

**ARGUMENTAIRE**  
**pour**  
**l'Enquête Publique**

**Attention** : *Il ne s'agit pas d'une liste exhaustive mais d'une base à la réflexion...*

**I. Le site de l'exploitation**

**Le SAS Rup demande une concession** de 25 ans et pendant cette période 6.5 ha seront exploités. Afin d'exploiter cette superficie l'entreprise a obtenu des promesses de vente pour 60 ha. Dans l'étude elle appelle la différence entre 6.5 ha d'exploitation et les 60 ha « une réserve terrienne » qu'elle a pour protéger l'environnement.

**Si il obtient l'autorisation** et qu'il commence la préparation de la carrière, il est mentionné que l'entrepreneur doit enlever 500.000 tonnes de terre et de stérile avant qu'il puisse commencer l'exploitation de la pierre.

L'étude montre que la pierre utilisable est à une profondeur extrêmement variable, et le résultat est que c'est certain qu'il doit enlever beaucoup plus que les 500.000 tonnes de terre et stérile.

**Ces terres et stériles** seront partiellement utilisés pour construire des merlons et le reste sera déposé sur le terrain prévu pour la prochaine phase d'exploitation. A mon avis traîner des milliers de tonnes d'un côté à l'autre côté c'est en contradiction flagrante avec « Le plan national d'affectation de quotas d'émission de CO2 » (PNAQ II).

**II. La voie d'accès et les routes dans la carrière**

**Dans l'étude est indiqué la voie d'accès** est prévue du plateau jusqu'à Campagnac, après ça sur le V2, l'itinéraire et le D2E vers le château d'eau. C'est un passage qui est très gênant pour la vie quotidienne pas seulement pour les habitants du village, mais aussi pour beaucoup de personnes qui habitent dans les environs.

Dans l'étude aucune route alternative n'est mentionnée, alors qu'une telle recherche aurait été évidente.

**Dans l'étude il y a** un calcul qui fait état du nombre qui de camions passeront par jour sur la route d'accès, mais malheureusement, le calcul n'est pas clair et, en plus, il est donné pour une exploitation de 100.000 tonnes / an et pas pour les 120.000 tonnes / an que l'entreprise demande en réalité.

Dans l'étude d'impact le nombre de rotation prévues est de 20 – 25 rotations (40 – 50 passages / jour), mais ceci est basé sur l'utilisation de deux types de camions (des camions de charge utile 25 tons et des camions de charge utile 10-15 tons).

Ca fait un minimum de 20 rotations (= 40 passages) et un maximum de 50 rotations par jour (= 100 passages).

Sa demande est en réalité pour 120.000 ton/an → 600 t/jour → le minimum est de 24 rotations (48 passages) et le maximum de 60 rotations (120 passages).

**Les piétons et les camions** n'emprunteront en commun que le VC2 sur 160 m, entre le débouche de la piste d'accès et le départ de l'itinéraire PL de contournement du bourg, mais il n'est pas mentionné comment seront protégés les piétons sur ces 160 m

**Les poussières seront considérables** si les camions circulent sur les pistes du site à une vitesse supérieure à 30 KM/h (parag.2.10.1.4 p 255 «effets du projet sur l'environnement et mesures de protection »)

### III. Impact sur la vie quotidienne

**Le SAS Rup ne mentionne pas dans son étude d'impact qu'il a considéré**

- la sécurité des habitants (parents d'élèves, randonneurs) sur la route qu'il a proposée, ni les mesures possibles pour garantir leur sécurité
- le degré de nuisance au cadre de vie des habitants provoqué sur la route qu'il a proposée (nuisance sonore, gaz d'échappement, poussière), malgré qu'il fait une estimation du bruit ambiante d'une telle carrière en pleine fonction
- l'impact de la carrière sur la vie des habitants des hameaux très proches comme Les Lobies, St. Jean d'Olmères, Guitard et La Longagne (bruit, gaz d'échappement, poussière)

Du côté de SAS Rup des telles considérations auraient pu indiquer un certain engagement avec les habitants.

**L'étude d'impact mentionne** que la carrière sera creusée « à dents », ce qui fait un trou très profond. Un tel trou peut fonctionner comme un amplificateur, mais l'étude ne fait pas état de cet effet, aucune étude ou estimation du niveau sonore d'un tel trou dans une situation comparable n'ont faites.

### IV . Electricité et l'eau

**Pour éviter la demande** d'un permis de construire, la carrière n'aura pas un branchement au réseau électrique, et pour alimenter le bureau, le pont bascule etc. une groupe électrogène est prévue dans l'étude d'impact. Malgré que la groupe électrogène est très puissante (15 kVA = 15.000 Watt) et par conséquent très bruyant, l'étude ne fait pas état des points suivants:

- les jours et heures pendant lesquels l'appareil fonctionnera
- une estimation du niveau sonore de cet appareil
- la pollution par les gaz d'échappement qui sera importante
- la forte émission de CO<sub>2</sub>, malgré que dans la législation d'aujourd'hui une émission de CO<sub>2</sub> gratuit est fortement désapprouvée

**La consommation d'eau** de 30 m<sup>3</sup> / jour est une sous-estimation sans exemple. La consultation d'un expert dans une carrière comparable a montré que pendant les 100 jours par an que le temps est sec, la consommation d'eau est à peu près 100 m<sup>3</sup> / jour. Un forage sera nécessaire ce que aura un impact sur la nappe phréatique.

**La route d'accès aura** une longueur de plus d'un kilomètre, mais il n'est pas clair si une installation « sprinkler » est prévue le long de la route entière. Si des « sprinkler » sont installés, la consommation d'eau sera extrêmement plus important que prévue dans l'étude. Si une telle installation n'est pas posée le long du chemin, la formation de poussière sera importante, si elle est installée, le chemin sera couvert d'une boue blanche.

## V. La pollution

**Quelles mesures sont** prises contre la pollution par les carburants et l'huile, et comment sont les carburants stockés

1. l'entretien des camions est fait ailleurs, la question étant si il y a une réparation d'urgence sera-t-elle faite sur le site ?
2. les camions sont rempli d'une camion citerne avec des raccords fermés.
3. le camion citerne ne reste pas sur le site.
4. les camions seront garés sur des bâches couverts de sable
5. normalement la citerne est posée dans un bac de rétention, mais dans l'étude d'impact un film couvert de sable est prévu.

Dans l'étude on admet que des petits accidents sont possibles, mais la pollution sera combattue avec du sable etc. En plus dans l'étude il est mentionné que le sol rocheux ne peut pas être pollué, bien qu'il mentionne « karstification », ce qui signifie que le liquide polluant disparaîtra tout de suite dans le sol.

**Dans une étude d'impact** il est décrit d'habitude les moyens de prévention contre la pollution pendant le lavage des camions (lavage sur aire bétonnée, bac de décantation avec séparateur), dans cette étude ce n'est pas mentionné.

**Une installation pour laver les roues** des camions à la fin de la route n'est pas prévue (back à béton, séparateur). Le seul qui est prévu est une partie de 50 m de la route privée qui sera goudronnée et la promesse que la voie publique sera nettoyée.

**L'électricité sera fournie par des générateurs.** Sachant qu'un générateur pour un particulier donne déjà un niveau sonore de 96 décibels.

Conforme l'arrêté préfectorale une carrière peut engendrer 70 dBA pendant le jour et 60 dBA pendant la nuit. La question est comment elle limitera l'émission de bruit afin d'obtenir ces valeurs.

## VI. L'impact économique

**Avec une première** carrière étant capable de répondre au besoin quotidien des alentours, une deuxième carrière n'a d'utilité que si il y a des grands projets en cours ou prévus dans une distance de ca. 50 km, la distance de transport économiquement raisonnable. Il n'y a aucun projet en cours ou prévus d'une ampleur qui approuve l'implantation d'une deuxième carrière.

Le fait que à Villesèque une carrière fermera bientôt indique que l'implantation d'une nouvelle carrière à Bouloc ne sert qu'à une ambition personnelle et non pas à une nécessité économique.

**L'implantation de la carrière** ferait que Bouloc pourrait profiter de deux impôts : la taxe professionnel et la taxe foncière.

C'est clair que la taxe professionnelle va être supprimée, et parce que il n'y aura pas des bâtiments sur le site, la taxe foncière n'apportera rien non plus.

Dans l'étude d'impact c'est mentionné que l'entreprise adaptera plusieurs routes à ses frais, mais elle ne parle pas de l'entretien de ces routes.

Le résultat serait un impact financier grave pour les habitants de Bouloc, mais aussi pour les habitants des communes qui sont dans la communauté de communes Quercy Pays de Serres, puisque ce serait son budget alimenté par leurs impôts qui financerait ces travaux..

## VII. Hydrologie

**L'hydrologie du plateau** est mentionnée mais ce n'est pas beaucoup, la conclusion étant que presque partout l'impact est nihil ou négligeable. On utilise très souvent l'expression «il est probable que ..... ». La conclusion de tout ça est que les services d'un expert en hydrologie ne sont pas nécessaire.

## VIII. Divers

**Le contrôle du fonctionnement** de la carrière est fait par la DRIRE, mais le faible nombre de contrôleurs ne peut pas garantir que la carrière fonctionnera selon les normes imposés par la loi, car les contrôles seront très rares.

**Les randonnées sur le plateau**, seront-ils conservées, et si oui, de quelle façon ?

La route d'entrée est prévue juste à côté de la grande randonnée. SAS Rup prévoit une séparation entre la randonnée et sa route d'entrée au moyen d'un merlon d'une largeur de 4.00 ou 5.00 mètre et d'une hauteur de 2.00 mètre. La distance minimal entre les deux routes étant de 7.00 mètres.

La randonnée suivra la route d'entrée de 0.6 km, et la randonnée sera même croisée par la route d'accès de la carrière. Dans l'étude c'est mentionné que le trafic sur la randonnée sera prioritaire sur les camions, et que sur chaque intersection un « stop » sera placé.

Comment la sécurité des promeneurs peut-elle être assurée par un simple « stop » à l'intersection ?

Mais tout ça dépend de la question si le code de la route pourra être appliqué aux camions sur les pistes de la carrière, si non,

1. comment la gendarmerie pourra-elle dresser procès verbal à leurs conducteurs ?
2. quels contrôles y aura-t-il pour le respect de cette limitation, ou attendra-t-on qu'un accident arrive pour que soit sanctionné le chauffeur ?

**Le chemin de la randonnée** se trouve être sur un site archéologique qui sera protégé par des merlons qui borderont le site. Ne craint-on pas que les promeneurs mineurs ne jouent, par une curiosité bien courante à leur âge, à grimper sur ces merlons, et comment les empêcher ?

## IX. Les tirs des mines

**Pour mesurer l'effet des tirs de mines** on a utilisé des charges de max. 6.5 kg (!) et des capteurs très proches, et d'une telle façon c'est impossible de déterminer l'impact dans les villages autour. Ni la profondeur des forages pour la détermination, ni l'état du sous-sol, ne sont spécifiés. Le résultat est que les déterminations et les courbes sismiques sont sans valeur.

**La quantité d'explosif** qu'on utilise d'usage (ca. 1.4 ton), dans l'étude il n'est pas mentionné qu'on a déterminé l'effet d'une telle quantité avec des capteurs dans Lobies, Longagne, Bouloc etc.,

**On utilise par explosion** 1.4 ton d'explosif habituellement. L'étude sismique dans l'étude ne permet de déterminer si les habitants proches et le village courent un risque.

Ne faudrait il pas :

- un test avec des quantités d'explosif plus réalistes
- connaître la nature du sol (terre molle ou roche dure)
- la profondeur où les charges sont enfouies

sachant que si ces villages sont sur la même plaque de calcaire que la carrière, l'impact sera beaucoup plus dur et le risque de dégât est élevé à l'avenant.

Cordialement,  
L.H.Roeten  
Président Bouloc Environnement