15	0,45%	0,65%	0,31%
CAMIONS 4 T (5%)	14	16	30	0,90%	1,31%	0,62%
Total	64	69	133	3,97%	5,78%	2,74%

Le double fret est un mode de gestion logistique déjà en place sur d'autres sites CEMEX (par exemple Etoile-Sur-Rhône (26), La Mole (83), Saint Pierre de Chandieu (69), Chambéon (42)). Il est intéressant d'un point de vue environnemental et économique : la réduction du trafic permet de réduire les Gaz à Effet de Serre (GES) et les coûts de transport car les camions ne roulent pas sans chargement.

La circulation induite par l'exploitation actuelle représente 3,82 % du trafic journalier moyen annuel de la RN7. Cette valeur passe à 3,97 % dans les conditions de projet. En ordre de grandeur, le trafic est stable. Ceci est garanti par une baisse de production de rhyolite et la mise en place du double fret sur une partie des matériaux internes entrant sur le site. Le trafic est stable par rapport à l'AP de 2016 et en sensible diminution par rapport au trafic historique.

Toutefois, il faut rappeler que les volumes de matériaux émis par les chantiers de terrassement ou démolition et transportés jusqu'au lieu d'élimination finale existent déjà. Il n'y aura pas de volumes supplémentaires créés et transportés par le renouvellement de l'autorisation de la carrière du Pont du Duc, mais une réorientation des flux vers cette carrière.

2.6. Analyse de l'étude de dangers (p19 l'avis de l'autorité environnementale n°Ae 2017-68)

Le risque barrage a été retenu car faisant parti des potentiels de dangers liés aux risques technologiques identifiés sur la commune de Fréjus (www.prim.net). La situation géographique et hydraulique de la carrière par rapport aux barrages identifiés en p.47 permet d'exclure ce potentiel de dangers.

En effet, la carrière du Pont du Duc ne se situe pas dans le bassin versant de l'un de ces cours d'eau sur lesquels sont installés ces aménagements. La carrière ne peut donc être concernée par la rupture de l'un de ces barrages. La Moure, cours d'eau du bassin versant de la carrière, ne fait l'objet d'aucun aménagement de ce type. Le potentiel de dangers liés à la rupture de barrage peut être écarté.

Nous pouvons donc exclure le risque rupture de barrage de l'analyse des risques.