



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale  
Auvergne-Rhône-Alpes relatif au projet d'exploiter une usine  
d'enrobage présenté par la société Enrobés Lyon Est (E.L.E) sur  
la commune de Saint-Bonnet-de-Mure (69)**

**Avis n° 2020-ARA-AP-1063**

## **Préambule relatif à l'élaboration de l'avis**

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), dans sa réunion du 27 octobre 2020, a donné délégation à Monsieur Éric Vindimian, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis relative au projet d'exploiter une usine d'enrobage sur la commune de Saint-Bonnet-de-Mure (69).

En application du référentiel des principes d'organisation et de fonctionnement des MRAe, arrêté par la ministre de la transition écologique le 11 août 2020, le délégataire cité ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 21 septembre 2020, par l'autorité compétente pour autoriser le projet d'exploiter une usine d'enrobage (autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement), pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du III du même article, l'Agence régionale de santé a été consulté le 13 octobre 2020. La Préfecture du Rhône, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement a émis formulé une contribution le 16 novembre 2020.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis.

Après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

**Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Avis

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Contexte et présentation du projet.....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....</b>	<b>5</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution.....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts.....</b>	<b>9</b>
<b>2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....</b>	<b>11</b>
<b>3. Conclusion.....</b>	<b>12</b>

# 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

## 1.1. Contexte et présentation du projet

Le projet porté par la société Enrobés Lyon Est (E.L.E) consiste à implanter une usine d'enrobage dans le département du Rhône à environ 15 kilomètres au sud-est de Lyon sur la commune de Saint-Bonnet-de-Mure à la place de la modernisation d'un site localisé à Chassieu. Le site retenu pour l'implantation de l'installation est une fraction de l'emprise d'une carrière de matériaux alluvionnaires exploitée jusqu'au 2 mai 2018<sup>1</sup> par la société CBR « Carrières du Bassin Rhônalpin<sup>2</sup> » qui l'alimentera en granulats. Le site du projet est entouré de plusieurs carrières, l'habitation la plus proche étant à 400 m. Plus globalement le projet est situé dans la plaine alluviale du Rhône, à la topographie très peu marquée (altitude voisine de 230 m), sous laquelle est présente la nappe fluvio-glaciaire du Rhône. Dans cet espace la présence humaine est très marquée avec de nombreuses carrières et installations connexes, des zones d'activité industrielles, des infrastructures de transports (autoroute A43 au nord, RD 147 au sud et à l'est, Aéroport Saint-Exupéry au nord, voie ferrée Lyon-Grenoble au sud) et le tissu périurbain pavillonnaire des communes de Saint-bonnet-de-Mure et Saint-Laurent de Mure au nord et à l'est et de Toussieu au Sud.

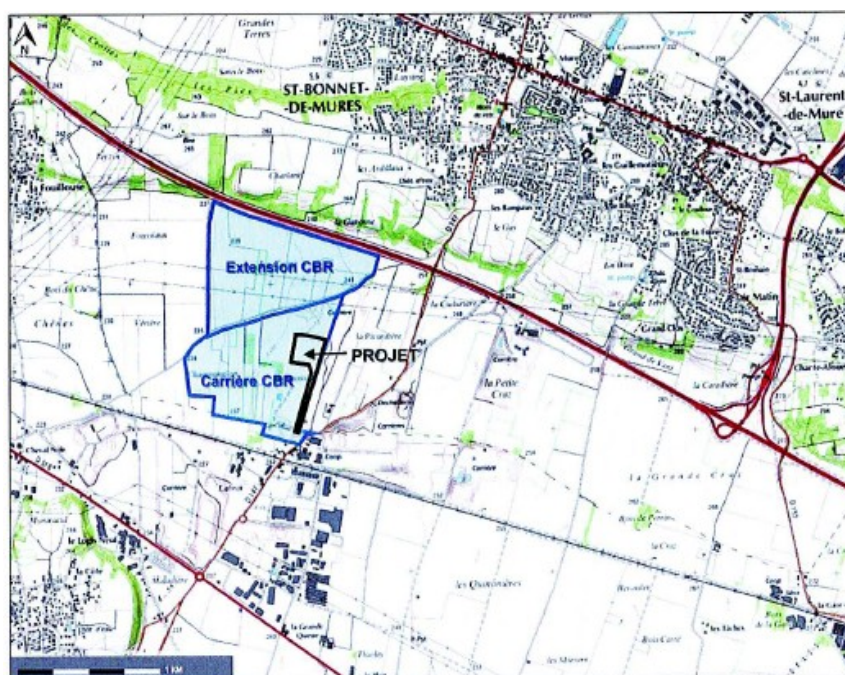


Figure 1 : Carte de localisation de l'installation et de la carrière CBR : source, dossier.

L'usine d'E.L.E, d'une capacité maximale de production de 300 tonnes/heure, produira annuellement entre 130 000 et 180 000 tonnes d'enrobés.

L'exploitation nécessite, la création de divers équipements répartis en 4 zones fonctionnelles différentes (Cf. le schéma ci-dessous) : une zone de procédé (trémies pré-doseuses, tambour malaxeur sécheur, parc à liant, aire de dépotage du bitume, filtre à manche et cheminée haute de 24 m, élévateur à chaud de l'enrobé et zone de chargement), une zone de stockage (casier de

- 1 L'arrêté préfectoral du 2 mai 2018 porte : cessation d'activité sur la partie de la parcelle cadastrale destinée à accueillir la centrale d'enrobage, modifie l'autorisation de fonctionner du site restant en activité et porte également des prescriptions complémentaires.
- 2 La société CBR est une filiale du groupe Eurovia, tout comme à 50 % la société Enrobés Lyon Est (E.L.E).

stockage, à sable couverts, à recyclés couverts), une zone de collecte et de traitement des eaux (réserve incendie : 120 m<sup>3</sup>, bassin de stockage de pollution accidentelle : 120 m<sup>3</sup>, bassin d'infiltration des eaux pluviales : 1 300 m<sup>3</sup> et des équipements divers (voirie, parkings et aire de bâchage, cabine de commande, fosse septique).

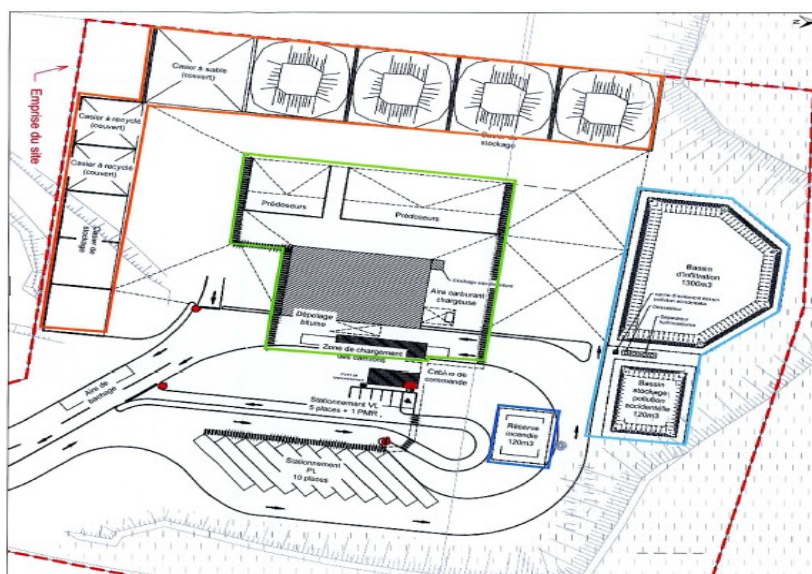


Figure 2 : Schéma des diverses installations du site : source, dossier.

Ainsi, en mélangeant à haute température par combustion de gaz naturel, divers matériaux avec un liant, l'on obtient un « enrobé » servant essentiellement dans les travaux routiers, par exemple pour confectionner la couche de roulement. Le fonctionnement de l'installation ne nécessite que peu d'usage d'eau.

Ce projet, présenté en 2017, a été autorisé au titre des installations classées pour la protection de l'environnement le 23 août 2018. Cette autorisation fait l'objet d'un recours devant le tribunal administratif de Lyon à l'issue duquel il a été jugé<sup>3</sup> que l'absence d'avis rendu par l'Autorité environnementale le 5 septembre 2017 était irrégulier du fait de l'illégalité des dispositions réglementaires désignant l'autorité environnementale, mais que le vice de la procédure tiré de cette irrégularité pouvait être régularisé par un avis rendu par la Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône Alpes créée par le décret du 28 avril 2016 et par une information adéquate du public dont il a précisé les modalités ; dans l'attente de cette régularisation, le tribunal administratif de Lyon a sursis à statuer sur la demande d'autorisation.

Le présent avis est donc rendu dans le cadre ainsi précisé par le tribunal administratif de Lyon.

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- la lutte contre le changement climatique et la préservation de la qualité de l'air sur un territoire concerné par le plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise<sup>4</sup> ;
- la protection de la qualité des eaux souterraines au regard de la nature alluvionnaires des matériaux précédemment exploités et protection des sols ;
- la préservation du cadre de vie des riverains (bruit, odeur et paysage).

<sup>3</sup> Décision n°1900459 du 10 septembre 2020.

<sup>4</sup> Le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération Lyonnaise a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 26 février 2014.

## 2. Qualité du dossier

Sur la forme, le dossier, richement illustré est agréable à parcourir. Néanmoins, l'étude d'impact comporte quelques imperfections de mise en page portant par exemple sur l'illustration du périmètre du site sur des plans ou photographies (par exemple, pages 127, 130, 133...) ou de façon plus gênante sur la localisation de points de mesures (page 203). Le dossier soumis à l'avis de l'Autorité environnementale est composé, outre des documents classiques : un dossier de demande d'autorisation d'exploiter dont une évaluation des risques sanitaires, une étude d'impact, un résumé non technique et des plans, d'autres pièces : le mémoire en réponse au commissaire enquêteur et des compléments apportés au dossier de demande d'autorisation. Pour faciliter la compréhension du dossier,.

**L'Autorité environnementale recommande que ces autres pièces soient reversées dans les documents qui composent le dossier initial.**

L'installation est située à proximité immédiate, d'une carrière<sup>5</sup> qui est essentielle à l'alimentation en granulats de la centrale d'enrobage, ce qui est d'ailleurs une des justifications du choix du site. Cette carrière, appartenant au même groupe industriel, fournit 80 % des granulats nécessaires au fonctionnement de l'installation<sup>6</sup>. L'autorité environnementale considère que l'ensemble formé de la carrière et de l'usine d'enrobage sont deux composantes d'un seul et même projet au sens du code de l'environnement. Il importe d'évaluer les incidences de cet ensemble globalement.

**L'Autorité environnementale recommande de faire porter l'évaluation des incidences environnementales sur le projet comportant la centrale d'enrobage et de la carrière qui l'alimente au sein d'un même projet.**

### 2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de leur évolution

#### 2.1.1. Milieux naturels et biodiversité :

Le projet est situé en dehors de tout zonage d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel, sur un site artificialisé fortement marqué par la présence humaine à proximité : différentes carrières et installation connexes, déchetterie, zone d'activités économique, infrastructures de transports (A 43, RD 318, Aéroport Saint-Exupéry) et tissu périurbain de Saint-Bonnet de Mure, Saint-Laurent-de-Mure au nord et nord est et Toussieu au sud. L'inventaire du patrimoine naturel réalisé repose sur un travail bibliographique. Les inventaires sont relativement anciens, les méthodes d'inventaires ne sont pas décrites dans l'étude d'impact. Seule une étude de 2015 est placée en annexe du dossier. Le rendu global du travail présenté dans l'étude d'impact paraît assez superficiel mais peut être qualifié de « proportionné » au regard de la faiblesse des enjeux sur cette thématique. Une cartographie actualisée et simplifiée des milieux naturels présents mériterait d'être jointe au dossier.

#### 2.1.2. Qualité de l'air :

L'étude d'impact sur qualité de l'air s'appuie sur les mesures de station de Genas qui est située à proximité (6,5 km). L'état initial rend compte des concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines (PM<sub>10</sub>). Toutefois, le respect des valeurs limites de dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> et de particules fines PM<sub>10</sub> mentionnées est basé sur des données relativement anciennes (2014-2015) qui doivent être actualisées. Il importe également de mentionner les valeurs guides de l'organisation mondiale de la santé qui sont élaborées dans une optique de protection de la santé humaine et non pas réglementaire. Le dossier n'analyse pas les émissions et transferts dans l'atmosphère des polluants dont la concentration est susceptible d'évoluer au regard de l'activité envisagée.

---

5 Il s'agit de la carrière exploitée à l'ouest du site du projet par la société « Carrières du Bassin Rhônalpin ».

6 Cf. tableau 1 de la pièce n°3 « Descriptif du projet technique » du dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

Le dossier ne fait pas état du plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération lyonnaise approuvé le 26 février 2014 qui positionne ce territoire avec un enjeu fort sur le sujet.

S'agissant des poussières le dossier s'appuie sur une étude (annexe 16) menée en 2015 sur une période de 15 jours à une époque sèche (1er au 14 septembre) donc maximisante à l'époque, toutefois il convient de tenir compte des évolutions du contexte local. L'objectif étant « d'évaluer l'exposition par inhalation des riverains aux poussières PM 10 et à la silice cristalline » (Page 3 de l'annexe 16). Afin d'établir un état initial de référence pertinent il convient que, le plan d'échantillonnage soit actualisé pour prendre en compte la zone d'activité située au sud du projet, le trafic routier sur les axes qui borde le site du projet A 43, RD 147, RD 318, les émissions des carrières installées à proximité du site depuis 2015.

**L'Autorité environnementale recommande d'actualiser l'état initial de la qualité de l'air, de faire référence aux valeurs guide de l'OMS et aux objectifs du plan de protection de l'atmosphère.**

### *2.1.3. Émissions de gaz à effet de serre*

Le sujet des émissions de gaz à effet de serre est abordé au niveau de l'agglomération du Grand-Lyon, la chronique de l'évolution à la baisse présentée s'arrête en 2010. Cette analyse n'est pas réalisée à l'échelle du projet.

### *2.1.4. Géologie et eaux souterraines :*

Le dossier aborde de façon assez pédagogique la géologie générale du secteur : sous une couche de terre végétale (2 m maximum), sont en place des alluvions fluvio-glaciaires (formation composée d'un mélange de sable, de gravier et galets) assez perméables et d'une épaisseur variant entre 20 et 60 m.

Le carreau de la carrière sur lequel sera implantée l'installation est situé à la cote 222 m NGF (page 63 de l'EE), soit en dessous du niveau des terrains naturels environnants. À titre pédagogique, le dossier mériterait d'être complété par la présentation d'un profil en long du site.

La situation géologique au droit de l'emprise du site d'installation ne ressort pas clairement du dossier. Ce point paraît important pour estimer la vulnérabilité des nappes d'eau souterraine.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser la nature et la hauteur des couches géologiques restantes entre le carreau de la carrière et la nappe d'eau souterraine.**

Une nappe d'eau souterraine, la nappe des alluvions glaciaires, est présente au droit du site. Une étude datant de 2011 fait état d'un sens d'écoulement de l'est vers l'ouest avec un niveau des plus hautes eaux à environ 216 m NGF.

Globalement cette nappe est de qualité médiocre pour les nitrates et bonne pour les solvants chlorés selon le Sage de l'Est Lyonnais (données 2014). Plus localement, des analyses de qualité de l'eau à partir de prélèvements réalisés dans plusieurs piézomètres (2 piézomètres en 2011, nombre de prélèvement inconnu ; 4 piézomètres prélevés en juin et décembre 2015) est présenté. L'état des lieux est désordonné, ainsi, par exemple le nombre total de piézomètres ne concorde pas avec la carte de localisation présentée page 74 de l'étude d'impact. En outre, le tableau des données de la campagne 2015 ne présente pas l'ensemble des paramètres analysés et aucune donnée qualitative n'est fournie en ce qui concerne l'année 2011. L'ensemble de ces données anciennes, montre, soit l'absence de pollution de la nappe ou, des valeurs situées sous les normes de potabilité. Les nitrates font toutefois exception, les valeurs étant au-dessus de la norme et ce pour l'ensemble des piézomètres analysés en décembre 2015 (le taux ne sont toutefois pas donnés).

Enfin, le dossier met en évidence que le site d'installation retenu est en limite amont du périmètre de protection éloigné du captage « *Les quatre chênes* ». Sur ce point le dossier mériterait d'être

complété par le nombre d'habitants qu'il dessert et sa tendance d'évolution, ainsi que par une présentation de l'aire d'alimentation du captage dès lors qu'elle a été délimitée<sup>7</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande de réorganiser cette partie, de l'actualiser et de la compléter pour fiabiliser l'état initial du projet.**

### 2.1.5. Paysage

L'état initial est assez sommaire. Le contexte de l'installation est présenté très rapidement. Plus spécifiquement, un plan permet de localiser cinq prises de vues réalisées dans le cadre de l'étude d'impact. Pour quatre points, il s'agit de vues rapprochées et pour le dernier, d'une vue éloignée. En vue rapprochée, du fait de la topographie et des haies, le site d'implantation est peu visible. En matière de vue éloignée, la photographie présentée ne permet pas de discerner la zone d'implantation du projet du fait selon le dossier de la topographie. Il serait souhaitable que le site d'implantation du projet soit matérialisé sur la photographie.

### 2.1.6. Bruit

L'état initial en matière d'ambiance sonore est construit sur un travail mené pour le compte de la carrière CBR (Cf. pièce N°9 du dossier d'annexe), les mesures ayant été réalisées entre le 3 et le 6 novembre 2015, tant en période diurne que nocturne. Le site d'implantation est entouré de plusieurs générateurs locaux de bruits : autoroute A43 (900 m au Nord), la voie ferrée (700 m au Sud), la RD 147 (un peu moins de 500 m au Sud-Est), zone industrielle au Sud. Au regard des valeurs mentionnées dans l'étude d'impact (variant selon les points et le moment de la journée entre 45,5 et 62,5 dB) rend compte, selon le dossier, d'un environnement sonore plutôt bruyant sans qualification du niveau d'enjeu.

Il est à noter que d'après la station météo de Bron<sup>8</sup> les vents sont, localement, essentiellement orientés au nord ou au sud<sup>9</sup>, c'est-à-dire, soit en direction d'une zone industrielle (environ 1km au sud), soit en direction du bourg Saint-Bonnet-de-Mure (à environ 2 km au Nord-Est).

## 2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour supprimer, réduire et le cas échéant pour compenser les impacts

### 2.2.1. Qualité de l'air

Si le dossier fait bien état des différentes sources d'émissions : les émissions dites canalisées (engins et cheminées de l'usine), celles dites diffuses (au niveau des cuves de stockage du bitume etc.), il n'en précise pas les parts relatives respectives. La nature des polluants émis est indiquée de façon incomplète ; elles est indiquée pour les émissions dites canalisées et pour les poussières mais pas pour les émissions dites diffuses.

Le dossier ne précise pas explicitement dans l'étude d'impact les concentrations des polluants qui seront émis par l'usine en phase d'exploitation ; le dossier fait toutefois état d'une pollution moindre du fait de l'utilisation du gaz comme combustible au détriment du fioul<sup>10</sup> et indique en outre simplement que « *les rejets atmosphériques de la cheminée respecteront les valeurs réglementaires* » (Cf. page 168 de l'étude d'impact). Des valeurs de concentrations sont fournies

---

7 Le périmètre de protection vise à prévenir les risques de pollutions ponctuelles ou diffuses sur un point de prélèvement d'eau pour la consommation humaine. L'aire d'alimentation du captage est définie par l'ensemble des surfaces où toute goutte d'eau tombée au sol est susceptible de parvenir jusqu'au captage, que ce soit par infiltration ou par ruissellement.

8 Commune située à environ 10 km à l'ouest du site du projet.

9 Cf. page 63 de l'étude d'impact.

10 L'analyse comparative fioul/gaz est présentée pour les paramètres dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>, dioxyde de soufre SO<sub>2</sub>, monoxyde de carbone CO, composés organiques volatils totaux COV t, composés organiques volatils non méthaniques COVNM, poussières. Globalement la concentration des rejets est moindre en cas d'utilisation du gaz hormis pour les paramètres COV t et COVNM en valeur maximale.



dans l'évaluation des risques sanitaires<sup>11</sup>. Enfin, les volumes annuels de polluants émis ne sont pas présentés.

### 2.2.2. Émissions de gaz à effet de serre

Le sujet des émissions de GES ne fait pas l'objet d'une partie spécifique et son traitement dans le dossier est insuffisant. Au final, le volume annuel de GES émis n'est pas présenté.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les émissions de gaz à effet de serre du projet, de comparer leur évolution à la trajectoire carbone prévue par la stratégie nationale bas carbone et de mettre en œuvre les mesures d'évitement, de réduction et de compensation de cet impact.**

### 2.2.3. Pollution des sols et des eaux souterraines :

L'usine d'enrobage, les voiries, et les zones à « risques potentielles » (qui ne sont pas précisées) seront sur des aires étanches. En fonctionnement normal, les eaux pluviales recueillies passeront par un dessableur, puis un séparateur d'hydrocarbure (non encore dimensionné) avant de parvenir à un bassin d'infiltration (surface infiltrante de 900 m<sup>2</sup> pour une capacité de stockage de 1 300 m<sup>3</sup>). Sur le principe, le dispositif retenu n'appelle pas de remarque. Sur le plan topographique au 1/750<sup>e</sup> (Cf. document n°7 du dossier), il n'apparaît pas que l'aire étanche soit entourée d'une bordure. Il est nécessaire de réduire les risques d'écoulements en dehors de cette aire notamment au droit des bassins et entre la voirie et l'aire en grave non traitée située à l'est de la zone de chargement.

**L'Autorité environnementale recommande de démontrer le fonctionnement de l'aire étanche afin d'éviter la circulation de flux en dehors du réseau de traitement des eaux.**

En cas d'accident, il est prévu un bassin de stockage des pollutions accidentelles d'une capacité de 120 m<sup>3</sup> (correspondant à la capacité de la réserve incendie, elle-même dimensionnée à deux heures de lutte à 60 m<sup>3</sup>/h). Cette capacité est, selon le dossier, augmentée de diverses capacités de stockage complémentaires : sous le parc à liant pour 200 m<sup>3</sup> (mais placée à l'abri des eaux pluviales), au niveau de l'aire de dépotage du bitume (25 m<sup>3</sup>) et enfin sous la cuve de gazole non routier (capacité non exposée). Cependant, le dossier, au-delà de la présentation des réseaux n'explique pas comment les différents volumes peuvent concrètement être mobilisés de façon successive et complémentaire en cas de sinistre.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier soit par une présentation des dispositifs techniques crédibles en cas de sinistre permettant soit de mobiliser les volumes complémentaires, soit, d'augmenter le volume du bassin de stockage qui, en l'état actuel, n'est dimensionné que pour les seules eaux d'extinctions d'incendie, hors autres éventuels effluents/matières générés par l'incendie lui-même.**

### 2.2.4. Bruit, paysage, odeur

L'impact sonore de l'installation en fonctionnement a été modélisée pour deux points<sup>12</sup> sur la base des données constructeurs sur le fonctionnement d'une installation d'enrobage de cette capacité (85 dB) et sur le bruit généré par les véhicules (variant entre 75 et 90 dB selon la nature des engins et de leur activités). La présentation de la méthodologie présentée au chapitre 7.8 de l'étude d'impact est courte et regroupe des généralités. Selon les résultats présentés de la modélisation, le bruit de l'installation est « noyé » dans le bruit ambiant. De ce fait l'absence généralisée de modélisation est acceptable. Toutefois, il serait souhaitable que la partie méthodologique soit développée sur le travail spécifique mené et que l'ensemble de l'étude réalisée soit jointe au dossier.

---

11 Voir les valeurs présentées pages 20-21 avec notamment : dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> (26,75 mg/Nm<sup>3</sup>); dioxyde de soufre SO<sub>2</sub> (13,65 mg/Nm<sup>3</sup>); particule fine PM (13,18 mg/Nm<sup>3</sup>).

12 Points situés au nord et au sud du périmètre de l'installation.

### 2.2.5. Paysage

Les impacts paysagers sont traités assez sommairement. Le dossier s'appuie avec raison sur la topographie particulière du site (le site est encaissé du fait de l'exploitation passée de 17 m par rapport au terrain naturel) et présente une vue en perspective du projet (page 198 de l'étude d'impact). Cependant plusieurs éléments du projet seront haut (bâtiment principal de 18 m, cheminée haute de 24 m, structure de chargement des camions haute de 21 m) il en résulte des éléments émergents de 1 à 7 m.

**Afin d'étayer la faiblesse des impacts sur le paysage retenus par le dossier, l'Autorité environnementale recommande la production de photomontages réalisés sur la base des prises de vue présentées en état initial de l'environnement.**

### 2.2.6. Odeurs

La thématique des odeurs est traitée à la fois dans l'étude d'impact et dans l'évaluation des risques sanitaires. Le dossier repose sur l'exploitation des résultats d'une étude d'impact menée dans le cadre de l'exploitation d'une centrale d'enrobage sur l'ancienne commune de Cran-Gevrier (74), les données étant adaptées au site de Saint-Bonnet-de-Mure. Cette manière de procéder est acceptable mais il serait nécessaire d'exposer les éléments qui diffèrent ou sont similaires pour ces deux sites. A titre d'exemple, le dossier n'indique pas quelle est la capacité de production du site dans le 74 et donc quels sont précisément les ajustements réalisés.

**L'Autorité environnementale recommande de démontrer la validité de l'extrapolation des résultats obtenus sur le site de Cran-Gevrier en matière d'odeurs .**

Selon les éléments du dossier, la source d'odeur principale sera la cheminée et la concentration sera inférieure au seuil de détection humaine. Des simulations de diffusion de panaches sont réalisés et diffèrent sensiblement entre-elles tant au niveau de l'emprise géographique des fonds cartographiques de chaque figure que de l'échelle des valeurs d'odeurs.

En moyenne annuelle, le panache dépasse au nord l'A43 et au sud la voie ferrée, dans les deux cas faiblement. Les valeurs du panache au nord sont plus importantes que celle observées au sud. La modélisation de la dispersion d'odeur (1 heure), montre un panache plus étendu en forme de cercle. Au nord, il dépasse moins l'A43 mais plus nettement la voie ferrée au sud. Cette modélisation fait également apparaître des odeurs, au nord de l'A43 au-dessus des habitations avec une zone avec des concentrations aussi importantes qu'à proximité de la cheminée sans qu'une explication ne soit apportée.

**L'Autorité environnementale recommande d'étendre la zone de modélisation du panache odorant afin de bien représenter l'ensemble du secteur affecté.**

### 2.2.7. Impacts cumulés

L'étude d'impact comporte une analyse des effets cumulés avec trois installations identifiées à proximité (à la date du 8 octobre 2015). Il est à noter que le nombre de carrières et autres ICPE situées à proximité est nettement plus élevé aujourd'hui et il paraît nécessaire de vérifier l'absence d'autres installations à inclure dans l'exercice de cumul.

Sur la forme, l'analyse des impacts cumulés par site ne présente pas correctement les effets cumulés globaux. Ceci ne veut pour autant pas dire qu'il ne convient pas de présenter chaque site, ceci étant en effet crucial pour bien déterminer les enjeux de chaque site en vue de l'examen global. Cependant, tel que conduit dans l'étude d'impact le croisement des effets du projet avec chaque site ne met pas correctement en évidence les effets cumulés.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter les impacts cumulés par thématique.**

Sur le fond, l'examen conduit se borne pour l'essentiel à la thématique des circulations de véhicules. Ainsi les sujets majeurs (bruit, poussières) ne sont pas traités. Par exemple, s'agissant

du bruit il convient de rappeler que l'état initial de l'environnement mentionne « *Les sources sonores audibles d'après notre opérateur sur site sont les carrières LAFARGE et du GPE MARTEL, ainsi que Derichebourg* ».

**L'Autorité environnementale recommande de reprendre l'analyse des effets cumulés pour intégrer toutes les sources d'incidences, notamment les nuisances sonores et les poussières.**

### **2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus**

Le sujet des solutions alternatives est présenté pour l'essentiel au point 6 du dossier administratif inclus dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter. Le dossier, au-delà de considération généraliste, n'apporte pas de réelle justification des besoins de production d'enrobés à l'échelle du bassin de l'est lyonnais.

Des éléments sont également présentés dans le mémoire en réponse au rapport du commissaire enquêteur. Dans les faits, la seule alternative examinée, repose sur la refonte de l'usine de Chassieu<sup>13</sup>. Le projet qu'elle nécessiterait n'est lui pas du tout décrit.

Le choix du site de Saint-Bonnet-de-Mure est effectué avant tout au regard de la connexité possible avec la carrière voisine qui fournira 80 % des granulats nécessaires à la production. Ceci entraîne des baisses de des gains de temps, de coûts et d'émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, et comme l'indique bien le mémoire en réponse au rapport du commissaire enquêteur, le contexte du site de Chassieu est plus urbain et donc plus sensible. Le dossier pourrait être complété par une comparaison des impacts environnementaux des deux sites examinés (Chassieu et Saint-Bonnet-de-Mure).

**L'Autorité environnementale recommande de reprendre la rédaction de la partie relative à la justification des choix en comparant notamment les avantages et inconvénients, au regard des incidences environnementales, du site retenu et de celui de Chassieu..**

## **3. Conclusion**

Le projet consiste à implanter une centrale d'enrobage à Saint-Laurent-de-Mure, celle-ci pouvant se substituer à une autre localisée à Chassieu dont l'avenir n'est pas déterminé. Le projet est situé à proximité de la carrière CBR qui l'alimentera en granulat. L'usine étant implantée sur un carreau de cette dernière après obtention d'une cessation partielle d'activité. Les abords accueillant d'autres carrières et une zone d'activité économique.

Sur plusieurs points, la description de l'état initial de l'environnement et l'identification des enjeux reposent sur des études désormais anciennes qui n'ont pas été menées spécifiquement pour le développement du projet. Pour plusieurs thématiques, l'état initial est donc tout juste proportionné (biodiversité, bruit, paysage) aux caractéristiques du site.

La justification du projet est insuffisamment étayée et les impacts environnementaux résiduels du projet sont traités superficiellement en particulier s'agissant des émissions de polluants atmosphériques, de la question des d'émissions de gaz à effet de serre ou de la pollution de la nappe phréatique. Les effets cumulés sont présentés de façon inadéquate et l'analyse, limitée, nécessite d'être reprise.

**En conclusion, l'Autorité environnementale recommande de reprendre l'étude d'impact du projet avant consultation du public.**

---

13 Selon le dossier le site de Chassieu fonctionne déjà en lien avec la carrière de Saint-Bonnet-de-Mure.