

17



Carennac, le 2 novembre 2021

A l'attention de Mr PROSIC, Préfet du Lot

L'AVEC dépose ce jour sa participation à l'enquête publique « Demande d'autorisation environnementale en vue de l'ouverture par approfondissement d'une ancienne carrière au lieu-dit La Pasquie ». Cette participation est renforcée par le dépôt d'une pétition signée à ce jour de 486 protestataires : 245 signatures pour la pétition papier et 241 signatures pour la pétition en ligne (*Annexes 1 et 2*).

### QUI EST L' AVEC ?

L' AVEC, Association Vivre Ensemble à Carennac, a pour objet de défendre et mettre en valeur le patrimoine archéologique, architectural, paysager, rural, culturel et touristique de la commune, la culture, l'environnement de la commune, et la qualité du cadre de vie de Carennac. Nous sommes forts de 80 adhérents.

**C'est dans ce cadre que l'AVEC s'oppose à la réouverture par extension d'une troisième carrière sur Carennac, au lieu-dit La Pasquie.**

### POURQUOI L'AVEC SE MOBILISE-T-ELLE ?

Dès l'annonce de l'enquête publique fin juin, des habitants de Carennac bourg et des riverains de la carrière se sont adressés à l'AVEC afin de mener une action commune.

Pour rappel, en 2002 et en 2018, les riverains des carrières et les habitants de Carennac s'étaient déjà mobilisés contre la prolongation de l'exploitation de la carrière du Bégoux par la société MTE. Malgré cette mobilisation et la solidité des arguments déposés, des arrêtés préfectoraux avaient été publiés, approuvant les demandes de l'entreprise MTE.

**La population a le sentiment de n'être jamais écoutée, or c'est elle qui subit les conséquences au quotidien de telles décisions.**

Ajoutons que le Conseil municipal de Carennac s'est prononcé majoritairement contre ce projet, émettant un avis défavorable en date du 25 octobre 2021.

^

## QUE CRAIGNONS-NOUS ?

### UN IMPACT ECOLOGIQUE

Pour rappel : Carennac, Floirac, Bétaille, Tauriac, Vayrac et Miers sont les six communes concernées par l'enquête publique. Cinq d'entre elles comportent des Zones Natura2000 de la Vallée de la Dordogne quercynoise, ce qui n'est pas négligeable.

L'exploitation de la carrière va irrémédiablement nuire à la flore et à la faune locale et ces dommages sont trop souvent négligés lors des Etudes d'impact. C'est en l'occurrence le constat de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale sur ce dossier :

La MRAe informe sur la présence d'une espèce végétale protégée, la Scrofulaire du Jura, pour laquelle est déposée par la société FARGES, une « demande de dérogation à l'interdiction de destruction des individus pour cette espèce ». L'expérience nous montre quotidiennement que les avis de la MRAe sont peu, voire pas, pris en compte par les carriers. Les conditions à respecter en contrepartie de l'exploitation seront-elles seulement contrôlées ? On peut craindre que les différents transferts de pieds, prélèvements de graines et ensemencements de la Scrofulaire du Jura ne soient pas réalisés comme le préconise l'Avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel d'Occitanie.

Et qu'en sera-t-il de la faune ? La MRAe, dans son *Avis délibéré*, p12, *Faune*, considère que dans l'Etude d'Impact, « le volet sur l'évaluation des impacts sur les oiseaux doit être complété » et que, « malgré la mise en œuvre de la mesure d'évitement ME1 (Conservation des zones de chênaies de la haie et des fourrés), en l'état, la MRAe estime qu'il n'est pas possible de conclure sur l'absence d'impact résiduel sur les oiseaux, comme le fait l'Etude d'impact, le site étant susceptible d'accueillir d'autres taxons que ceux identifiés. ». Sur les Chiroptères : « L'impact potentiel sur les individus cavernicoles est donc considéré comme fort ». Réponse de la société FARGES dans le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe*, p6 : « Au regard de la bibliographie, des habitats présents sur site et par application du principe de proportionnalité des études d'impact, la réalisation d'inventaires supplémentaires ne sont pas nécessaires pour la bonne appréhension des enjeux naturels du secteur d'étude ».

**La réponse du carrier parle d'elle-même quant à son intérêt pour la biodiversité du site.**

L'inquiétude est la même pour les émissions de poussières dues à l'exploitation des carrières, au concassage et que les camions transportent ensuite sur la D20, tout aussi nocives pour la flore et la faune que pour les humains. Là aussi, l'expérience quotidienne

montre actuellement que l'arrosage des unités de concassage et des camions à la sortie des carrières déjà en activité n'est pas respecté, ainsi que la mise en place de bâches. Il suffit de se rendre sur la RD20 entre Carennac et Mansergues pour le constater.

**Pourquoi la SAS FARGES se comporterait-elle différemment des usages irrespectueux en cours actuellement chez les carriers de Carennac ?**

## **IMPACT HUMAIN SUR LES RIVERAINS**

Si l'un des 4 principaux enjeux identifiés par le MRAe est « la maîtrise des impacts de l'exploitation de la carrière sur la biodiversité du site », un deuxième enjeu, de taille, est « la réduction de la gêne causée par les émissions de bruit, les rejets atmosphériques et de poussières liées au fonctionnement des installations, ainsi qu'à la circulation des engins ». La quarantaine de riverains à l'année, soit 10 % de la population carennacoise (70 en période estivale), est encore une fois instruite par l'expérience : ces habitants sont aussi riverains de la carrière du Bégoux exploitée par MTE (voir en *Annexe 3* la carte situant les 26 habitations impactées par les vibrations des tirs de mine actuels). Ces riverains craignent l'augmentation des explosions annoncées : la SAS FARGES prévoit 2 à 4 tirs de mine par an (*Tome 3 étude d'impact, p136, Tableau récapitulatif des mesures*) alors qu'ils supportent déjà actuellement un tir de mine par mois en moyenne. Cela leur ferait donc supporter jusqu'à 16 tirs par an, toutes carrières confondues.

La poussière générée par les explosions, le concassage, et transportée par les camions constitue un risque sanitaire incontestable pour les voisins du site qui la respirent. Rappelons que l'inhalation de poussières de silice peut provoquer à la longue la silicose, maladie mortelle. Si les ouvriers travaillant sur les carrières sont protégés par la loi, il n'en est pas de même pour les riverains...

La déflagration des tirs de mine, le vacarme du concasseur, le fracas des camions, dès 7 heures 30 du matin avec l'arrivée des camions à vide, constitue une nuisance intolérable pour le voisinage de la carrière. Cette pollution sonore s'accompagne de vibrations qui fragilisent les habitations. Le fait-même d'une exploitation en dent creuse ne peut qu'aggraver le risque tellurique sur les habitations.

**Tous ces traumatismes génèrent un stress pour les propriétaires. Cette désolation est aggravée par la prise de conscience de la dévalorisation continue de leurs biens immobiliers. Ces constats sont réels, quotidiens. Pourquoi les aggraver en ajoutant l'activité d'une troisième carrière pour une durée minimale de 30 ans?**

## UN IMPACT ROUTIER SUR LA DÉPARTEMENTALE 20

Contrairement aux affirmations de la société FARGES, les camions sortant de la carrière ne se dirigeront pas seulement vers le Sud, évitant Carennac, mais bien en direction du Nord du département et traverseront le bourg de Carennac puisque la société Farges compte mettre en place un commerce de matériaux entre le Cantal, le Lot et la Corrèze (*Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE, p2 Justification des choix retenus*: « emplacement du projet au carrefour des 3 départements Cantal, Corrèze et Lot idéal pour l'approvisionnement en granulats et la mise en place d'une plateforme de négoce », « le Cantal est demandeur de matériaux calcaires que le Lot peut fournir »).

La RD20 entre le Chemin des Cataunes et Carennac est non seulement étroite et sinueuse, mais dégradée. En témoigne la photographie en *Annexe 4* du panneau « Chaussée dégradée », prise en aval du lieu-dit « Pimont ». L'hiver dernier la RD20 a cédé sur cette portion. Des travaux de soutènement avaient dus être menés, et au vu des marquages d'autres travaux sont actuellement prévus. Ces effondrements sont récurrents sur cette portion de route. Rappelons que nous parlons de poids-lourds : *l'Etude d'impact au §3.13* considère des camions d'une capacité de 25 tonnes, soit une moyenne entre semi-remorques de 31 tonnes et camions de 15 tonnes.

L'étroitesse de la chaussée et les virages en nombre rendent le croisement avec ces lourds camions difficile et dangereux. La société FARGES affirme dans le *Tome 3 de l'Etude d'impact, p63 Trafic engendré par l'activité*, que « La RD20 est un axe adapté pour la circulation des poids lourds ». La RD20 répond peut-être aux critères nécessaires de largeur et revêtement, mais à quelle fréquence de circulation de ces poids-lourds ? Lundi 26 juillet 2021, l'AVEC a elle-même effectué un comptage des camions traversant Carennac sur la D20. Entre 7h15 et 18h30 il est passé au total 98 poids-lourds, toutes activités confondues, dont une soixantaine assurément associés à l'exploitation des carrières. *Selon le calcul présenté au §3.13 de l'Etude d'impact*, le nombre de trajets par an serait de « 1200 allers-retours en suivant le rythme de production maximal » pour la seule carrière de La Pasquie. 1200 allers-retours, ce sont 2400 passages annuels. Sur 250 jours ouvrés/an, cela pourrait donc représenter jusqu'à 9,6 passages supplémentaires par jour ouvré. Il n'est tout simplement pas envisageable pour les Carennacois d'ajouter encore des passages de camions aux constats quotidiens de grande fréquentation de la D20 par les poids-lourds.

Entre les carrières et Carennac, il existe un dénivelé de 140 mètres, et la pente abrupte de la RD20 amène les camions chargés à une vitesse qui excède largement les capacités de la route et met en danger la sécurité des riverains dès l'entrée dans Carennac. On constate plusieurs fois par jour que la limitation de vitesse à 30 km/h n'est pas

respectée par les camions des carrières actuellement en activité. Nous affirmons que non, la portion de la RD20 dans Carennac bourg, limitée à 30km/h n'est pas adaptée à une forte fréquentation de poids-lourds toujours pressés d'enchaîner les courses.

La portion de la RD20 qui traverse Carennac comporte 2 gîtes, l'épicerie-café, le parking des visiteurs (les touristes sont obligés de traverser la RD20 pour se rendre dans le cœur du village), une chambre d'hôtes, des habitations, la mairie ... **et une école maternelle !**

De plus, l'intersection de la RD20 avec la RD43, déjà signalée lors de l'enquête précédente, représente un danger majeur. Les modifications de cette intersection demandées par les habitants n'ont pas été mises en place.

Les nuisances telles que le bruit, la vitesse, l'insécurité créées par les camions, sont au premier rang des inquiétudes formulées par les habitants, et au-delà du bruit, les vibrations générées par les poids lourds sur les ralentisseurs provoquent sur les habitations des fissures qui inquiètent les Carennacois.

Ici encore ces constats sont réels, quotidiens, avec deux carrières en activité. Rappelons notre comptage de 98 passages de poids-lourds dans Carennac bourg le lundi 26 juillet 2021. Les 9,6 passages quotidiens supplémentaires qui pourraient être liés à l'ouverture de la carrière de La Pasquie ne sont pas envisageables pour les Carennacois.

Et si le trafic des matériaux extraits se dirigeait essentiellement vers le sud, comment se fait-il que les communes de Padirac et Alvignac les Eaux, qui seraient alors traversées par les camions de transport, ne soient pas concernées par l'enquête publique ?

## IMPACT TOURISTIQUE ET PATRIMONIAL

Carennac jouit du statut envié de « Plus beau village de France ». En outre, il est classé « Site clunisien » et « Grand Site d'Occitanie ». Les critères d'attribution de ces labels comportent des notions de respect de l'environnement et de calme. Dans le cadre des projets de la communauté de communes Cauvaldor, déjà engagés en vue d'enrichir le site de Carennac (Centre d'Interprétation d'Architecture et du Patrimoine et travaux d'aménagement du bras de la Dordogne passant sous Carennac). Comment imaginer la cohérence entre ces projets et un village traversé par une centaine de poids-lourds par jour, comme envisagé plus haut ?

Le tourisme si essentiel à l'économie de Carennac et des communes avoisinantes du Haut-Quercy pâtirait considérablement de la perte d'un seul de ces labels.

**Les acteurs économiques de Carennac : restaurateurs, hôteliers et loueurs de gîtes, agriculteurs, artisans, commerçants ne peuvent pas se permettre de subir de plein fouet une baisse de fréquentation. Et qu'en sera-t-il de la valeur du patrimoine immobilier des Carennacois ?**

### **QUELQUES ARGUMENTS SUPPLEMENTAIRES**

Devons-nous passer sous silence la non-crédation d'emploi, qui se résumerait en fait à des mutations ponctuelles internes à l'entreprise FARGES. « Il sera réalisé une à deux campagnes d'extraction annuelle, d'une durée comprise entre 1 à 2 mois. Il n'y aura pas de permanence sur le site en dehors des campagnes d'extraction, mais une personne pourra être présente ponctuellement » (*Demande d'autorisation environnementale unique*). **Il n'y aurait donc aucune création d'emploi sur Carennac ou pour les Carennacois.**

La réouverture de la carrière de La Pasquie signifierait le passage de deux sites d'extraction à trois sites. **3 carrières en activité, c'est beaucoup pour un village de 400 habitants.**

Le passage de 5 000 à 30 000 tonnes extraites annuellement sur la carrière de La Pasquie signifierait 6 fois plus de bruit, 6 fois plus de poussière, 6 fois plus d'explosions, 6 fois plus de camions traversant Carennac que lors de sa précédente exploitation. **Passer de 5 000 à 30 000 tonnes exploitées, c'est trop.**

Enfin, récemment, la cour administrative d'appel de Bordeaux a cassé deux arrêtés du Préfet du Lot autorisant l'ouverture d'une nouvelle carrière à Crayssac. **Faudra-t-il en arriver à chercher la moindre faille rendant complices les autorités compétentes qui ne contrôlent pas les applications de la réglementation en vigueur pour les carrières ?**

Selon le *Schéma départemental des carrières du Lot révisé le 10 juin 2017*, le transport des matériaux doit s'opérer « dans la mesure du possible sur le réseau national ou sur les voies du Conseil Général identifiées comme susceptibles de supporter un trafic *poids lourds* ». **Or, le trafic sortant de la carrière passerait**

d'abord sur un chemin non répertorié, puis sur un chemin communal, le chemin des Cataunes (VC11), déjà emprunté par les camions liés à la carrière MTE, avant de rejoindre la RD20.

**Avec une troisième carrière exploitée pendant 30 ans, que va-t-il rester de notre Causse, de notre flore, de notre faune, de nos routes, de nos maisons, de nos habitants, de nos labels et de notre renommée, ... de Carennac enfin ?**

### **INCOHÉRENCES RELEVÉES DANS LES DOCUMENTS CONSULTABLES**

Le nombre de camions de transport prévu paraît minimisé : Si aux camions transportant la matière extraite, l'entreprise FARGES ajoute les camions concernés par l'activité de négoce (*p3 de l'avis de la MRAe, Présentation du projet* : « Une station de transit de produits minéraux sur une superficie d'environ 4500m2 sera également mise en place sur le site. Il s'agira soit de matériaux issus de la carrière, soit de matériaux provenant d'une activité de négoce », et si la société FARGES, dans le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, p11* prévoit « la mise en place d'un double fret : les camions évacuent le calcaire extrait sur place puis reviennent avec d'autres matériaux commercialisés localement », on comprend que le retour de ces camions vient approvisionner la station de transit. Mais, pour commercialiser ces matériaux, un troisième voyage vers l'acheteur sera bien nécessaire (voire un voyage aller-retour si l'acheteur vient chercher lui-même ses matériaux sur place). **Ce troisième voyage n'est pas pris en compte dans le double fret prévu. Il y aura donc bien plus de passages de véhicules de transport que prévu (pour rappel : sont prévus 1200 allers-retours/an au rythme de production maximal pour la seule carrière de La Pasquie soit 9,6 passages de poids-lourds par jour ouvré).**

Si le §6.2 de l'*Etude d'impact* fait valoir que l'approfondissement, contrairement à une extension en surface, « n'entraîne pas de nouvelle visibilité » concernant un impact paysager, elle oublie de mentionner la station de transit de produits minéraux sur une superficie d'environ 4500m2 qui sera également mise en place sur le site (§2.3.3, *Tome 0 de la Demande d'autorisation* ). **Un impact visuel supplémentaire sera donc bien créé, qui nuira notamment à l'activité des gîtes proches de la carrière, ou à tout projet de nouvelle installation immobilière. Les touristes et habitants potentiels ont à**

**disposition tout moyen de se rendre sur place virtuellement, grâce aux vues du ciel.**

Dans le *Tome 3 de l'Etude d'impact, p59 synthèse tourisme et loisirs* : « Les zones touristiques se concentrent essentiellement en bordure de Dordogne ». Il suffit de venir à Carennac pour constater que cela est faux, comme dit plus haut : La portion de la RD20 qui traverse Carennac comporte 2 gîtes (et 2 autres actuellement en projet), l'épicerie-café, le parking des visiteurs (les touristes sont obligés de traverser la RD20 pour se rendre dans le cœur du village), une chambre d'hôtes, et au-delà du tourisme, des habitations, une épicerie-café, la mairie et une école maternelle ! Et que dire des gîtes tenus par des riverains du chemin des Cataunes menant aux carrières du Bégoux et de la Pasquie ? **Le tourisme prend part sur l'ensemble de la commune de Carennac.**

Dans le *Tome 3 de l'Etude d'impact, p136, Tableau récapitulatif des mesures* : on lit que « Les 1 à 2 campagnes annuelles d'extraction et de concassage seront réalisées, dans la mesure du possible, en dehors de la période estivale ». **Il n'y a donc aucune garantie que les activités des gîtes environnants ne seront pas impactées par des tirs de mine et par le concassage.**

Dans le *Tome 3 de l'Etude d'impact, p131*, on lit que « le chemin d'accès et l'entrée du site sont adaptés à la circulation de poids lourds » et p63 : « les camions issus de l'activité de carrière emprunteront le même itinéraire que précédemment, à savoir le chemin des Cataunes puis la RD20. Des aires de croisements ont été aménagées le long du chemin des Cataunes pour faciliter la circulation des poids lourds. Notons que cet itinéraire est commun à celui emprunté par les camions venant s'approvisionner dans la carrière voisine de la société MTE. La sensibilité est moyenne ». **Nous contestons cette déclaration et affirmons que la sensibilité est forte, nous sommes sur un chemin, qui est emprunté non seulement par les camions, mais aussi par les riverains, par des promeneurs, et qui dessert des habitations.**

Sur la mise en avant de la production noble de pierre de taille (tradition carennacoise) dans la presse, auprès de la municipalité et dans le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, p2 Justification des choix retenus* : « pour satisfaire les demandes de ses clients, la société FARGES nécessite un apport régulier en matériaux destinés à un usage noble » et « le gisement de la carrière de La Pasquie peut également servir à la production de pierres de taille », également, en effet, mais pas prioritairement. En effet dans le *Tome 0, §2.3.1 Extraction de la carrière*, on apprend que suite aux campagnes d'extraction, les matériaux bruts d'abattage seront « traités sur place à l'aide d'unités mobiles de traitement (concassage et criblage) », et que « De plus, ponctuellement, une entreprise



sous-traitante se rendra sur site afin de découper des blocs calcaires par sciage sur les fronts (à l'aide d'une haveuse) pour la production de pierres de taille». Si ce côté noble de la pierre de taille est mis en avant pour attirer la sympathie, on peut lire dans le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe, p2 Justification des choix retenus* que « la société FARGES est un acteur économique local dans les départements de la Corrèze, du Cantal et du Lot, dans l'approvisionnement en granulats pour les pistes, voiries routières, voies de circulation pour les animaux, décoration de parcs et jardins, amendements agricoles ». Nous apprenons aussi que la société FARGES fait valoir la fermeture de sa carrière d'Argentat sur Dordogne, arrivée à terme de son gisement ainsi que celle de la carrière de Glanes (12km de Carennac, société CMGO) en 2020, et que cela « engendre une baisse de l'offre en granulats dans le secteur d'études ». Nous supposons donc que c'est bien un marché de granulats, ainsi qu'une forte activité de négoce, que la société FARGES souhaite récupérer, et non pas le marché de pierre de taille de Carennac. **Pourquoi la société Farges vante-t-elle de prime abord, et dans la presse, une noble production de pierre de taille de tradition carennacoise ? L'enjeu n'est-il pas ailleurs pour cette société qui souhaite faire passer la production annuelle de la carrière de 5 000 à 30 000 tonnes?**

« Si la MRAe souligne l'intérêt d'un approvisionnement local, la justification du projet présenté reste toutefois insuffisante. Celle-ci n'est pas argumentée par une étude des besoins des matériaux et des offres territorialisées. Le dossier ne présente pas l'offre, ni le besoin en matériaux à l'échelle du département ni au niveau du bassin de vie de Vayrac où s'insère la commune de Carennac. Bien que la production peut être considérée comme faible, les volumes de production des matériaux ne sont pas suffisamment justifiés » (*Avis délibéré de l'Autorité environnementale, p5, Justification des choix retenus*). Réponses dans le *Mémoire en réponse à l'avis de la MRAE, p2 Justification des choix retenus*: « emplacement du projet au carrefour des 3 départements Cantal, Corrèze et Lot idéal pour l'approvisionnement en granulats et la mise en place d'une plateforme de négoce », « le Cantal est demandeur de matériaux calcaires que le Lot peut fournir ». **Rien n'est finalement justifié quant à la demande de précisions de la MRAe concernant la demande sur le bassin de Vayrac.**

**Est-il nécessaire de rappeler que Carennac a déjà deux carrières en activité qui peuvent procurer du granulat (carrière Flamary : jusqu'à 145 000 tonnes par an et carrière MTE : jusqu'à 60 000 tonnes par an)? L'exploitation de la carrière de La Pasquie pour du granulat est inutile pour le secteur.**

Comment faire confiance à la société FARGES devant tant d'approximations, d'erreurs, de manque de renseignements demandés et de manque de considération pour l'environnement et les habitants ?

## LISTE DES ANNEXES

**Annexe 1 :** Pétition contre la réouverture et l'extension de la carrière de La Pasquie à Carennac, distribuée dans les commerces des communes concernées par l'enquête publique, 445 signatures.

**Annexe 2 :** Pétition contre la réouverture et l'extension de la carrière de La Pasquie à Carennac, mise en ligne sur le site MesOpinions, 441 signatures :

<https://www.mesopinions.com/petition/nature-environnement/petition-contre-reouverture-extension-carriere-pasquie/149435>

**Annexe 3 :** Carte de la distribution des habitations impactées par les vibrations des tirs de mine des carrières actuellement en cours d'activité

**Annexe 4 :** Panneau de sécurité routière « Chaussée déformée sur 2 km » sur la RD20 entre le Chemin des Cataunes et Carennac.



Annexe 4