

Carrière des Gottes : un jugement qui revigore les opposants

Le carrier Delmonico Dorel et le ministère de la Transition écologique contestaient l'arrêté de 2022 annulant l'autorisation d'exploitation. La cour d'appel administrative les a déboutés, donnant au passage des billes aux opposants pour, probablement, repartir au combat face au nouvel arrêté préfectoral.

Blandine Baudier - Aujourd'hui à 06:00 - Temps de lecture : 5 min



Un nouvel arrêté préfectoral a été signé le 21 février dernier autorisant la poursuite de l'exploitation de la carrière des Gottes pendant 25 ans. Photo Blandine Baudier

Si l'État, par la voix du préfet, valide le projet du carrier Delmonico Dorel, la Justice pourrait encore mettre son grain de sel. Cela a déjà été le cas avec l'annulation par le tribunal administratif de Lyon [le 28 février 2022](#) de l'arrêté préfectoral du 2 janvier 2020, autorisant la poursuite d'exploitation sur la carrière des Gottes.

L'État condamné à verser trois fois 2 000 euros

Cela a également été le cas avec un récent jugement de la Cour administrative d'appel (CAA) de Lyon, rendu le 17 avril dernier, qui n'a pas été dans le sens du carrier, ni du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

Tous deux comptaient bien faire annuler le jugement annulant l'arrêté préfectoral. La CAA leur a donné tort, et a même condamné l'État à verser 2 000 euros à l'association Bien vivre à Saint-Julien

et Colombier (+ 14 habitants), à la commune de Saint-Julien-Molin-Molette et au syndicat mixte du parc naturel régional du Pilat, au titre des frais de justice occasionnés.

Deux mois avant cette dernière décision, [un nouvel arrêté a toutefois été pris](#) par le préfet de la Loire, autorisant une nouvelle fois la poursuite d'exploitation de la carrière, sur la base d'une copie corrigée par Delmonico Dorel. Une décision qui afflige les opposants à ce projet, mais qui ne les démotive pas pour autant. Ils sont même revigorés par le contenu de la décision de la cour administrative d'appel du 17 avril.

Des « vices » qui ne sont pas « régularisables »

Gérard Cancade, du collectif d'habitants, souligne notamment que le jugement dit à plusieurs reprises que certains aspects ne sont pas régularisables. « Cette décision est importante car elle donne des éléments sur ce qui est permis ou pas de faire, sur l'aspect biodiversité ou sur le passage des camions », soutient ce Piraillon.

Dans le jugement de la CAA, il est ainsi stipulé que « les inconvénients excessifs pour la commodité du voisinage que l'exploitation de la carrière crée constituent un vice qui, en l'absence de perspective raisonnable d'un itinéraire alternatif d'accès à la carrière, n'apparaît pas régularisable ». Et aussi que « l'absence de raison impérative d'intérêt public majeur justifiant la dérogation au régime de protection des espèces protégées constitue également un vice qui n'est pas davantage régularisable ».

La CAA dissocie également le motif d'intérêt général, qui avait été déclaré par le préfet en 2018 pour l'extension du zonage « carrière » du Plan local d'urbanisme en 2018, de la « raison impérative d'intérêt public majeur », nécessaire pour l'octroi d'une dérogation au régime des espèces protégées (lire par ailleurs).

Jusqu'au 21 juin pour contester le nouvel arrêté

Pour l'instant, ni le collectif ni la ville de Saint-Julien-Molin-Molette (qui ne souhaite pas s'exprimer pour l'instant) n'ont attaqué le nouvel arrêté. Ils ont encore trois semaines pour le faire. Mais, comme Gérard Cancade estime que le nouvel arrêté est « similaire au précédent », il y a de fortes chances que l'on retrouve de nouveau l'affaire devant le Tribunal Administratif.

Delmonico Dorel ne se pourvoit pas en cassation

De son côté, Delmonico Dorel n'a pas de commentaires à faire pour l'instant, si ce n'est que le carrier ne compte pas pourvoir en cassation la décision de la CAA. « On travaille, on mène notre activité et on verra ce qu'il se passe demain... L'idée, c'est de travailler le plus sereinement possible sur ce territoire, en poursuivant le dialogue », assure Joaquim Boitard, directeur général délégué du pôle industrie de Delmonico Dorel.

Il ne nous a pas été possible de joindre le ministère avant la publication de cet article, afin de connaître ses intentions.

La dérogation espèces protégées, nécessaire ou pas ?

Le code de l'environnement interdit « la destruction ou la perturbation des espèces animales protégées, ainsi que la destruction ou la dégradation de leurs habitats ».

Toutefois, il prévoit que l'autorité administrative puisse déroger à ces interdictions si trois conditions sont réunies : « l'absence de solution alternative satisfaisante » ; « ne pas nuire au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle » et justifier d'« une raison impérative d'intérêt public majeur ».

Cette dernière condition n'est pas clairement définie si ce n'est que cela peut relever de la santé et de la sécurité publiques, de conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement, mais également de motifs de nature sociale ou économique.

[La jurisprudence](#) s'attache au caractère exceptionnel et indispensable. Plusieurs affaires concernant des exploitations de carrière se sont ainsi vues retoquer en raison d'intérêt public majeur ces dernières années.

Dans son jugement de janvier 2020, le Tribunal administratif avait d'ailleurs conclu que pour la carrière des Gottes, « faute de qualité spécifique avérée du gisement ou d'une insuffisance démontrée à satisfaire les besoins locaux de production en granulats pour les vingt prochaines années, le maintien d'une dizaine d'emplois et la participation de l'entreprise aux finances locales sont insuffisants à caractériser une raison d'intérêt public majeur ».

Pour le préfet, la dérogation n'est pas nécessaire

Aussi, [dans le nouvel arrêté](#), le préfet considère que pour le nouveau dossier du carrier, « les prescriptions permettent de préserver les intérêts des espèces protégées sur le site », avec des « impacts résiduels considérés comme négligeables », et que « dès lors que les mesures d'évitement et de réduction présentent des garanties d'effectivité telles qu'elles permettent de diminuer le risque pour les espèces au point qu'il apparaît comme n'étant pas suffisamment caractérisé, une dérogation espèces protégées n'est pas nécessaire ».

Or dans l'arrêté, il est clairement écrit, par exemple, qu'il est prévu de détruire progressivement l'aire de nidification du Grand-Duc d'Europe. La CAA avait estimé dans son jugement d'avril dernier que l'impact était suffisamment caractérisé pour nécessiter une dérogation espèces protégées.

Alors, les nouvelles mesures prises par le carrier, avec notamment la création d'une plateforme propice à l'accueil de cette espèce protégée, suffiront-elles à échapper à cette obligation ?