



Mission régionale d'autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté

**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de Bourgogne Franche-Comté
sur le projet de carrière de roches massives à ciel ouvert
sur le territoire de la commune de Morbier (Jura)**

n°BFC-2017-1467

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le 30 octobre puis le 17 novembre 2017 pour des compléments, la société Carrière de la Savine a déposé un dossier de demande d'autorisation unique prévue par l'ordonnance n°2014-355 du 20 mars 2014 modifiée relative à l'expérimentation d'une autorisation unique en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), pour l'exploitation d'une carrière de roches massives (calcaire) à ciel ouvert sur le territoire de la commune de Morbier (39).

Cette demande d'autorisation d'exploitation est une réouverture de la carrière nommée Carrière de la Savine avec une extension et l'installation d'un poste de broyage, concassage et criblage ainsi que d'une centrale à béton. Elle avait été autorisée pour une durée de 15 ans par l'arrêté préfectoral n°1753 du 20 août 1998 qui est arrivé à échéance en 2013.

L'autorité environnementale a été saisie, conformément aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement, du dossier relatif à ce projet.

En application de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement et de la transposition de cette directive en droit français (notamment les articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement), le présent projet doit faire l'objet d'une évaluation environnementale traduite dans une étude d'impact et être soumis à l'avis de l'autorité environnementale.

Le projet est également soumis à la réalisation d'une évaluation des incidences au regard des objectifs de conservation du ou des sites Natura 2000 comme le prévoit l'article D.181-15-5 du code de l'environnement et d'une étude de dangers en application de l'article D.181-15-2 du même code.

La démarche d'évaluation environnementale mise en place par un maître d'ouvrage se place dans un objectif d'intégration des préoccupations environnementales, au même titre que la faisabilité économique et technique du projet, dès la conception de ce dernier. L'étude doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux, installations, ouvrages, ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine. Le dossier expose, notamment à l'intention de l'autorité qui délivre l'autorisation et à celle du public, la façon dont le maître d'ouvrage a pris en compte l'environnement tout au long de la conception de son projet (démarche progressive et itérative) et les dispositions sur lesquelles il s'engage pour en atténuer les impacts (principe de réduction des impacts à la source).

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie, conformément aux dispositions de l'article R122-7 du code de l'environnement, du dossier relatif à ce projet.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et de l'étude de dangers ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte donc une analyse du contexte du projet, du caractère complet des deux études, de leur qualité, du caractère approprié des informations qu'elles contiennent. L'analyse de la prise en compte de l'environnement dans le projet porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. Transmis au maître d'ouvrage, il contribue à le responsabiliser dans un objectif de transparence et de justification de ses choix.

La MRAe bénéficie du concours d'agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (ci-après DREAL) qui préparent et mettent en forme toutes les informations qui lui sont nécessaires pour rendre son avis.

Les modalités de préparation et d'adoption du présent avis sont les suivantes :

La DREAL a été saisie par l'autorité qui autorise le 17 janvier 2018 pour avis de la MRAe sur le projet de Carrière de la Savine.

Conformément aux dispositions de l'article R 122-7-III du code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ci-après ARS) et la direction départementale des territoires (DDT) du Jura ont été consultées et ont émis un avis respectivement le 29 août 2017 et les 04 octobre 2016 et 09 décembre 2017.

Sur ces bases et à partir de sa propre analyse, la DREAL a transmis à la MRAe Bourgogne-Franche-Comté tous les éléments nécessaires à sa délibération, notamment un projet d'avis.

Au terme de la réunion de la MRAe du 30 janvier 2018, en présence des membres suivants : Monique NOVAT (présidente), Hubert GOETZ, Colette VALLEE, Hervé RICHARD, l'avis ci-après est adopté¹.

Conformément aux dispositions de l'article R 122-7 II du code de l'environnement, cet avis sera rendu public par voie électronique sur le site internet de l'autorité chargée de le recueillir ainsi que sur le site de l'autorité environnementale.

Il sera ensuite joint au dossier d'enquête publique, et il constituera un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

1 *En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités 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.*

AVIS

1 - Description et localisation du projet

La carrière de la Savine, en activité depuis 1983, était autorisée par l'arrêté préfectoral n°1753 du 20 août 1998 et exploitée par la société SJE (Société Jurassienne d'Entreprise) jusqu'au terme de l'autorisation en 2013.

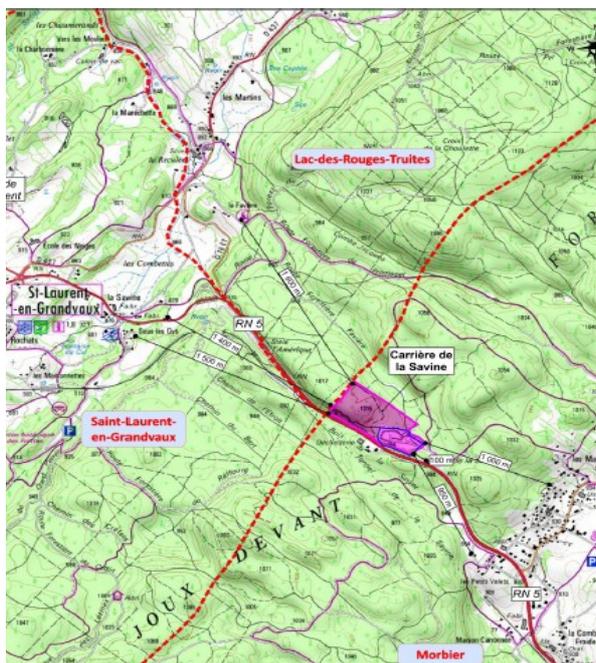


Vue d'ensemble de la carrière de la Savine

Le projet, porté par la société de la Carrière de la Savine³, est une réouverture de la carrière de la Savine. Il vise l'exploitation :

- du gisement de roche massive, calcaire du Kimméridgien⁴,
- d'une installation de broyage, concassage et criblage,
- d'une station de transit de produits minéraux ou de déchets non dangereux,
- d'une installation de production de béton prêt à l'emploi (centrale à béton).

La carrière se situe au col de la Savine dans le massif forestier du Mont Noir, le long de la RN 5 entre Morbier au Sud-Est à 3,2 km et Saint-Laurent-en-Grandvaux à 8 km au Nord-Ouest, au lieu dit "Chatenage Au Morel à l'Huissier" sur la commune de Morbier dans le département du Jura (39).



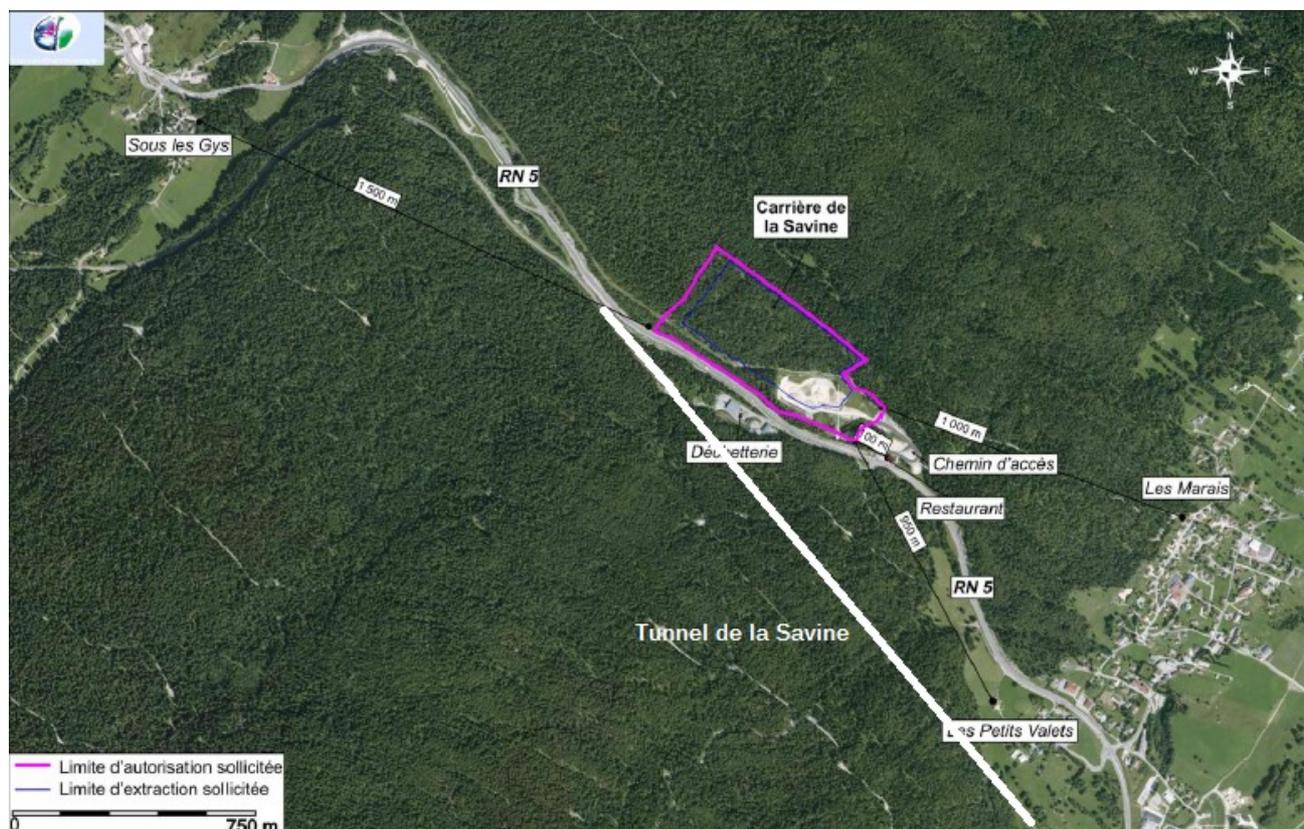
La carrière de la Savine d'une surface initiale de 4 ha 64 a 27 ca a été exploitée en dent creuse, sur deux fronts variant de 10 à 15 m de hauteur séparés par des banquettes de 10 à 20 m. La cote du carreau actuel varie de 965 à 970 m NGF. Le projet consiste à étendre vers le Nord-Ouest l'exploitation du calcaire sur une surface de 12,8 ha pour une surface d'autorisation demandée de prêt de 19,3 ha⁵ prenant en compte les délais réglementaires liés notamment au retrait de 50 m par rapport à la RN 5.

L'exploitation de la carrière se déroulera en 6 phases de 5 ans. À chaque phase, en présence d'arbres, correspond une surface défrichée, décapée et découverte de sa terre végétale et de ses matériaux stériles pour extraire en moyenne 1 000 000 m³ soit 2 000 000 tonnes par phase de roche. La production annuelle sera de 200 000 t/an avec un maximum de 250 000 t/an. Le gisement est estimé à 3 000 000 m³ (6 000 000 t). Il sera exploité sur 4 gradins de 15 m de haut chacun pour une hauteur totale de 60 m. Le carreau inférieur sera établi à la cote 950 m. L'apport annuel de déchets inertes est estimé à 45 000 m³ par an (80 000 t/an).

Les travaux d'extraction seront réalisés par abattage à l'explosif. L'activité de la carrière s'exercera du lundi au vendredi de 7h30 à 17h30.

- 2 Les documents graphiques présents dans cet avis sont tirés du dossier de demande d'autorisation du pétitionnaire.
- 3 La société de la carrière de la Savine, par son représentant, s'assure la maîtrise foncière par l'acquisition de parcelles (Section BR n°12, 13 et 155) et la signature d'un contrat de forage sous conditions suspensives pour les parcelles (Section BR n° 9 et 10). Néanmoins le dossier ne précise rien du cadre juridique assurant la maîtrise foncière des parcelles BR n°227 et 229 également dans le périmètre du projet.
- 4 Le **Kimméridgien** est le deuxième **étage stratigraphique** du **Jurassique supérieur** (Malm). Il s'étend de -157,3 ± 1.0 à -152,1 ± 0.9 millions d'années. Sa durée est d'environ 5 millions d'années.
- 5 Références cadastrales : Commune de Morbier - Section BR - N° des parcelles 9, 10, 12, 13, 227, 229.

Les bâtiments et habitations les plus proches de la carrière sont situés entre 50 m et 1 500 m. Les plus proches, le long de la RN 5, sont les bâtiments de la déchetterie à 50 m en face du projet et le restaurant « Le Col » à 100 m. Les habitations les plus proches sont les habitations des hameaux de Morbier « Les Petits Valets » et « Les Marais » respectivement à 950 et 1 000 m du projet. A 1 400 m et 1 500 m, au Nord-Ouest du projet sur la commune de Saint-Laurent de Grandvaux, on trouve respectivement une habitation le long de la RN 5 et les habitations du lotissement situées au lieu dit "Sous le Gys".



Le tunnel de la Savine, ouvrage ferroviaire souterrain⁶ de la ligne du TER Bourgogne-Franche Comté de Dijon/Oyonnax⁷ tangente le projet au Sud-Ouest sur un axe Nord-Ouest/Sud-Est à une distance de 100 m.



Tête du tunnel côté Saint-Laurent-de-Grandvaux



Tête du tunnel côté Morbier

Une canalisation de gaz haute pression d'un diamètre 125 mm longe également la RN 5 à 20 m du projet.

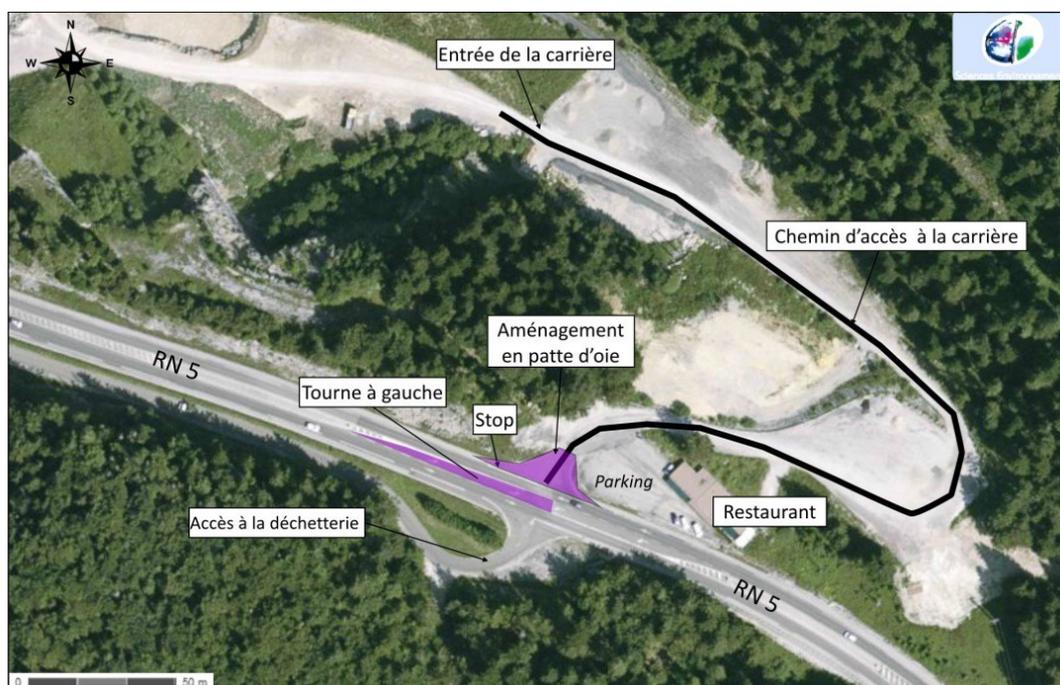
6 [Souterrain de 2 080 m achevé en 1895 et mis en exploitation le 15 mai 1899.](#)

7 [Voie ferroviaire d'Andelot en Montagne à La Cluze.](#)

Une ligne à Haute Tension (HTA) traverse l'emprise du projet dans sa zone d'extension.



L'accès à la carrière se fait par la RN 5 (Axe Dole – Genève). L'accès en venant de Saint-Laurent de Grandvaux se fait par l'intermédiaire d'un tourne à gauche. L'accès est commun avec le restaurant « Le Col ».



La remise en état du site consistera à sécuriser le site après l'exploitation et à diversifier les habitats minéral et thermophile comme les falaises, éboulis, pierriers, zones nues et pelouses sèches.

Cette demande de réouverture de la carrière de la Savine vise à :

- consolider et pérenniser l'activité du groupe dont le gisement de roche massive de la carrière de Lavancia est épuisé ;
- offrir un gisement d'un volume et d'une qualité suffisants en complément des carrières des Frattes et des Rousses pour répondre à la demande ;
- assurer la substitution des matériaux alluvionnaires par des matériaux calcaires de qualité s'inscrivant dans les orientations du schéma départemental des carrières du Jura.

2 - Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale et par ordre de traitement du dossier d'étude d'impact sont les suivants :

Eaux superficielles et souterraines et milieu physique :

La présence de peu d'indices karstiques dans la carrière due à la compacité du calcaire kimméridgien ne garantit pas l'absence d'écoulement des eaux superficielles (ruissellement) vers les eaux souterraines et superficielles situées en aval hydraulique. La présence de dolines relevées au Nord-Ouest du projet, de poches d'argiles et des diaclases (fissures verticales de dissolution) dans la partie supérieure des fronts de taille de la carrière confirment le caractère perméable du calcaire.

Milieu naturel et biodiversité :

Le projet se situe dans le Parc naturel du Haut Jura à l'intérieur d'un réseau de ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique) de type 1 et sur l'emprise de la ZNIEFF de type 2 « Forêt du Mont Noir et de la Joux Devant ». Il voisine également trois sites NATURA 2000 : « Grandvaux » à 1,5 Km au Nord-Ouest, « Vallée et côtes de la Brienne, du Tacon et du Flumen » à 3,1 km au Sud et « Massif du Risoux » à 5,8 km à l'Est. Les boisements impactés par le projet n'ont pas été retenus comme réservoirs de biodiversité par le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) "*en raison de l'absence de connaissance précise sur la présence d'une grande biodiversité*". Néanmoins "*ces boisements servent d'appuis au passage des corridors*". Le SRCE identifie sur l'emprise du projet un corridor à remettre en bon état entre les réservoirs régionaux de biodiversité que sont Les forêts de la Joux Devant et du Mont Noir. Le projet prévoit le défrichement de 11,5 ha de sapinière-hétraie sur l'emprise de la ZNIEFF de type 2 en relations avec les ZNIEFF de type 1, habitat notamment du grand tétras. Le milieu naturel d'une richesse indéniable représente un enjeu important dans la prise en compte de l'environnement et notamment sur le facteur biodiversité.

Cadre de vie :

L'activité de la carrière sera source de bruit et de poussières. Pour ce qui est des vibrations, l'abattage par tir de mine pourrait affecter les bâtiments proches (déchetterie et restaurant), une conduite de gaz et le tunnel ferroviaire de la Savine.

Transport :

L'augmentation de la capacité d'extraction de matériaux engendrera un accroissement du trafic de PL (poids-lourds) et des échanges sur le carrefour d'accès à la carrière modifiés par rapport aux conditions d'exploitation antérieures.

3 - Qualité de l'étude d'impact

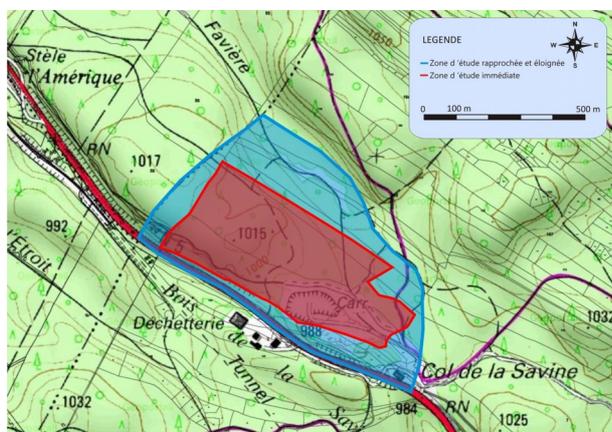
3.1 Remarques générales

Le dossier étudié est la version d'octobre 2017 et compte notamment le résumé non technique, l'étude d'impact (305 pages), un dossier administratif, une étude de dangers, un plan de gestion des déchets inertes et des plans. Sont également jointes une demande de dérogation espèces protégées et une demande d'autorisation de défrichement.

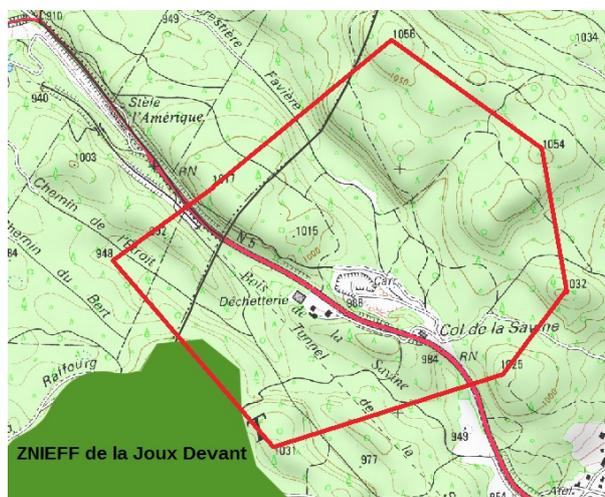
Sur la forme, le dossier est lisible et suffisamment illustré. L'étude d'impact devrait toutefois intégrer certains éléments du dossier administratif (les 70 premières pages), qui participeraient à la compréhension du projet, notamment les chapitres

concernant l'exploitation de la carrière, les procédés et produits fabriqués. Le résumé non technique (70 pages) permet au lecteur d'appréhender correctement le projet, néanmoins il souffre des mêmes carences que l'étude d'impact mais ne permet pas de les relever⁹.

L'aire d'étude est restreinte. Si la RN 5 représente une limite physique et sensorielle évidente, néanmoins pour une partie des espèces, la limite communale l'est beaucoup moins.



Aire d'étude du dossier d'étude d'impact



Aire d'étude recommandée par l'AE

La définition de l'aire d'étude ne tient pas compte des milieux en présence et des relations entre eux. L'aire devrait varier en fonction des espèces et des milieux. La présence à 400 m au Sud-Ouest d'une ZNIEFF de type 1 « La Joux Devant » incluse dans la ZNIEFF de type 2 « La Forêt du Mont Noir et de la Joux Devant » dans laquelle se trouve l'emprise du projet, pouvait déterminer une limite Sud-Ouest à l'inventaire de l'avifaune. Les lignes de crêtes des coteaux dominant la carrière pouvaient représenter un biotope topographiquement et biologiquement cohérent pour l'ensemble des espèces.

Les méthodes et les périodes d'inventaires floristiques et faunistiques sont décrits dans l'étude d'impact et pour la plupart adaptés et proportionnés. Néanmoins, les inventaires faunistiques sont anciens et datent de 2012, à l'exception des Tétraronidés et des rapaces nocturnes pour lesquels les inventaires ont été réalisés en avril 2016. La carrière de la Savine est restée en exploitation jusqu'en 2013, les inventaires pratiqués l'ont été pendant l'exploitation ou la remise en état de celle-ci. Il est donc probable que l'ensemble des espèces animales ne devaient pas particulièrement fréquenter la carrière dans ces conditions. Près de 5 années se sont écoulées depuis ces inventaires. En l'absence d'activité d'exploitation, des espèces pionnières ont pu coloniser le site et ses alentours. **En l'absence d'inventaires récents et reflétant l'actualité des espèces potentiellement présentes, la MRAe ne peut donner un avis sur la prise en compte de la biodiversité puisque l'étude d'impact ne permet pas d'apprécier les incidences notables directes et indirectes du projet sur ce facteur. L'avis traitera néanmoins des espèces inventoriées en avril 2016, les Tétraronidés et les rapaces nocturnes.**

3.2 Triptyque « État initial, Analyse des effets, Mesures »

Comme mentionné précédemment, la MRAe ne donnera pas d'avis sur le facteur biodiversité en l'absence d'inventaires récents à l'exception des espèces en ayant fait l'objet en avril 2016. Néanmoins, l'avis contient des observations sur ce facteur afin d'aider à l'amélioration de l'étude d'impact.

État initial et sensibilités environnementales

Eaux superficielles et eaux souterraines

Le réseau hydrographique se développe au bas des versants du col de la Savine. Aucun cours d'eau ne traverse l'emprise du projet.

⁹ À titre d'exemple aucune mention des dates d'inventaires faunistiques.

Concernant l'hydrogéologie, des traçages successifs réalisés en 2016 dans le cadre du dossier d'étude d'impact et notamment dans la partie Nord-Ouest du projet confirment la relation avec la source de la Doye Gabet au Sud et non avec les sources de la Favière et du Goulet qui contrairement à la source de la Doye Gabet sont des ressources d'alimentation en eau potable (AEP).

Milieu naturel

Si les 11,5 ha de boisements du projet qui seront défrichés ne sont pas intégrés à la sous-trame des milieux forestiers dans le SRCE en raison de l'absence de connaissance précise, il n'en demeure pas moins qu'ils sont considérés comme des milieux servant d'appuis aux corridors régionaux. **Contrairement à ce qui est dit dans l'étude d'impact¹⁰, la carte du SRCE montre un corridor écologique à remettre en bon état.**



Le corridor est en pointillés verts sur la carte

Le SRCE précise que ces corridors stratégiques pour la sous-trame correspondent à des infrastructures fragmentant et perturbant les milieux. L'objectif de remise en bon état nécessite d'identifier la fonctionnalité effective du corridor et les actions potentielles pour sa remise en bon état¹¹. La RN 5 est cette infrastructure fragmentant la sous-trame régionale forestière et dans une moindre mesure l'ancienne carrière.

Le contrôle des fronts de taille d'avril 2016 a révélé la présence d'un nid de Grand corbeau sur la carrière.

Les inventaires propres aux tétraonidés réalisés en 2012 et en avril 2016, montrent l'absence de cette espèce sur l'aire de l'étude, la proximité de la RN 5 en étant peut-être la cause.

Les écoutes visant à repérer les oiseaux nocturnes comme la chouette de Tengmalm et la Chevêchette sont restées vierges lors des différentes tentatives et notamment en avril 2016. Néanmoins les durées d'écoute sur les 5 points ne sont que de 5 minutes pour chaque point, ce qui réduit les probabilités de contact, et le protocole suivi n'est pas décrit. Le protocole¹² impliquant des phases d'écoute et de repasse aurait pu donner un autre résultat, l'écoute passive ayant un pouvoir de détection très faible pour ces espèces.

Concernant les mammifères, les inventaires n'étant pas d'actualité, ils ne permettent pas à l'AE de se prononcer. Néanmoins la MRAe attire l'attention sur l'affirmation concernant la présence de nombreuses empreintes probables de Lynx et concluant qu'il ne s'agit que d'un animal en déplacement. Le Lynx se caractérise par sa territorialité. Il évite la confrontation avec ses congénères et se déplace à l'intérieur de son territoire, voire en limite en zone neutre. Rien n'indique qu'il n'est pas sur son territoire et dans l'aire d'étude, et les nombreuses empreintes prouveraient le contraire. **Comme le lynx, la présence de l'écureuil aurait pu être prise en compte dans l'étude.**

L'absence de reptiles comme le lézard des murailles, alors même que le site compte des habitats favorables, est symptomatique de l'obsolescence des inventaires réalisés en 2012.

¹⁰ Page 51 de l'E.I. alinéa 2 du point continuum (trame verte et bleue) et corridors. « Les cartes présentées dans le SRCE permettent de préciser que l'emprise est située à l'écart ... des zones de connexion biologique (corridors régionaux à préserver ou à remettre en bon état) »

¹¹ Page 15 du rapport cartographique de SRCE de Franche-Comté.

¹² [Protocole LPO](#)

Paysage et patrimoine

Le volet paysage est plutôt bien appréhendé. Le projet peut être visible par le Sud-Est depuis les reliefs. Les plans et photos permettent de bien cerner les enjeux plutôt faibles de cette thématique.

Concernant le patrimoine, l'étude identifie une voie datant du Moyen Âge. Cette voie se situe dans la bande de 50 m entre l'excavation et la RN 5.

Bruit, poussières

Les vents portant les bruits et les poussières, une simulation de Météo-France donne une rose des vents à l'endroit du projet avec des vents dominants de Sud-Sud-Ouest et de secteur Est et des vents secondaires de secteur Nord-Nord-Ouest. Ce dernier pourrait affecter le restaurant situé à une centaine de mètres.

Les mesures de bruit sont représentatives du milieu rural perturbé par le niveau sonore de la RN 5.

Transport

La RN 5 dessert le projet, sans aménagement depuis Morbier et par l'intermédiaire d'un tourne à gauche depuis Saint-Laurent en Grandvaux. La RN 5 compte 7 282 véh/j¹³ au droit du projet.

Analyse des effets du projet

Eaux superficielles et eaux souterraines

Les effets des différents travaux, activités et installations du projet sont décrits, tant ceux liés aux risques de pollution accidentels que chroniques. Les consommations et rejets des eaux nécessaires à l'activité sont également pris en compte.

Milieu naturel

L'étude d'impact affirme que :

- « *Le projet n'aura aucun impact sur les équilibres biologiques* » sous le prétexte d'une relative banalité des milieux et qu'en dehors de l'emprise du projet, l'alimentation, le refuge, la reproduction et le repos sont préservés ;
- « *Les effets sur les corridors seront donc nuls* » au regard de l'obstacle constitué par la RN 5.

La MRAe estime que ces affirmations sont prématurées notamment en l'absence d'inventaires plus récents.

Concernant la flore, 11,5 ha de sapinière-hêtraie vont être défrichés et décapés détruisant les habitats afférents. L'étude juge l'impact de ces travaux comme modérés.

Concernant la faune et en lien avec l'obsolescence des inventaires, la MRAe ne se prononcera pas sur le facteur biodiversité. Néanmoins sur la forme :

- il paraît erroné de parler de poursuite d'activité en 2018 alors que la carrière est en arrêt depuis 2013¹⁴ et de considérer que cela n'engendrera pas de nouvelles nuisances ;
- parmi les mammifères protégés, seul l'écureuil roux est évoqué, la présence du lynx n'est pas abordée alors qu'il a été inventorié sur l'emprise de l'aire d'étude, même traitement pour le Murin à oreilles échanquées.

Si la RN 5 et dans une moindre mesure l'actuelle carrière sont aujourd'hui les obstacles fragmentant les milieux et perturbant la continuité de la sous-trame régionale des milieux forestiers des Forêts de la Joux Devant et du Mont Noir, réservoirs de biodiversité, le projet ne fera qu'accroître cette fragmentation et hypothéquera davantage la remise en bon état du corridor reconnu par le SRCE. **L'absence de prise en compte de ce corridor dans l'état initial de l'étude d'impact et d'une expertise sur les fonctionnalités de ce corridor au sens du SRCE¹⁵ ne permet pas de déterminer les effets propres du projet.**

13 Page 100 de l'E.I. 7 282 véhicules par jour moyenne annuelle de l'année 2012.

14 Page 149 de l'E.I. 1^{er} alinéa du point 3.3.1. Effet direct : dérangement sonore.

15 Page 15 du rapport cartographique de SRCE de Franche-Comté.

Paysage et Patrimoine

Il manque des photomontages simulant l'empreinte du projet en exploitation notamment avec l'implantation de la centrale à béton, les bâtiments et les fronts de taille et essentiellement depuis les reliefs au Sud du projet comme du point de vue N°6 du belvédère des 3 Commères¹⁶.

Les coupes des faisceaux de visibilité démontrent l'absence intuitive de vision sur le projet par un observateur positionné en fond de vallée. Il aurait été plus intéressant de disposer d'une coupe Nord/Sud montrant la perception de la carrière depuis les différents reliefs situés au Sud-Est. L'absence de photomontages sur cet axe Sud/Nord ne permet pas de saisir l'empreinte que va laisser le projet dans le paysage et de travailler sur les possibilités de camouflage des installations comme la centrale à béton et les bungalows. Cependant, il est probable que la topographie des lieux, la végétation et les conditions d'exploitation de la carrière en dent creuse minimisent l'impact du projet sur le paysage.

L'étude d'impact, en ce qui concerne le patrimoine et notamment la présence sur l'emprise du projet d'une voie datant du Moyen Âge, se contente de faire référence au texte réglementaire que le pétitionnaire se propose de respecter, mais ne fait pas état de l'arrêté préfectoral n°2016/456 notifié le 14/10/2016 et initié par la DRAC, et contenant une prescription d'archéologie préventive fixant également les modalités de saisine du préfet. Cette prescription au regard du dossier mis à jour est maintenue par courrier du 24/11/2017 donnant par ailleurs un avis favorable au projet.

Bruit, poussières et vibrations

La recherche des effets du bruit dû à l'exploitation est conduite au travers de simulations qui auraient gagné en lisibilité si elles avaient été accompagnées de représentation cartographique. Cependant la condition retenue la plus défavorable et source de production de bruit (toutes les activités possibles en même temps) donne des émergences nulles voire de faibles à moyennes, en dessous des seuils réglementaires. Le restaurant sera moyennement impacté¹⁷ notamment par la circulation des poids-lourds. **Il est par contre regrettable que les effets du bruit du tir de mine n'aient pas été simulés.**

Concernant les poussières, l'exploitation en dent creuse et la ceinture des boisements autour du projet font écran à un empoussièrément des habitations les plus proches qui se situent à 950 et 1 000 m, mais en dehors des vents dominants, à l'exception peut-être du hameau Les Petits Valets de la commune de Morbier. Le restaurant du Col serait l'établissement le plus exposé aux retombées des poussières de la carrière avec un vent dominant mais secondaire de Nord-Nord-Ouest. L'éperon rocheux et les arbres devraient limiter l'empoussièrément du restaurant dû à l'exploitation, néanmoins la circulation des poids-lourds (PL) sur la voie d'accès à la carrière pourrait constituer une bonne partie de l'empoussièrément.

Les calculs théoriques respectant les vitesses particulières maximales données par la SNCF concernant le tunnel de la Savine d'une part et les textes réglementaires appliqués aux autres infrastructures d'autre part, déterminent le poids des charges des tirs de mine.

La MRAe s'interroge sur l'absence d'éléments concernant les effets sur les structures de chaussée de la RN 5 et sur la circulation lors d'un tir de mine tant au regard du bruit que des vibrations.

Transport

La précédente exploitation de la carrière de la Savine bénéficiait d'une autorisation d'extraction annuelle de 35 000 tonnes. Cette capacité devait générer un trafic sortant de 8 à 9 PL/jours¹⁸. La nouvelle autorisation avec 200 000 à 250 000 tonnes de matériaux extraits, amène un trafic sortant de 50 à 63 PL/J¹⁹. La RN 5 compte 7 282 véh/j²⁰ au droit du projet. Avec l'augmentation du trafic de poids-lourds, **la MRAe s'interroge sur les capacités du carrefour à permettre notamment la sortie vers Morbier de 80 %²¹ des poids-lourds sortants de la carrière de la Savine devant traverser la RN 5.**

¹⁶ Page 94 de l'E.I. carte de repérage des vues et page 96 les 2 vues du projet depuis le belvédère.

¹⁷ Page 176 de l'E.I. Emergence + 2,1 dB(A) mais inférieur à la limite réglementaire + 5 dB(A).

¹⁸ 35 000 tonnes / 20 tonnes (chargement PL) = 1 750 PL/ an / 200 jours ouvrés = 8 à 9 PL/j (Source SDC Point 3.7.1 Transport routier).

¹⁹ 200 000 à 250 000 tonnes / 20 tonnes = de 10 000 à 12 500 PL/an / 200 jours = de 50 à 63 PL/j (Source SDC Point 3.7.1 Transport routier).

²⁰ Page 100 de l'E.I. 7 282 véhicules par jour moyenne annuelle de l'année 2012.

²¹ Page 172 de l'E.I. 4ème alinéa du point 5.6.2. Carrière du point 5.6 Transport.

Mesures E.R.C. proposées

Eaux superficielles et souterraines et milieu physique

Les mesures sont de plusieurs natures. Concernant les eaux de ruissellement, les mesures habituelles dans ce type de projet sont prévues et notamment décapage en période sèche, merlons et fossés pour canaliser les eaux de ruissellement, un bassin de décantation, kits anti-pollution pour les engins utilisés sur la carrière et plate-forme de dépotage de carburant et de stationnement pour les engins avec décanteur/déshuileur, etc. Néanmoins, le dimensionnement du décanteur/déshuileur n'est pas précisé et les conditions du rejet ne sont pas spécifiées dans l'étude d'impact. Les eaux des sanitaires seront recueillies dans une fosse toutes eaux et vidangées régulièrement par une entreprise spécialisée. Plus spécifiquement, le besoin en eau de la centrale à béton sera assuré par les eaux de bassin de décantation. Le rejet de lavage du malaxeur et des camions toupies se déverseront dans un triple bassin de décantation dont les eaux traitées seront réutilisées pour la fabrication du béton et les futurs lavages. Le fonctionnement du lavage en circuit fermé évite les rejets dans le milieu naturel. **Si le process est décrit, le dimensionnement de ces installations n'est pas fourni.**

Milieu naturel

Les mesures d'évitement concernent d'une part la conservation des boisements au Sud du projet et le long de la RN 5 et l'approfondissement du carreau de la carrière épargnant le défrichage de près d'un hectare de boisement.

Les mesures de réduction sont celles ordinairement suivies sur ce type de projet notamment lors des phases de défrichage et de décapage appliquant un calendrier respectant les cycles biologiques des espèces en présence.

La création d'une mare et la mise en place d'îlots de sénescence-vieillessement de 20,62 ha représentant 180 % du défrichement constituent les mesures d'accompagnement complémentaires. Ces mesures feront l'objet d'un suivi pendant les 30 années d'exploitation et l'année suivant la fin de l'autorisation concernant l'avifaune et particulièrement les tétraonidés et les rapaces nocturnes. Néanmoins, aucun acte ne contractualise une gestion de ces boisements avec le propriétaire et la société Valforest gestionnaire des boisements.

Aucune mesure compensatoire n'est proposée, les impacts résiduels étant jugés nuls à modérés et non significatifs à l'échelle locale. **La MRAe ne se prononce pas au regard des inventaires ne correspondant plus à l'état du milieu depuis la fin de l'exploitation de la carrière en 2013.**

Paysage et Patrimoine

Le projet sera visible depuis les premiers reliefs situés au Sud-Est notamment depuis le point de vue N°6 du belvédère des 3 Commères. Un travail sur l'arrière-plan du projet (forêt, front de taille...) depuis ces points de vue situés sur les reliefs au Sud permettrait de déterminer les tonalités des couleurs à appliquer sur la centrale à béton et les bungalows afin d'en réduire l'impact visuel.

Les mesures concernant le patrimoine archéologique ne font toujours pas référence à l'arrêté préfectoral n°2016/456 notifié le 14/10/2016 et initié par la DRAC, notifiant une prescription d'archéologie préventive et fixant les modalités de saisine du préfet. L'arrêté prévoit que « *le préfet pourra prescrire les mesures d'archéologie préventive prévues à l'article R.523-15 du code du patrimoine pour chacune des 6 tranches successives... L'aménageur transmettra au préfet de région... pour chaque tranche, au moins dix-huit mois avant la date de début des travaux un dossier...* ». **Ces prescriptions devraient apparaître dans le dossier d'étude d'impact.**

Bruit, poussières et vibrations

Des merlons anti-bruit atténueront le niveau sonore des activités de la carrière. Concernant les poussières, les pistes de circulation de la carrière pourront être arrosées en période sèche et le concasseur-cribleur sera muni d'un brumisateur d'eau. La voie d'accès sera revêtue d'un enrobé afin de limiter l'empoussièrment, notamment du restaurant « Le Col ». La topographie du site, l'exploitation en dent creuse et les boisements l'entourant limiteront l'empoussièrment des milieux environnants. Concernant les vibrations, le premier tir de mine se fera en concertation avec les gestionnaires compétents des réseaux en places (SNCF pour le tunnel, GrdF pour la conduite de gaz et le SMICTOM pour la déchetterie) afin de valider l'exactitude des simulations et calculs théoriques. Des sismographes apprécieront les effets des tirs de mine permettant éventuellement d'ajuster les charges à mettre en œuvre. **La MRAe estime que le gestionnaire de la RN 5 devra être également informé de ce premier tir.**

Transport

Aucun aménagement spécifique n'est envisagé. Les panneaux de police signalant la sortie de camions existent déjà comme le panneau « Stop », ainsi que les pré-signalisation et signalisation de la carrière. L'accès depuis Saint-Laurent se fait par un tourne à gauche et il n'y a pas de voie spécialisée d'insertion depuis Morbier. **L'augmentation du trafic de PL dont 80 % traverseront la RN 5 mériterait une plus grande attention.**

3.3 Étude d'incidences Natura 2000

Le dossier ne comporte pas un document spécifique d'étude d'incidences Natura 2000, mais ce volet est sommairement abordé.

Après l'identification des sites proches du projet : « Grandvaux » à 1,5 Km au Nord-Ouest, « Vallée et côtes de la Brienne, du Tacon et du Flumen » à 3,1 km au Sud, « Massif du Risoux » à 5,8 km à l'Est, l'état initial caractérise les sites par leur type de milieu, les distinguant parfois des milieux rencontrés dans l'emprise du projet²² mais en omettant d'une part les similitudes et d'autre part les continuités des réservoirs de biodiversité que sont les sous-trames du SRCE et notamment de la sous-trame régionale forestière. Les milieux naturels du projet sont comparés aux habitats et aux espèces qualifiant les sites Natura 2000 avec détermination d'un niveau d'enjeux sans aucun commentaire. L'absence d'enjeux sur la fonctionnalité écologique du projet et la continuité, est peu argumenté et erroné. En effet, intrinsèquement les boisements concernés sont dans la continuité de la sous-trame forestière du SRCE.

Concernant la faune, les enjeux environnementaux ne peuvent être considérés comme exhaustifs au regard des inventaires partiels ou obsolètes.

L'évaluation des incidences (effets) sur les sites est tronquée et manque d'objectivité. En effet, quand la présence d'une espèce est relevée comme le lynx, des arguments discutables sont mis en avant (espèce pionnière dans les carrières du Haut-Jura et du Haut-Doubs...) et minimisent les effets du projet sur cette espèce justifiant le site Natura 2000 de Grandvaux. L'habitat du Castor est cité sur un projet sans rivière et sans présence avérée de l'espèce. Alors que l'inventaire montre la présence de chauves-souris (25,77 contacts/heure représentant une valeur moyenne de fréquentation), le dossier avance que le site ne représente ni un corridor, ni un territoire de reproduction ou de chasse.

L'évaluation fait également une digression vantant la réalisation du projet dans la création de gradins supplémentaires permettant l'installation d'oiseaux des milieux rupestres notamment le Grand-Duc et le Faucon pèlerin.

Le manque d'objectivité se caractérise notamment dans la dernière phrase conclusive de l'évaluation des incidences «*Enfin, le projet ne perturbera pas le fonctionnement écologique des sites Natura 2000 et les échanges fonctionnels entre les habitats intra et extra site* ». Cette conclusion aurait pu avoir du sens si les continuités écologiques avérées avaient été décrites et analysées.

Suite à ce traitement, aucune mesure propre à éviter, réduire ou compenser les effets indirects du projet sur les sites Natura 2000 n'est évoquée.

3.4 Analyse des effets cumulés

Les effets cumulés avec un autre projet sont traités thématique par thématique, rendant moins lisible ce sujet que s'il avait fait l'objet d'un point à part entière. Néanmoins l'étude d'impact indique qu'il n'y a pas de projet en capacité de cumuler des effets.

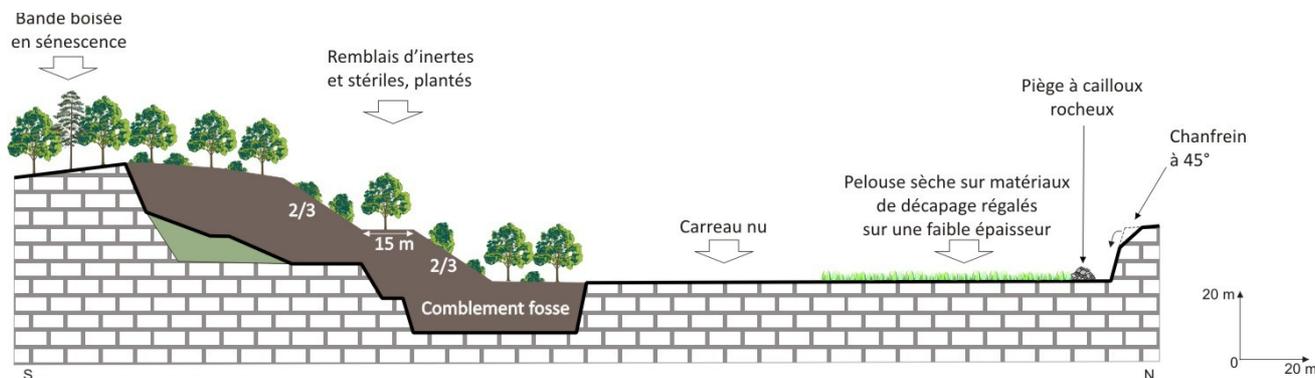
3.5 Conditions de remise en état et usages futurs du site

Le front de taille Sud-Ouest longeant la RN 5 sera remblayé au fur et à mesure de l'avancement des 6 phases d'exploitation de la carrière, avec les matériaux stériles issus de l'exploitation et avec des entrants. Une couche de 0,40 m de terre végétale parachèvera le talutage entre le bois en sénescence et le carreau nu de la carrière. Des travaux de végétalisation consisteront à des semis herbacés et à des plantations forestières d'essences locales (1 200 plants d'arbustes et d'arbres). La faible densité de ces plantations permettra de faciliter la colonisation des talus et banquettes par des espèces pionnières.

22 Page 75 de l'EI, Le site Natura 2000 de Grandvaux "Ces milieux dominants sont absents de l'emprise du projet"



Les fronts de taille Ouest et Nord-Est quant à eux seront laissés en l'état et chanfreinés dans leur partie supérieure et les éboulis laissés en pied. Des pièges à cailloux sécuriseront le carreau. Le carreau sera en partie conditionné et ensemencé en herbacé afin d'obtenir une pelouse sèche. Le reste du carreau sera laissé nu. La diversité de milieux recréés sera favorable à la colonisation du site par des espèces pionnières. **Néanmoins la MRAe regrette que le bassin de décantation (réention) ne soit pas conservé et aménagé dans le cadre de la remise en état.**



3.6 Justification du choix du parti retenu

La carrière de la Savine est une société qui appartient à un groupe détenant d'autres carrières en cours d'exploitation. Les matériaux de la carrière de la Savine viennent compléter la production du groupe dont les états des gisements militent en faveur du projet de réouverture de la carrière de la Savine. En effet le gisement de la carrière de Lavancia est épuisé, celui de la carrière de Frattes est naturellement argileux, celui de la carrière du Risoux est situé à 1 200 mètres d'altitude et fermé du 20 décembre au 20 mars. Dans ces conditions, l'ouverture de la carrière de la Savine permet au groupe de disposer de réserve de granulats.

Au-delà de la qualité des matériaux permettant de se substituer aux matériaux alluvionnaires, la réouverture de la carrière de la Savine permet d'éviter l'ouverture d'un nouveau site évitant de participer au phénomène de mitage du territoire. Il permettra également l'accueil de déchets inertes qui participeront pour partie à la remise en état de la carrière.

Le pétitionnaire fait part dans le dossier de l'étude d'impact de variantes envisagées sur le site même. L'étude de variantes montre que le développement de l'activité vers l'Ouest et le Nord combiné à l'approfondissement du carreau présentent la solution la moins impactante pour l'environnement et donc celle retenue. Le projet au final s'ouvre plutôt vers l'Ouest, néanmoins une exploitation se développant vers le Nord verra son niveau d'impact sur la biodiversité s'accroître à l'approche des réservoirs de biodiversité.

Si l'étude d'impact montre les besoins propres au groupe, elle reste par contre floue sur les besoins du territoire en matériaux. Le niveau des tonnages autorisés sur le territoire par an est répertorié, mais il ne peut être qu'indicatif et ne correspond pas à la production réelle plus proche des besoins. Il n'est pas possible d'établir si le gisement entre en concurrence avec d'autres et d'en tirer une nécessité d'apport d'un supplément de matériaux sur le territoire²³. Toutefois, la substitution des matériaux alluvionnaires amplifie les besoins en matériaux issus des roches massives.

3.7 Articulation avec les plans et programmes concernés

Schéma départemental des carrières du Jura (SDC)

Les orientations prioritaires du schéma départemental des carrières du Jura sont définies dans le cadre d'une utilisation économe et rationnelle des matériaux. En effet les matériaux n'étant pas renouvelables et leur extraction ayant des impacts, la préservation des gisements est indispensable afin d'éviter le gaspillage de la ressource locale et notamment en ce qui concerne les roches calcaires. Ceci est encore plus vrai pour les matériaux alluvionnaires²⁴. Le SDC milite pour leur substituer des matériaux issus des roches massives notamment dans la fabrication des bétons²⁵.

Le SDC privilégie le renouvellement d'autorisation d'exploiter ainsi que les extensions afin d'éviter le phénomène de mitage. Les approfondissements sont à privilégier plutôt que les extensions, les gisements d'épaisseur importante seront préférés. La carrière doit satisfaire prioritairement des besoins locaux afin de limiter les transports et les nuisances associées notamment avec l'augmentation du trafic des PL entrant et sortant du site (100PL/J, 50 entrant et sortant pour 200 000 t/an).

Concernant l'évaluation des besoins, le SDC du Jura s'appuie sur des données datant de 1994 avec des projections jusqu'en 2009. Ces éléments ne permettent pas de disposer de données raisonnables afin de juger du besoin auquel peut répondre le projet. La substitution aux matériaux alluvionnaires (SDC), l'épuisement du gisement de la carrière de Lavancia, même si l'extraction annuelle n'était que de 50 000 tonnes et le détail de la destination des matériaux extraits confortent le projet.

Le projet répond aux orientations et aux objectifs du Schéma Départemental des Carrières du Jura, à la prise en compte prêt du trafic des PL généré par le projet qui n'est pas traité dans l'étude d'impact. Il permet notamment de fournir des matériaux de qualité se substituant aux matériaux alluvionnaires et participe à leur préservation.

L'étude régionale préalable à la révision des schémas des carrières de Franche-Comté datant de Mars 2011 ne change pas la perception du projet qu'en donnait le SDC du Jura.

SDAGE Rhône-Méditerranée

Le projet est compatible avec le SDAGE Rhône-Méditerranée dans le respect des mesures décrites dans l'étude d'impact concernant les risques de pollutions liés à l'extraction de roches karstiques.

Parc Naturel Régional du Haut-Jura

Les remarques faites dans le cadre du SRCE valent également pour les orientations du PNR, le site se trouvant sur l'axe d'un corridor écologique à remettre en bon état. Même si cette dernière notion n'apparaît pas dans la charte du PNR mais que l'on y trouve seulement les notions de préservation et de maintien des continuités écologiques, le projet se cumule avec l'obstacle que représente la RN 5 et éloigne un peu plus les deux réservoirs de biodiversités que sont les forêts de Joux Devant et du Mont Noir.

Une centrale à béton de 24,10 m de haut sera implantée à l'entrée de la carrière. Comme vu précédemment elle sera visible depuis les reliefs situés au Sud-Est du projet. Des photomontages présentant l'intégration de la centrale à béton depuis ces sites et sur le site lui-même auraient permis de déterminer les teintes les plus appropriées pour atténuer l'impact visuel résiduel (écrans forestiers). Sur ce point les orientations de la charte du PNR concernant d'une part « *la valorisation des paysages naturels et bâtis du Haut-Jura, pour créer ceux de demain (mesure 2.2.1) et conjuguer projets d'aménagement et d'infrastructures avec le paysage (mesure 2.2.3)* » ne sont que partiellement respectées.

²³ Page 210 de l'E.I. alinéa 1 du point 3.1.2.2. Besoins en matériaux.

²⁴ Point 5.1. du SDC. Définition d'une politique d'extraction des granulats.

²⁵ Point 5.1.2. du SDC Substitution (*des matériaux alluvionnaires*) dans la fabrication des bétons.

Tout comme l'installation de bungalows, le bureau, les vestiaires et les sanitaires ne semblent également pas répondre aux orientations de la charte du PNR, notamment dans le cadre de la mesure 2.2.2 « Valoriser le patrimoine bâti et créer une architecture adaptée au territoire ». L'exploitation étant sollicitée pour 30 ans sans pour autant en épuiser le gisement, il aurait été dans l'esprit des orientations du PNR et de son axe 2.2 « Développer une gestion du territoire respectueuse des patrimoines paysager et bâti » de proposer pour le bureau, les vestiaires et les sanitaires une autre solution que les bungalows. Surtout que ces équipements font écho aux visions données par l'étude sur la compatibilité du projet avec les mesures de l'axe 1.3 *Créer et expérimenter de nouvelles formes de vie sociale et culturelle* au travers de ses possibles vocations ultérieures en lieu de spectacle.

D'autres mesures et d'autres axes du PNR peuvent concerner le projet, notamment l'axe 2.3 *Rechercher la performance énergétique* notamment dans le cadre des mesures 2.3.2 *Promouvoir une architecture et un urbanisme économes en énergie* et 2.3.4 *Développer les énergies renouvelables du territoire*. En effet, le bureau, les vestiaires et les sanitaires pouvaient être réalisés par exemple sous la forme de chalets en bois alimentés en énergie par du photovoltaïque, l'eau chaude solaire et les WC des sanitaires alimentés par les eaux de pluie, etc.

L'ensemble de ces mesures, si elles étaient prises en compte, correspondraient mieux à ce que l'on attend de la mesure 3.4.4 *Encourager les performances environnementales des entreprises* de l'axe 3.4 *Distinguer le territoire par la qualité de son économie*²⁶.

PLU de Morbier

La compatibilité du projet avec le PLU n'a fait l'objet d'aucun traitement hormis deux phrases portées à l'étude d'impact : « La commune de Morbier dispose d'un PLU approuvé par arrêté préfectoral le 11 février 2014. La carrière est implantée dans un zonage compatible avec l'activité extractive ». Le dossier aurait pu préciser le zonage associé, et le règlement de la zone.

3.9 Qualité de l'étude de dangers

Le dossier constitue une étude de dangers, en application de l'article R.512-6 du code de l'environnement et définie à l'article R512-9 du code de l'environnement. Cette étude se veut prospective et met l'accent sur les dangers que peut présenter l'installation et sur les moyens de les réduire.

Elle intègre une première partie correspondant à un résumé non technique de l'étude de dangers.

Tous les risques d'accident sont recensés en précisant pour chaque type de risque leur origine, les mesures retenues pour les réduire, et l'estimation du risque.

L'étude comprend également une évaluation des scénarios d'accidents qui conduit à la conclusion que, à part l'explosion lors d'un tir de mines, les risques sont tous considérés comme acceptables.

Le risque d'explosion a par conséquent fait l'objet d'une étude détaillée des risques (origine, effets avec cartographie des zones d'effets, maîtrise des risques, détermination de la probabilité et acceptabilité) : les conclusions de l'étude conduisent à considérer ce risque comme « acceptable » en prenant en compte les mesures mises en place.

L'étude de dangers présente également les conséquences possibles de l'installation sur l'environnement avec les effets à redouter, les scénarios envisageables, les principaux risques d'accident et la justification des mesures retenues.

L'étude conclut sur les méthodes et moyens d'intervention en cas d'accident (organisation générale de la sécurité).

Toutefois, il convient de noter que l'étude de dangers n'intègre pas la centrale à béton et les risques associées à cette installation. L'étude aurait dû préciser pour chaque thématique abordée un volet sur la centrale à béton.

4 - Prise en compte de l'environnement dans le projet

4.1 Eaux et milieu physique

Le dimensionnement des systèmes de traitement des eaux de la plate-forme de dépotage et du traitement en circuit fermé du lavage du malaxeur de la centrale à béton et des toupies, doivent être détaillés ainsi que les conditions de rejets du bassin décanteur et de trop-plein éventuel du bassin de triple décantation.

²⁶ En effet, les mentions de compatibilité inscrites dans le cadre de cette mesure non rien à voir avec les performances environnementales mais avec les mesures évitements, de réduction et d'accompagnement proposées par le pétitionnaire et visant à atténuer les effets du projet sur l'environnement.

4.2 Milieu naturel

En l'absence d'inventaires récents, la MRAe ne peut pas considérer que le milieu naturel a été pris en compte d'une manière satisfaisante et ne peut donc se prononcer sur une bonne prise en compte globale de la biodiversité. L'AE constate la fragmentation de la sous-trame régionale des milieux forestiers du fait principalement de la RN 5, le projet de carrière participant à éloigner une possible remise en bon état du corridor écologique forestier régional identifié dans le SRCE. L'exploitation de la carrière pourrait offrir une possibilité de création d'un franchissement de la RN 5, en mesure compensatoire, le niveau du carreau de la carrière à 950 m se trouvant en dessous du niveau de la chaussée à 965 m. Dans ce contexte, l'étude aurait dû, une fois identifiées les fonctionnalités du corridor, et dans le cas d'un intérêt avéré, proposer des aménagements visant à rétablir la continuité des sous-trames des milieux forestiers par ce corridor. L'étude les comparerait, les évaluerait, en déterminerait le coût financier et la proportionnalité de la solution retenue au regard du projet. En résumé elle chercherait à en établir la faisabilité. Si elle se trouve proportionnée au projet, la faisabilité de cette mesure compensatoire de remise en bon état du corridor écologique forestier régional permettrait le rétablissement de la sous-trame des milieux forestiers et des réservoirs de biodiversité des Forêts de la Joux Devant et du Mont Noir. L'étude permettant d'acquérir des connaissances précises sur la présence d'une grande biodiversité sur une aire d'étude allant jusqu'à la sous-trame du SRCE pourrait constituer une mesure d'accompagnement utile à la gestion future de ces espaces dans le cas d'une impossibilité de réalisation d'un franchissement.

Si les mesures d'évitement et de réduction limitent les effets du projet, les mesures d'accompagnement se substituant à des mesures compensatoires ne sont pas satisfaisantes au regard du défrichage des 11,5 ha de boisement, qui n'est compensé qu'à 180 % et de l'absence dans le dossier d'acte d'engagement des parties.

4.3 Transport

Aucune étude du trafic des PL généré par le projet et son cumul avec le trafic des PL de la déchetterie n'a été établi ainsi que les conséquences sur les échanges prévisibles sur leur carrefour d'accès commun. La réalisation d'un ouvrage de franchissement de la RN 5 et notamment un passage inférieur pourrait satisfaire l'aspect sécurité routière. La MRAe estime qu'une étude de faisabilité d'un franchissement de la RN 5 devrait être menée dans le cadre de la réouverture de cette carrière. Cette étude portée par le pétitionnaire pourrait initier des partenariats avec les gestionnaires de la RN 5, et des autres réseaux (gaz et électricité).

5 - Conclusion

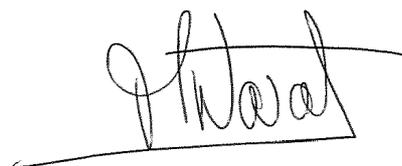
De manière générale, l'étude est rédigée de manière claire et lisible. Les terminologies techniques utilisées sont déclinées et expliquées. La démarche suivie de prise en compte de l'environnement est clairement rendue. De nombreuses illustrations permettent de faciliter la compréhension.

Sur le fond, l'étude d'impact souffre de partis pris et de lacunes multiples : aire d'inventaire restreinte, inventaire faunistique majoritairement obsolète car trop ancien, absence de prise en compte d'une continuité écologique sur l'emprise du projet pouvant aboutir à son rétablissement, absence de données et d'analyse des trafics PL générés par le projet.

Le présent avis a été délibéré à Dijon le 30 janvier 2018

Pour publication conforme,

la Présidente de la MRAe Bourgogne-Franche Comté



Monique NOVAT