



COMITE CAUSSE COMTAL

BARRIAC 12340 BOZOULS

E-mail : comite-causse-comtal@laposte.net

Site internet : <https://ccaves.org/blog/>

Tant qu'il y aura des genévriers...

Association agréée de protection de l'environnement

ENQUÊTE PUBLIQUE COMPLÉMENTAIRE SUIVANT UNE DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE, SUITE A LA DEMANDE DE LA SOCIÉTÉ BIEVER D'INSTALLER UNE UNITÉ DE MÉTHANISATION

Commune de Bozouls

Enquête publique du 08 avril 2025 au 23 avril 2025

OBSERVATIONS DE L'ASSOCIATION AGRÉÉE COMITE CAUSSE COMTAL

Le "Comité Causse Comtal" est une association agréée de protection de l'environnement qui existe depuis 1996 (agrément renouvelé par arrêté préfectoral le 15 janvier 2024).

Elle a pour objet *"de veiller à ce que toute activité publique ou privée, tant en zone rurale qu'urbaine, en agglomération ou non, s'exerce dans le respect de la nature, de l'environnement et du cadre de vie des habitants"* (Statuts - article 2).

Son fonctionnement repose sur des réunions bimestrielles d'un conseil d'administration fonctionnant de façon collégiale (récépissé en date du 30 mars 2021 de la sous-préfecture de Millau) et sur l'assemblée générale annuelle.

Depuis sa création, cette association veille à ce que les citoyens, les collectivités portent leurs efforts sur, entre autres, la préservation de l'environnement, la protection du patrimoine, les économies d'énergies, la promotion des énergies renouvelables et le respect de la qualité du cadre de vie des citoyens.

Elle a toujours mis en avant les pratiques démocratiques et participatives.

Elle siège entre autres dans un certain nombre de comités de suivi, de comités de pilotage, de commissions administratives et, notamment, dans la *Commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)*.

L'association Comité Causse Comtal avait déjà examiné de très près et remis ses observations lors de l'enquête du 02.11.20 au 07.12.20, sur la révision du PLU, commune de Bozouls, puis lors de la première enquête publique du 28 novembre 2022 au 05 janvier 2023, au sujet de la demande, par la société Biever, d'installer une unité de méthanisation sur la commune de Bozouls.

Cette association s'est à nouveau penchée sur cette nouvelle enquête publique complémentaire suivant une demande d'autorisation environnementale suite à la même demande de la société Biever d'installer une unité de méthanisation sur la commune de Bozouls.

Après avoir été approuvées par l'ensemble des membres du Conseil d'Administration, les remarques, les réflexions et les conclusions, devenues alors celles de l'association, seront portées à la connaissance de la commissaire enquêteuse désignée pour cette enquête publique et en copie à la mairie de Bozouls et à la Communauté de communes Comtal Lot et Truyère.

I Remarques préalables :

Effectivement nous nous sommes replongés sur ce nouveau dossier d'enquête du projet industriel de méthanisation, commune de Bozouls.

Nous n'ignorons pas que l'autorité environnementale, saisie pour avis par le préfet de l'Aveyron sur ce projet de méthanisation à Bozouls, n'a pas à s'exprimer sur l'opportunité du projet mais sur la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement.

Mais nous ne pouvons pas non plus ignorer tous les griefs que nous avons déjà relevés contre ce projet pharaonique aux portes de la bourgade touristique de Bozouls, lors de la première enquête du 28 novembre 2022 au 05 janvier 2023.

L'objet même de notre association nous conduit naturellement vers la préconisation des économies d'énergie et la promotion des énergies renouvelables mais pas à n'importe quel prix.

Or le projet de cette usine de méthanisation sur la commune de Bozouls est devenu totalement surdimensionné (**60000 T/an d'intrants ! Trois fois plus important que ce que préconise l'ADEME**), alors qu'à sa genèse il était tout autre et que les paysans en avaient encore la maîtrise.

Certes dans ce complément d'étude d'impact apparaissent quelques nouvelles précisions, d'ailleurs à agaçante répétition, sur l'accès au site, le trajet de la conduite de gaz et les enjeux environnementaux, mais le projet reste toujours aussi détestable par son ampleur et ses nuisances.

- Les grossières erreurs mettant déjà en doute dans la première enquête le sérieux de l'étude d'impact et donc de l'ensemble du dossier n'ont pas été effacées, exemple :

Confusion entre le forage AEP (eau potable) de St Julien d'Empare (Capdenac) situé à 76 km, qui n'a strictement rien à voir avec le dossier, avec le forage de Muret-le Château, situé lui, effectivement à 14 km. Affirmation reprise cette fois-ci par la MRAE dans son Avis l'actualisation de l'étude d'impact, 4.3. "Présentation de la ressource en eau", page 10.

Le ruisseau Alrance, le plus petit affluent du Dourdou, autrefois source d'eau potable du village, fort connu des Bozoulais et des touristes, est toujours introuvable alors que son très gênant delta aquifère souterrain se situe sous le projet. Là aussi la MRAE continue d'affirmer que c'est le "Dourdou cours d'eau le plus près du site d'implantation du projet situé à 1,9 km", "Présentation de la ressource en eau" 4.3. Page 11.

Aucun sérieux, c'est proprement désolant !

- Malgré la sous-estimation volontaire de l'existence du réseau aquifère souterrain sous l'ensemble du projet (site et accès) et de ses exutoires, le dramatique risque de pollution du réseau karstique donc de l'Alrance et par conséquent du Dourdou à l'entrée de Bozouls, est bien réel.

- Malgré les recommandations du dossier PLU Bozouls 2020, demeurent toujours les menaces bien réelles de l'ensemble du projet sur les haies, les arbres et les corridors à préserver, sur les habitats et les aires de chasse pour la faune, en notant la présence de bien d'espèces protégées (précisé plus loin avec l'étude des accès).

- Malgré la loi Climat et résilience du 22 août 2021 avec son objectif de Zéro Artificialisation Nette (ZAN), complétée par la loi du 20 juillet 2023 pour faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols, allégrement ce sont 3,5 ha de très bonnes terres agricoles qui vont partir en fumée, sans parler des 6,3 ha impactés par l'accès sud et près de 1 km de canalisation de gaz (on en reparlera plus loin)

- Malgré les 6,7 % maximum prévus sur le papier des intrants venant de Culture Intermédiaire à Vocation Énergétique (CIVE), nous craignons très fort, principalement pendant la longue période où les animaux sont à l'extérieur, que la machine à fabriquer les CIVES s'emballe afin de répondre à la fringale de l'ogre méthaniseur.
Combien alors de surfaces vouées à l'alimentation humaine ou animale vont ainsi disparaître au profit de la rentabilité de la production de méthane ?

- Malgré la dextérité probable des futurs conducteurs et les possibles futures précautions indispensables, reste toujours à acheminer depuis un rayon de 28 km sur 13 communes les 59628 t/an d'intrants (163,3 t/jour), sans oublier les déchets industriels agroalimentaires et les bio-déchets provenant de tout le département et de certains départements limitrophes, et à ressortir les 14583 t de digestats solides et les 59937 t de digestats liquides à épandre sur 28 communes.

Un ballet journalier incessant de camions, en toile d'araignée, sur les routes (principalement la D 988, la D 920 et la D 20) tout autour de Bozouls et dans la ville même.

Bilan carbone désastreux, engorgement des ronds-points, pollutions, bruits, odeurs, risques multipliés d'accidents.

Bonjour les dégâts pour les habitants et la réelle envolée touristique très médiatisée de Bozouls !

- Malgré les contrôles promis dans le dossier par le pétitionnaire, le méthaniseur fonctionnant 24h/24h, qui, quel système sans faille vont pouvoir empêcher les odeurs, les bruits, de se répandre, surtout sous vents dominants (cf : méthaniseur de Sébazac),

- Malgré les calculs de probabilité, qui peut affirmer qu'à Bozouls, on est totalement à l'abri d'un accident majeur genre "Seveso" 1976 ou "AZF" 2001 (explosion, incendie, pollution extrême...) ?

Finalement rien de bien engageant pour soutenir ce projet titanesque d'implantation de cette véritable usine de méthanisation.

Un complément d'étude d'impact, principalement sur les voies d'accès, sur l'implantation de la conduite de gaz menant du méthaniseur au réseau urbain, sur l'impact environnemental en particulier sur les haies est proposé dans une nouvelle enquête publique.

Allons-nous enfin découvrir sur ce volet là des éléments plus engageants ?

II Réflexions sur le complément d'étude d'impact

1 - sur la forme :

Comme nous l'avons signalé ci-dessus avec entre autres quelques exemples, les erreurs de l'étude d'impact du dossier de la première enquête n'ont pas été gommées et ont donc été reprises. Comme si ce n'était pas suffisant, le pétitionnaire a encore ajouté des inexactitudes grossières dans ce complément.

Par exemple : dans le complément à l'étude d'impact "expertise environnementale" § 2.3.5.2. Patrimoine, Page 32, "*le Trou de Bozouls, site inscrit, se trouve à plus de 2 km de chacun des accès*" ... "*l'église St Fauste, monument historique, se trouve à plus de 1,7km de chacun des accès*".

Comment cette remarquable église peut-elle se trouver plus près des accès au site que le Trou de Bozouls qui se situe justement entre l'église et les accès ?

Comme dans la première enquête au sujet de l'étude d'impact, nous l'avons alors signalé, ce complément d'étude d'impact comporte lui aussi beaucoup de redites de répétitions au mot près, n'apportant strictement rien, pouvant être assimilé, à notre avis, à une pure volonté de remplissage des pages.

L'ensemble de l'étude du projet est-il vraiment rigoureux ? Nous en doutons toujours.

2 - Sur le fond :

Remarque préalable

Nous allons examiner les incidences engendrées par, les accès au site envisagés et ensuite par le futur cheminement de la conduite de gaz.

Observations sur l'étude des accès au site

Trois accès sont identifiés dans le dossier : accès Nord (sur D 920 avant l'entrée de Bozouls en venant d'Espalion, du côté de la voie vers les ULM), accès Ouest (sur D 920, dans Bozouls, 1er rond-point en venant d'Espalion) et accès Sud (sur D 988 entre Bozouls et Gabriac).

L'accès Nord semble ne pas être prévu par le document d'urbanisme, l'accès Ouest est en partie intégré dans un emplacement réservé dédié au développement de la zone artisanale " les Calsades ", l'accès Sud tient la corde, d'autant plus que, dans le dossier "Conformité avec le document d'urbanisme" 2.1.4.1. Page 6, il a été *"choisi en concertation avec la communauté de communes Comtal Lot et Truyère lors de l'élaboration de PLU"*. Certains avaient déjà des idées !

Mais il est bien précisé, Page 8, que *"Cette voie de desserte principale, sera, le cas échéant, utilement complétée de voies de dessertes secondaires"*.

La porte est donc ouverte à d'autres solutions intermédiaires. Flou volontaire afin d'égarer les contribuables ?

Sans négliger pour autant les autres accès possibles qui, vraisemblablement, ne tarderont pas à être utilisés, puisque portés à l'enquête, nous allons principalement nous arrêter sur cette voie Sud.

- Ces ouvertures prévues, véritables indélébiles coups de sabre vont avoir un impact terrible sur la biodiversité, tissu vivant de notre planète et sur la qualité de vie des citoyens

- Impact sur la biodiversité

C'est une de nos préoccupations majeures dans tous les nouveaux projets, particulièrement lorsque l'on étudie les observations répertoriées sur un territoire donné pour des espèces protégées par : la Directive européenne "Oiseaux", 79/409/CE du 02.04.1979 remplacée par la Directive "Oiseaux" 2009/147/CE du 30.11.2009, la convention de Bonn du 23.06.1979 sur les espèces migratrices et la convention de Berne du 19.09.79 sur la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe.

Or le dossier nous annonce pour tous les accès, une zone tampon réservée de 50 m de large avec la présence partout de haies de type 2 peuplées d'arbres, principalement côtés Sud et Nord.

Le long des trois accès courent des linéaires de ces haies arbustives basses et arborées, protégées au titre du L.151.19 du code de l'urbanisme, elles se dressent même des deux côtés des chemins déjà existants pour les accès Sud et Nord en particulier (page 32)

Elles jouent *"le rôle de corridor écologique et servent de refuge à la biodiversité"* (2.1.4.2.3. Page 8).

De plus, le dossier nous annonce des linéaires de 580 m pour l'accès Sud, 670 m pour l'accès Ouest et 1950 m pour l'accès Nord sur une largeur d'une zone tampon de 50 m.

Il était pourtant indiqué dans le dossier PLU, pièce N° 2-1 - R. P. - p 148, que *"le parcellaire est une des composantes majeures du paysage. C'est la matérialisation, la typologie (linéaires de murets- haies ou murets-alignement de frênes), et l'entretien des limites, qui donnent au plateau son identité et la qualité de son paysage"*.

L'impact sur ces haies va être terrible avec donc un défrichement total de 580 m linéaire pour l'accès Sud, 540 pour l'accès ouest et 1200 m pour l'accès nord (p 41).

Une destruction systématique des écosystèmes où vivent un ensemble d'être vivants, protégés en grande majorité, habitant, nichant, se reproduisant ou chassant en ces lieux ou les utilisant comme territoires de transit.

En effet, bien que toutes les espèces énumérées ci-dessous ne soient pas toutes répertoriées sur les sites en question ou leurs alentours immédiats, il est tout de même bon de rappeler les espèces patrimoniales présentes sur la commune de Bozouls :

Oiseaux : 132 espèces dont 101 protégées et 49 présentant un enjeu de conservation.

Insectes : 35 espèces de Rhopalocères (papillons) dont 4 espèces peu communes.

20 espèces d'Orthoptères (sauterelles, grillons et criquets) dont 3 rares.

11 espèces d'Odonates (libellules) dont 2 espèces plutôt rares en Aveyron.

7 espèces de coléoptères saproxyliques (se nourrissant du bois mort) - annexe II -

Herpétofaune : 10 espèces d'Amphibiens et 6 espèces de Reptiles.

Mammifères : 19 espèces de mammifères dont 2 espèces patrimoniales protégées.

24 espèces de Chiroptères (Chauves-souris) dont une rare en Aveyron.

Nous pensons fortement que les observations réalisées sur l'emprise de ces projets de voies et aux alentours immédiats, n'ont pas été très soutenues, n'ont pas été vraiment rigoureuses (absences ou observations trop légères d'ailleurs déjà remarquées dans l'avis de la MRAe - P8, lors de la première enquête).

Une simple visite de routine sur le site nous l'a bien vite confirmé.

Malgré cela, il est tout de même répertorié (page 19) :

Les insectes : saproxylophages (mangeurs de bois morts) tels que le Grand Capricorne, en cherchant bien on aurait peut-être pu aussi y découvrir le fort connu Lucane Cerf-volant et peut-être même le Taupin violacé ou le célèbre Pique-Prune ou encore la Rosalie des Alpes, tous présents dans la toute proche zone Natura 2000 des "Vieux arbres de la Haute vallée de l'Aveyron...", quelques Lépidoptères (papillons) comme l'Agreste, l'Hermite ou encore la Laineuse du prunellier.

Les oiseaux : 34 espèces d'oiseaux communs de milieux ouverts, comme, l'Alouette des champs et l'Alouette Lulu, le Chardonneret élégant, plusieurs types de Bruants, le Faucon crécerelle, etc... Ou encore les habitants des milieux buissonnants comme le Merle noir, le Rouge-gorge, le Troglodyte mignon, etc... Sans oublier le Milan noir, le Milan Royal ou le Faucon pèlerin...

En ouvrant un peu mieux les yeux ou en étant plus assidu, auraient pu être aussi remarqués l'Oedicnème criard, le Torcol fourmilier, la Huppe fasciée, la Pie-Grièche écorcheur et quelques Grives mauvis, musiciennes, draines ou litornes à la saison, etc...

Les Chiroptères (chauves-souris) : comme le Petit et le Grand Murin, la Barbastelle, le Grand Rhinolophe, etc...

Les mammifères : curieusement, seules quelques oreilles de lapins et de blaireaux ont été aperçues.

Les Hérissons ont dû être tous écrasés, les chevreuils abattus, les renards ont dû rester tapis dans leurs terriers, etc...etc...

La faune herpétologique : le lézard à deux raies a été observé.

La couleuvre vipérine est bizarrement absente du répertoire.

Les Amphibiens (Batraciens) : il est confirmé leur absence.

La faute des Hérons ou peut-être même des cormorans si les crapauds sont absents du calepin ?

Et tous les petits malins qui ne se sont pas fait voir ou qui ont oublié de prendre rendez-vous le jour du comptage officiel !

L'ouverture de ces nouveaux axes routiers pour le passage des camions va provoquer un véritable désastre pour les écosystèmes et leurs locataires.

C'est une opération catastrophe pour les habitats, pour la survie de la faune et de la flore présentes en ces lieux.

- Impact sur le milieu physique

Artificialisation des sols

Il faut bien être conscient que tout aménagement routier implique de lourds travaux avec des mises à nue des sols impactés, des "compactions" et "l'imperméabilisation du sol", des rotations larges des engins de chantier.

Et le dossier d'étude d'impact nous précise bien :

"La surface impactée considérée est la zone tampon de 50 m autour de l'axe de la route :

Pour l'accès Sud, la surface impactée est d'environ 6,3 Ha,

Pour l'accès Ouest, la surface impactée est d'environ 7,6 Ha,

Pour l'accès Nord, la surface impactée est d'environ 20,3 Ha. "

C'est une véritable artificialisation d'une grande partie de la zone autour du site de méthanisation qu'il faudra donc ajouter à l'artificialisation prévue des 3,5 ha du site lui-même.

Il n'est pas non plus à négliger les surfaces impactées (non fourni dans le dossier) par l'implantation du rond-point à la jonction avec la D 988 pour l'accès Sud.

Et pourtant il nous semblait que l'objectif actuel était au contraire la lutte contre l'artificialisation des sols en appliquant la loi Climat et résilience du 22 août 2021 complétée par la loi du 20 juillet 2023 avec comme objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols d'ici 2050.

- Impact sur les eaux, l'aquifère karstique et la nappe phréatique

Au niveau des chemins existants (accès Sud et Nord) que le pétitionnaire voudrait faire élargir et bitumer, il n'existe actuellement aucun fossé d'évacuation des eaux pluviales.

En effet, § "Sensibilité environnementale" (page 12) *"Au niveau des différents accès, on ne retrouve pas de fossés, y compris au niveau des chemins existants à élargir, témoignant d'une bonne capacité d'infiltration des sols. "* et *"Actuellement, les chemins d'accès existant correspondant aux accès Sud et Nord sont empruntés par des camions et engins agricoles. Ces chemins ne disposent d'aucun système de collecte des eaux pluviales, les eaux de pluie s'écoulent gravitairement et s'infiltrent dans les sols".* Mais ajoutent-ils *"La construction de route peut entraîner une modification de l'écoulement des eaux pluviales" !*

Que faire donc des rejets liés à l'imperméabilisation des routes et en particulier de ces futurs accès au méthaniseur ?

La réponse est prévue au dossier (page 35) : *"Les eaux pluviales seront collectées par gravité de part et d'autre de la route dans des tranchées drainantes, facilitant l'infiltration des eaux dans le sol".*

Et le tour est joué

On remplace le chemin en question avec une composante perméable, subissant peu de contraintes circulatoires motorisées, donc sans guère de produits polluants, par une imperméabilisation par goudronnage. L'eau collectée, très polluée par le trafic des camions (voir plus loin) est récupérée dans des fossés qui vont permettre l'infiltration de cette eau polluée sans aucune filtration du fait de la composition karstique du terrain, directement dans la nappe phréatique, peut-être se mêler aux inévitables pollutions du site lui-même ...Puis rejoindre l'Alrance... Et le Dourdou...(Volontairement nous n'évoquerons pas la destinée finale de tous ces ingrédients pollués du Comtal qui vont pouvoir alors se mélanger au Cadmium dont souffrent les eaux du Lot - cf : la brochure de J.L. Calmettes "Et au milieu coule du Cadmium"-).

- Impact du surplus de trafic routier

D'après le dossier (page 39) il y aurait un trafic moyen de 18 rotations/jour quels que soient l'accès ou les accès.

Nouveauté côté Sud, on ne parlerait plus de rond-point, mais de la création (page 39) *"d'une voie (céder le passage, tourne à droite) " dictée par des "conditions de sécurité routières suffisantes" du fait de : "la fréquentation modérée de cette route départementale" D 988.*

Il faut bien être conscient que la pollution routière émise par le futur ballet incessant des camions va être réelle (gaz d'échappement, usure des pneumatiques, fuite de liquides, corrosion des

véhicules...).

Il faut bien être conscient que cet havre de paix poumon vert de l'agglomération bozoulaise, cher aux promeneurs à travers sa "Voie verte" et ses agréables chemins ou sentiers de terre, risque d'être dorénavant soumis aux divers bruits importants du trafic, aux odeurs d'échappement et d'hydrocarbures, à la poussière soulevée, aux possibles émanations des intrants et des digestats véhiculés.

Si le projet abouti, les riverains, les promeneurs vont être amenés à souffrir de cette pollution accrue de l'air, de l'eau, de l'environnement, provoquée par la circulation des camions sur ces divers accès, mais aussi sur les axes routiers que vont emprunter ces véhicules.

De plus, bien des maisons d'habitations se trouvent fort proches de ces accès (côté Sud à 330 m et côté ouest 130 m) vont être soumises à la forte pression de cette ronde incessante des camions, doublée, ne l'oublions pas, par les nuisances du méthaniseur lui-même en service 24h/24h.

En outre cette circulation nouvelle de poids lourds va s'ajouter immanquablement à celle du trafic déjà intense, principalement sur la D 920 et ainsi accroître, par la même occasion, le risque d'accidents. (Comptage par jour, réalisé en 2021 par le Conseil Départemental - Bozouls-Rodez : 9317, Bozouls Espalion : 7512, Bozouls-Gabriac : 1667, Bozouls St Julien : 1404)

Il est aussi à remarquer que le projet de l'accès Sud va rencontrer la Voie verte (ancienne voie ferrée qui reliait Espalion à Bertholène) cette liaison, sous la responsabilité d'un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) aménagée en voie de randonnée, est de plus en plus fréquentée par des marcheurs, des cavaliers ou des cyclistes.

Rien n'est réellement prévu à l'intersection de la future route et de cette voie à part quelques panneaux de signalisation.

Il eut été souhaitable de prévoir un évitement par le moyen d'un souterrain, nous avons déjà préconisé, sans effet donc, cette solution dans la première enquête.

- Impact sur le financement

Nous devons nous poser des questions sur le financement de l'aménagement de ces voies d'accès au site où la société Biéver veut implanter son usine de méthanisation.

Lors de la première enquête nous avons eu connaissance d'une proposition de financement des travaux de voirie par la communauté de commune "Comtal Lot et Truyère", un montant avait même été avancé. **Où en est-on ?**

C'est quand même curieux, on autorise le citoyen à donner son avis sur l'implantation de voies d'accès au méthaniseur, sur la pose d'une canalisation de gaz allant du méthaniseur au réseau de gaz de ville en place, mais on a beau chercher, nous ne trouvons aucun renseignement sur le financement de ces deux opérations distinctes.

Et pourtant si le projet arrive à son terme et si par exemple l'accès Sud préconisé est retenu, Il va y avoir un élargissement d'une voie publique dans le seul but de desservir un lieu, une entreprise privée. **Qui va payer ?**

Un autre point nous interroge fortement y compris sur le plan de la transparence démocratique.

Dans les communes, dans la communauté de communes directement liées à ce projet de méthanisation sur Bozouls, il va y avoir des votes.

Nous savons fort bien que certains élus qui siègent dans les conseils, et c'est leur droit, sont aussi impliqués, d'une manière ou d'une autre dans ce projet, soit en fournisseurs d'intrants, soit en réceptionnaires de digestats, soit même en temps qu'actionnaires.

Bien que réglementairement et déontologiquement ils n'ont pas à participer aux votes sur le sujet en question, leur position ne fait-elle pas réfléchir ?

La possibilité de futurs conflits d'intérêt ne pointe-t-elle pas là son nez ?

Observations sur l'étude de la partie canalisation de gaz

Nous l'avons remarqué en début de nos observations (§ 1- sur la forme), nous allons éviter ,nous-mêmes, dans cette étude, le remplissage des pages par des redites.

En effet les conséquences des impacts de l'ouverture des accès au projet de méthanisation et les impacts du projet de la canalisation de gaz naturel enterrée GRDF, reliant le projet de méthanisation au réseau de gaz, sur la Biodiversité, le milieu physique, le surplus de trafic routier, le financement sont sensiblement les mêmes.

Nous avons cependant été attirés par la page 67 : que peut bien représenter cet accès Sud (nous l'avons identifié) avec cette ligne bleu qui part de l'aire de méthanisation en projet jusqu'à la D 988 : la canalisation de Gaz ? C'est quoi ce truc ? Encore une erreur ?

Nous allons surtout nous préoccuper des impacts sur cette "Voie verte" elle-même.

La "Voie verte", puisque tel est son véritable nom, est une ancienne voie de chemin de fer qui reliait Espalion à Bertholène, utilisée jusqu'en 1938 par les voyageurs, ensuite par les seules marchandises jusqu'en 1983. A l'heure actuelle elle appartient et est gérée par un Syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU) comprenant les communes d'Espalion, Bozouls, Bertholène.

Ce n'est pas une piste cyclable. Elle est fort bien entretenue, en parfait état pour les marcheurs, les cavaliers ou les cyclistes.

Nous la connaissons fort bien pour l'avoir suivie d'Espalion à Bertholène via tunnels et viaducs.

Son revêtement parfaitement plat est perméable puisque composé de sables et de graviers.

Et nous tenons absolument à ce qu'elle demeure en cet état sans bétonnage ni asphaltage.

Cette voie de liaison est de plus en plus fréquentée et son parcours subit souvent des améliorations (éclairages de tunnel, abords ...).

Sur la Voie verte, le trajet de la conduite de gaz en projet serait d'environ 800 m (+ 200m environ, du méthaniseur à cette Voie verte, via le chemin rural dit d'Aubignac à Gavernac).

Nous n'avons trouvé aucune dimension sur la longueur de son trajet. Par contre la conduite serait déposée dans une tranchée de 0,50m de large pour une profondeur de 1,20m (3.3.1.1, page 56).

Le pétitionnaire appelle, inexplicablement, cette ancienne voie de chemin de fer par différents noms : chemin, piste cyclable (page 53, 3.2.3.2. *"La canalisation de gaz sera enterrée au droit d'une voie cyclable, créée par un syndicat Intercommunal à Vocation Unique (SIVU). Cette voie cyclable allant de Bertholène à Espalion et traversant Bozouls, s'installe sur le tracé d'une ancienne voie ferrée SNCF."*, et parfois "voie verte" tout de même.

Il mentionne même (page 53) *"que Cette voie cyclable est jugée de qualité minimale par l'AF3V, association agissant pour la réalisation d'un réseau ambitieux de véloroutes et de voies vertes. Par conséquent, elle ne possède pas le label 3V Belle Voie."*

L'AF3V demande l'amélioration de cette Voie cyclable (pose d'un revêtement, « en dur » roulant par tout temps et tout type de vélo, éclairage des tunnels, ...) pour que des balades sûres soient possibles pour tous et en toute saison, y compris par les cyclo-randonneurs parcourant la Vallée du Lot à Vélo"

Mais de quoi je me mêle ! En réalité cela l'arrange : (page 60, 4.1.1.) *"La mise en place d'enrobé, plus ou moins lourds, pour permettre la circulation des véhicules. La circulation des engins sur chantier et la mise en place de ces travaux vont induire une modification du sol en place."* va-t-on avoir de l'enrobé sur la Voie verte comme sur la portion du feu chemin d'Aubignac à Gavernac ?

Impacts nuls ?

Les travaux d'enfouissement projetés, malgré les affirmations du pétitionnaire : (page 58, 3.3.1.1) *"La canalisation étant enfouie et s'implantant au niveau d'un chemin existant au droit d'une ancienne voie ferrée, les impacts sur le sol peuvent être qualifiés de nul."*

Ou encore (page 65, 4.4.1)

"La tranchée recevant la canalisation sera positionnée de manière à ne pas avoir à abattre ou arracher d'arbres. La tranchée sera positionnée en accotement sauf lorsque des arbres ou haies l'empêchent, dans quel cas elle sera située en milieu de chaussée. Il y a une obligation de retrait de la conduite de gaz des arbres et haies par GRDF. Ainsi l'impact de la canalisation sur le réseau de haies bocagères peut être qualifié de nul.", nous font craindre le pire, à la fois pour le revêtement de la

voie verte et pour son environnement immédiat remarquable bordé de haies et d'arbres, et pour son étonnante faune décrite dans la partie ci-dessus.
En effet nous voulons bien croire les écrits mais cette *"obligation de retrait de la conduite de gaz des arbres et des haies"* porte à réflexion tout de même !

Il faudra quand même aussi nous expliquer la signification de cette phrase répétée sans cesse, en caractère gras, sur les pages 60, 61, 62, 64, 65, 66, parfois plusieurs fois sur la même page :
" Il n'y a donc pas d'effet cumulé de l'accès avec de la canalisation enterrée projetée. L'impact global conserve donc la qualification de celui de l'accès soit faible. "

Les incompréhensions, les erreurs sont souvent à-même de jeter le doute sur le sérieux des dossiers examinés.

III Conclusion

Sur la forme :

Nous déplorons toujours d'importantes erreurs, de nombreuses répétitions, des phrases incompréhensibles qui nous font douter de la rigueur de ce dossier.

Rappel significatif : dans le dossier PLU, pièce N° 2-1 - R. P. - p 148 *"le parcellaire est une des composantes majeures du paysage. C'est la matérialisation, la typologie (linéaires de murets– haies ou murets-alignement de frênes), et l'entretien des limites, qui donnent au plateau son identité et la qualité de son paysage"*. Allons-nous ainsi conserver cette identité, ses paysages ?

Sur le fond :

Le surdimensionnement de ce projet nous interpelle car il entraîne bien des nuisances importantes

- Très forte atteinte sur l'environnement (faune et flore).
- Artificialisation inacceptable de terres agricoles et des remarquables chemins existants.
- Risque réel et très important de pollutions de la nappe phréatique et des exutoires.
- Risques très probables de nuisances olfactives, auditives et visuelles.
- Très forte atteinte à la qualité du cadre de vie des citoyens (habitants, randonneurs, vacanciers...) du fait d'un projet démesuré de méthanisation 24h/24h et du manège incessant des camions en toile d'araignée sur tout ce territoire, y compris dans la ville même de Bozouls.
- Un bilan carbone total, très négatif

Nous avons toujours été pour les économies d'énergies, les énergies renouvelables et leur promotion, nous émettons des réserves à ce projet gigantesque qui nous inquiète beaucoup.

Pensez-vous qu'un célèbre funambule va prendre le risque de tendre un câble entre les 6 cuves de plus de 30 mètres de diamètre, ou qu'il va être installé une tyrolienne entre les cuves en passant par les 15 m de la hauteur de la chaudière ?

Pensez-vous qu'après ce regain actuel de popularité, d'engouement pour Bozouls et ses environs, cette publicité médiatique nationale, les producteurs de films ou de séries auront encore l'envie de projeter de nouveaux scénarios autour d'un pharaonique méthaniseur ?

Au vu de la situation actuelle très préoccupante de la planète, et ce malgré l'énergie produite, les nuisances propres à l'implantation d'une telle unité disproportionnée en valent-elles la chandelle ?

Barriac le 23 avril 2025

Pour l'association Comité Causse Comtal :
Le conseil d'administration collégial.

Copie : Mairie de Bozouls
Communauté de communes