



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable**

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté
sur le projet de réouverture et d'exploitation
d'une carrière à ciel ouvert au lieu-dit «le Col de la Savine »
sur le territoire de la commune de Morbier (39)**

N° BFC-2021-3121

PRÉAMBULE

La société « Carrière de La Savine » a sollicité une demande d'autorisation environnementale pour le projet d'exploitation d'une carrière de roches massives à ciel ouvert sur la commune de Morbier dans le département du Jura (39). Au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), la nouvelle installation entraîne une demande d'autorisation au titre de la rubrique 2510-1, et un enregistrement au titre des rubriques 2515-1, 2517-1 et 2760-1.

En application du code de l'environnement¹, le présent projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du projet. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet et à l'importance des impacts de ce dernier. Cette démarche est restituée dans une étude d'impact qui est jointe au dossier de demande d'autorisation. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ce dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il comporte une analyse du contexte du projet, du caractère complet de l'étude, de sa qualité, du caractère approprié des informations qu'elle contient. 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. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet et à éclairer le public, il constitue un des éléments pris en compte dans la décision d'autorisation.

Conformément au 3° de l'article R. 122-6 et du I de l'article 122-7 du code de l'environnement, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de Bourgogne-Franche-Comté (BFC), via la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), a été saisie du dossier de demande d'avis.

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

La DREAL a transmis à la MRAe de BFC un projet d'avis en vue de sa délibération.

Conformément aux dispositions de l'article R.181-19 du code de l'environnement, le Préfet du Jura a transmis à l'autorité environnementale les avis des services consultés dont la direction départementale des territoires du Jura, l'agence régionale de santé et le parc naturel régional du Haut-Jura.

Au terme de la réunion de la MRAe de BFC du 30 novembre 2021, tenue avec les membres suivants : Joël PRILLARD membre permanent assurant la présidence de la séance, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI et Bernard FRESLIER, membres associés, l'avis ci-après est adopté.

Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 22 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, le présent avis de l'autorité environnementale devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage, réponse qui doit être rendue publique par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L.123-19. Ce mémoire en réponse devrait notamment préciser comment le porteur du projet envisage de tenir compte de l'avis de la MRAe, le cas échéant en modifiant son projet.

¹ articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement issus de la transposition de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 modifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

SYNTHÈSE

Le projet, porté par la société « Carrière de La Savine », consiste en l'ouverture et l'exploitation d'une carrière à ciel ouvert sur la commune de Morbier (Jura), au lieu-dit « Le Col de La Savine » sur un ancien site exploitant une carrière jusqu'en 2013. Le projet prévoit une surface d'extraction de 12,8 ha pour une production annuelle moyenne de 200 000 tonnes de roches calcaires pour une durée de 30 ans. Le projet comprend l'exploitation de la carrière, d'une installation de criblage-concassage et d'une installation de stockage de déchets inertes (ISDI). Un défrichement de 11,4 ha est nécessaire au projet. La carrière doit permettre d'alimenter en granulats de qualité le Haut-Jura, le Pays de Gex et la Suisse. Situé entre deux réservoirs de biodiversité et au sein du Parc naturel régional du Haut-Jura, le site présente des enjeux de biodiversité.

Les principaux enjeux relevés par l'autorité environnementale concernent la lutte contre le changement climatique, la préservation des milieux naturels et de la biodiversité, les nuisances et le cadre de vie (trafic routier notamment).

Le projet nécessite des déplacements pouvant aller jusqu'à alimenter des zones situées à 80 km de la carrière, avec des augmentations significatives du trafic, on peut s'attendre à des émissions de gaz à effet de serre importantes. La réalisation d'un bilan carbone complet est donc nécessaire. De plus à un niveau local le trafic supplémentaire pourrait mener à des nuisances pour les riverains. Ces impacts sont peu ou pas évalués et nécessitent la mise en place de mesures éviter-réduire-compenser (ERC) adaptées.

La compatibilité du projet avec les documents cadre est aussi un enjeu important pour ce projet, le respect du principe de proximité nécessitant une démonstration plus clairement étayée.

La MRAe recommande de suspendre l'autorisation dans l'attente de la publication du schéma régional des carrières de la Bourgogne-Franche-Comté afin que le projet s'y conforme. A minima, elle recommande de reprendre l'étude d'impact afin de justifier la production par un besoin identifié sur le bassin d'approvisionnement de proximité, ne générant pas des transports par camion sur de longues distances.

→ Sur la qualité du dossier d'étude d'impact, la MRAe recommande principalement :

- de clarifier le calcul du besoin local en matériaux dans le secteur du Jura et de préciser les quantités de matériaux à destination des différents bassins d'approvisionnement, notamment de la Suisse ;
- de mieux justifier la compatibilité du projet avec la charte du parc naturel régional du Haut-Jura ;
- de préciser le périmètre d'étude des effets cumulés du projet;
- de présenter une évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet alimentée par les connaissances disponibles sur la dynamique d'évolution du territoire.

→ Sur la prise en compte de l'environnement, la MRAe recommande principalement :

- de réaliser une évaluation exhaustive des émissions de GES générées par le projet pour réaliser un bilan carbone complet du projet comprenant le transport ;
- de préciser les conditions d'admission, de contrôle, de tri et de renvoi (en cas de non-conformité) des déchets provenant de Suisse ;
- d'adapter les horaires de fonctionnement de la carrière à la présence du restaurant proche et de s'engager à prendre des mesures supplémentaires en cas de nuisances constatées ;
- de prendre en compte la localisation du projet au sein d'un corridor écologique potentiel à remettre en bon état et de contribuer à mettre en place des mesures pour rétablir la continuité ;
- d'explicitier dans le dossier l'engagement du porteur de projet à mettre en œuvre une mesure de diminution de la vitesse aux abords du projet et à la réalisation systématique de contre-voyage ou double fret pour l'apport de déchets inertes ;
- de mettre en place lors de la remise en état une mesure de suivi des espèces exotiques envahissantes notamment là où aucune plantation n'est réalisée et de supprimer la clôture entourant la carrière pour rétablir la continuité écologique.

Les recommandations émises par la MRAe pour améliorer la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement par le projet sont précisées dans l'avis détaillé ci-après.

AVIS DÉTAILLÉ

1- Contexte et présentation du projet

La société « Carrière de La Savine », porte le projet d'exploitation d'une carrière de roches massives sur la commune de Morbier, au lieu-dit « le Col de La Savine », dans le département du Jura.

La carrière de la Savine, en activité depuis 1983, était autorisée par l'arrêté préfectoral n°1753 du 20 août 1998 et a été exploitée par la société SJE (Société Jurassienne d'Entreprise) jusqu'au terme de l'autorisation en 2013. Elle s'étendait sur 4ha 64a 27ca exploitée en fosse jusqu'à la côte 965 m.



Vues récentes du site (cf. page 54 de l'étude d'impact). Point rouge : restaurant

Le projet vise à exploiter à nouveau la carrière sur un périmètre d'autorisation sollicité de 19ha 29a 75ca et un périmètre d'extraction de 12 ha 80 a, avec une extension de la fosse vers le nord et le nord-ouest et une profondeur de carreau à la cote minimale de 950 m. La production moyenne prévue est de 200 000 tonnes par an pour une durée de 30 ans. La carrière exploitera un gisement disponible de 3 174 000 m³ de calcaires du Jurassique Supérieur qui, d'après le dossier, présentent une très bonne qualité permettant de produire des matériaux performants à destination des usages de construction de chaussées et de bâtiments.

Une installation de traitement alimentée en bi-énergie (thermique pour les déplacements de l'installation et électrique alimenté par le réseau en situation de production) est prévue sur le carreau de la carrière.

Le projet prévoit, en outre, l'accueil de matériaux inertes à raison de 45 000 m³/an issus de chantiers extérieurs, pour les valoriser en granulats recyclés (ou semi-recyclés) et en remblaiement pour diversifier la remise en état du site.

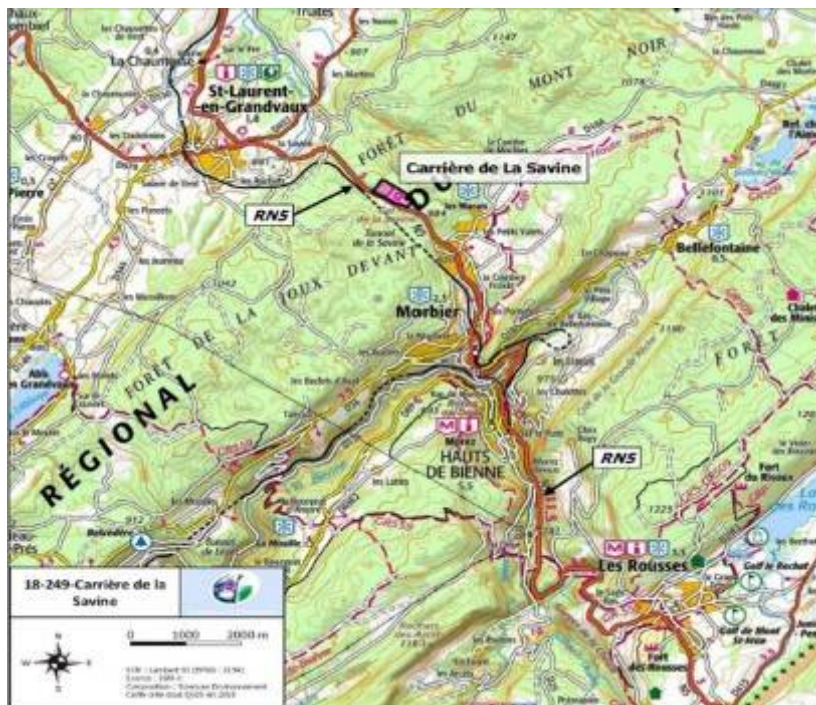
La demande d'autorisation porte sur l'exploitation de la carrière, l'installation et l'exploitation d'une installation de criblage-concassage et l'installation d'une station de transit et l'accueil de matériaux inertes.

Le projet prévoit le défrichement de 11,43 ha d'espaces boisés.

La zone d'implantation du projet (ZIP) se situe le long de la RN5 entre Saint-Laurent-en-Grandvaux et

Morbier, au sein du massif forestier du Mont Noir et à proximité du massif forestier La Joux Devant (les deux massifs sont séparés par la RN5 qui est un axe de circulation majeur reliant Dole à Genève).

La ZIP, localisée à une altitude comprise entre 975 m et 1 015 m, est partiellement incluse dans la ZNIEFF de type II « Forêts du Mont Noir et de la Joux Devant » et entièrement comprise dans le parc naturel régional (PNR) du Haut-Jura. Une déchetterie se situe au sud-ouest de la ZIP, en franchissant la RN5. Le tunnel ferroviaire de La Savine (voie ferrée reliant Dijon à Oyonnax) se situe entre 100 et 400 m de la ZIP. Les habitations les plus proches se situent à environ 1 km et un restaurant se trouve à 100 m, le long de la RN5.



Situation du projet (cf. pages 49 et 52 de l'étude d'impact)

L'extraction et le remblaiement sont prévus en 6 phases d'une durée de 5 ans chacune.

L'exploitation se déroulera selon les étapes suivantes : défrichage, décapage des matériaux superficiels, extraction du gisement par abattage à l'explosif, production de granulats, évacuation des matériaux, accueil de matériaux inertes extérieurs, remise en état du site.

La remise en état aura pour objectif de sécuriser le site après exploitation et de renforcer les habitats à dominante minérale et thermophile comme les « falaises » (fronts de taille), éboulis, pierriers, zones nues et pelouses sèches afin de diversifier les habitats pour la faune et la flore. Elle est coordonnée à l'extraction.

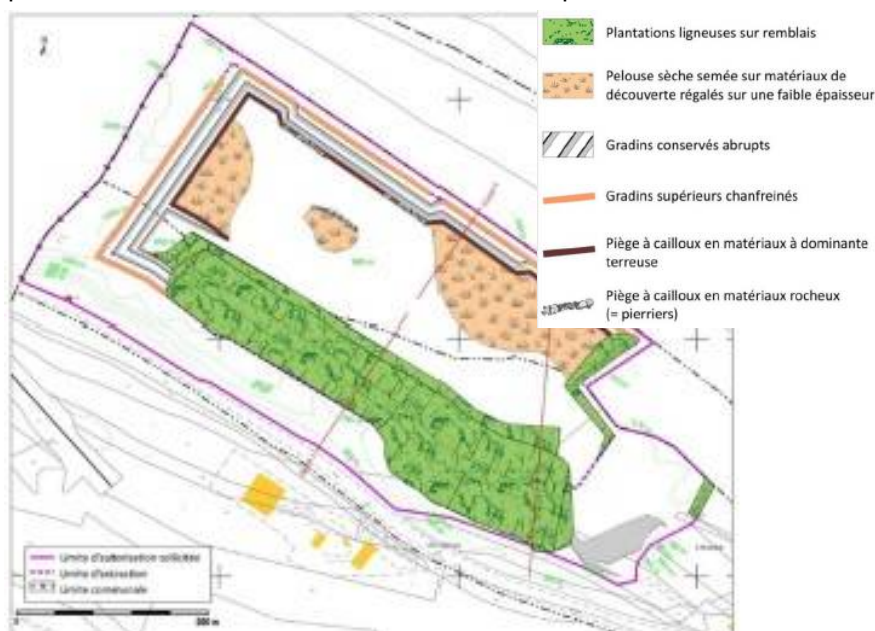


Figure illustrant la remise en état finale du site (cf. page 46 de l'étude d'impact)

La carrière doit permettre d'alimenter le Haut Jura en granulats de qualité, le Pays de Gex et la Suisse sans préciser dans le dossier la répartition entre ces différents secteurs. Le dossier indique que les caractéristiques de la roche permettent une bonne utilisation pour les corps de chaussées et les couches de roulement et pour la fabrication de béton.

Le projet a fait l'objet d'une évaluation environnementale en 2017 et d'un avis de la MRAe BFC en date du 30 janvier 2018². Il a été notablement modifié (suppression de la centrale à béton, mesures ERC (éviter-réduire-compenser) modifiées), et une nouvelle évaluation environnementale a été conduite, qui fait l'objet du présent avis de la MRAe.

2- Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Les principaux enjeux environnementaux et de santé humaine identifiés par la MRAe sont :

- **la lutte contre le changement climatique**, qui nécessite d'être pris en compte dans toute la durée et toutes les composantes du projet (transport, engins, défrichement, etc.) par la réalisation d'un bilan carbone ;
- **la préservation de la biodiversité** : le projet est implanté au sein d'un massif forestier de montagne bénéficiant de zonages d'inventaire pour la biodiversité et à proximité de zones Natura 2000 ; la faune sensible emblématique de ce secteur (Grand Tétrás, Gélinotte des bois, Lynx boréal, etc.) doit faire l'objet d'une attention particulière ; le projet prévoit le défrichement de 11,43 ha de forêt ;
- **les nuisances et le cadre de vie** : l'activité de la carrière va générer un trafic routier de poids lourds important avec des impacts à évaluer ; l'activité implique également des tirs de mines et génère du bruit, des vibrations et des poussières qu'il convient de limiter afin de ne pas impacter les populations riveraines et activités proches (restaurant).

3- Analyse du caractère complet et de la qualité des informations contenues dans l'étude d'impact

3.1 Organisation, présentation du dossier et remarques générales

Les pièces, datées d'août 2021, analysées par l'autorité environnementale, sont les suivantes :

- une étude d'impact de 670 pages ;
- une note de présentation non technique ;
- une étude de dangers ;
- un dossier administratif ;
- une demande d'autorisation de défrichement ;
- un dossier d'opportunité ;
- un plan de gestion des déchets d'extraction ;
- un ensemble de plans.

L'étude d'impact aborde l'ensemble des thématiques environnementales visées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'étude est illustrée par de nombreuses cartes et photographies rendant sa compréhension aisée. Les sources de données mobilisées sont présentées en début de certains chapitres. Des tableaux synoptiques rythment la lecture et synthétisent les informations sur les enjeux du projet, les impacts bruts et les mesures associées.

Les différentes aires d'études du projet ne sont pas présentées en introduction et pas toujours cartographiées pour chaque enjeu (par exemple pour la thématique eau).

On relève des coquilles dans les compléments du dossier (en rouge dans l'étude d'impact) qui gênent la lecture, par exemple : « *Les différents itinéraires prévus pour alimenter les différents lieux de destination sont explicités ce après et son illustrée sur la figure 119.* », ou encore « *Priorisé les besoins locaux* », mais aussi « *La carrière de la Savine pourra alimentée une partie du marché* ».

La démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC) est retranscrite dans le dossier. Des mesures d'accompagnement et de suivi sont aussi définies. Le coût des mesures est estimé et synthétisé dans un

² http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/180130_2018apbfc04_avis_ae_carriere_morbier_39.pdf

tableau en page 410 de l'étude d'impact.

Le résumé non technique (RNT) est intégré à l'étude d'impact (pages 15 à 65) ce qui le rend moins visible et peut nuire à la bonne information du public lors de l'enquête publique. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du projet dans son ensemble ainsi que les informations développées dans l'étude d'impact. Sa lecture ne pose pas de difficultés. **La MRAe recommande de présenter le résumé non technique (RNT) dans un volet séparé.**

L'étude de dangers et son résumé non-technique n'appellent pas de remarques particulières.

3.2 Évolution probable de l'environnement

Un tableau résume les évolutions des différents scénarios pour chaque enjeu (page 237 et suivantes) sans rappeler l'état actuel de l'environnement, ce qui ne permet pas au lecteur d'avoir une bonne vision de l'impact des différents scénarios. L'étude ne comprend pas de présentation de l'évolution des composantes environnementales en l'absence de mise en œuvre du projet. La dynamique d'évolution du territoire (trajectoire climatique, etc.) et les changements par rapport au scénario de référence peuvent être évalués sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles (notamment dynamique d'évolution des espèces, recolonisation de la carrière, etc.).

La MRAe recommande de présenter une évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet alimentée par les connaissances disponibles sur la dynamique d'évolution du territoire et permettant de mieux identifier les impacts du projet.

3.3 Analyse des effets cumulés

Les effets cumulés sont intégrés à l'étude des impacts du projet pour chaque enjeu. Les projets sont recensés sans préciser le périmètre pris en compte : aucun projet n'est recensé dans le « secteur ». **La MRAe recommande de préciser le périmètre d'étude des effets cumulés du projet.**

3.4 Évaluation des incidences Natura 2000

L'analyse des incidences décrit succinctement chaque site à proximité de la carrière et les arrêtés afférents : « Grandvaux » (SIC FR4301313), « Vallée et côtes de la Bienne, du Tacon et du Flumen » (SIC FR4301331 et ZPS FR4312012) et « Massif du Risoux » (SIC FR4301319 et ZPS FR4312002). Les espèces ayant justifié la désignation de chacun des sites sont listées.

Sur les trois sites Natura 2000 le dossier évalue, par type de faune et d'habitat ayant justifié la désignation du site, si le projet a des incidences sur ceux-ci.

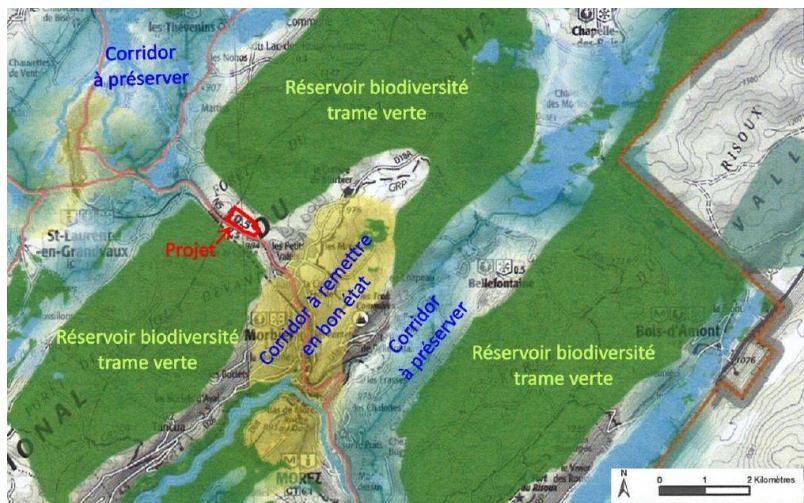
L'étude conclut à l'absence d'incidences Natura 2000 du fait de l'absence d'incidences directes sur les habitats, compte tenu que le projet ne remettra pas en cause le maintien, la préservation ou l'accroissement des populations animales et qu'il ne perturbera pas le fonctionnement écologique des sites Natura 2000 et les échanges fonctionnels entre les habitats intra-site et extra-site. Ainsi aucune mesure supplémentaire n'est prise pour le projet en vue de diminuer les incidences sur les sites Natura 2000.

3.5 Compatibilité avec les documents de planification

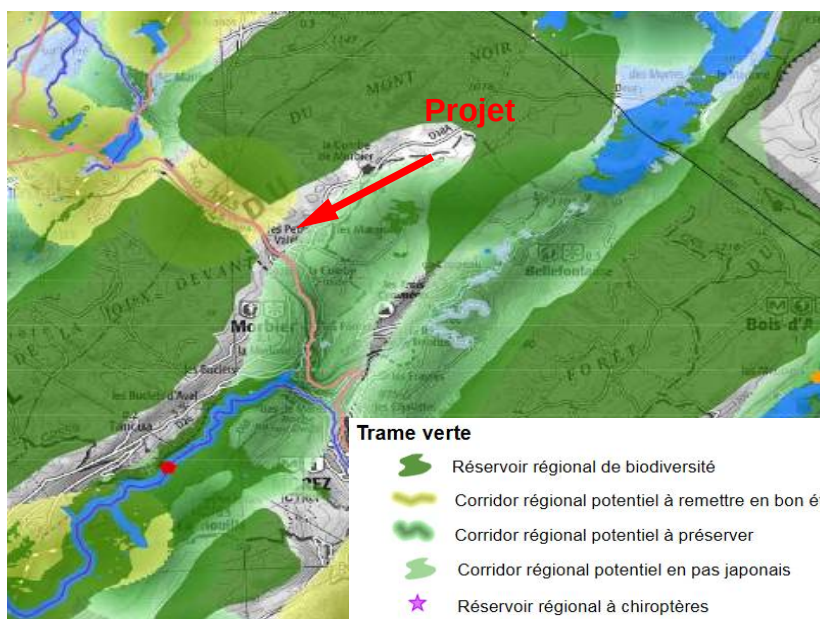
3.5.1 Schéma de cohérence écologique (SRCE)

Le rapport d'étude d'impact présente une carte erronée des continuités écologiques indiquant que la RN5 constitue un « obstacle important » empêchant toute continuité, alors que la carte issue du tome 3, partie 2 du SRCE met bien en évidence un corridor écologique à remettre en état entre les deux réservoirs de biodiversité constitués par la « Joux Devant » et le « Mont Noir », massifs forestiers et réservoirs de biodiversité situés de part et d'autre de la carrière et de la RN5 (voir la comparaison des deux cartes ci-dessous).

Le dossier indique que le projet de carrière ne réduira les possibilités d'échanges que sur une distance de 350 m et que la fosse d'extraction sera reculée de 50 m par rapport à la route. Ainsi la carrière ne devrait pas bloquer la faune sur la route et l'exposer à un fort risque de collision. Cette analyse des impacts de la carrière, ne prend pas en compte le risque de collision accru de la faune induit par l'augmentation du trafic routier générée par le projet sur la RN5.



Extrait de la carte de la trame verte et bleue (cf. page 101 du dossier)



Extrait de la planche G2 du tome 3 du SRCE de Franche Comté

La MRAe recommande de prendre en compte la présence d'un corridor à remettre en bon état au niveau du projet et d'étudier tous les impacts de la carrière sur ce corridor, notamment l'augmentation significative du trafic poids-lourds sur la RN5 qui constitue un obstacle à la continuité écologique en raison du risque de collision pour la faune.

3.5.2 Documents d'urbanisme

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Haut Jura ne prévoit pas la création de nouvelles carrières, avec cependant la prescription suivante³ : « si de nouvelles carrières devaient être créées, celles-ci seront exclues des cœurs de biodiversité prioritaires. Les projets devront être dimensionnés et proportionnés, prioritairement, aux besoins du territoire et leur localisation devra minimiser les impacts environnementaux, agricoles et paysagers ainsi que les nuisances aux habitants. ». Le SCOT précise en outre le nécessaire respect de la charte du parc naturel régional (PNR) du Haut-Jura.

Le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) Haut-Jura Arcade a été approuvé le 29 mars 2021. Dans le plan de zonage, les parcelles de la carrière sont classées en zone Nc : zone naturelle de carrière. Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit de « maintenir l'exploitation de la carrière de Morbier ». Le projet est compatible avec ce document.

3.5.3 Charte du parc naturel régional (PNR) du Haut-Jura

La charte du PNR en vigueur s'étend sur la période 2010-2025. Le dossier présente un tableau justifiant de la compatibilité avec la charte à partir de la page 349 de l'étude d'impact ; l'alimentation du bassin Gex-Suisse par le projet de réouverture de la Savine et l'augmentation sensible des volumes d'extraction engendrée ainsi

³ Cf. page 11 du document d'objectifs et d'orientation du SCoT

que ses effets sur le trafic peuvent interroger sur la réelle compatibilité avec la charte du Parc⁴, notamment les mesures 1.1.5 (Penser les déplacements en termes de réponse aux enjeux environnementaux et sociaux), 2.3.1 (Mettre en place un Plan Climat Énergie Territorial), 3.3.4 (Développer de nouvelles formes de partenariat et de coopération) et 3.4.4 (Encourager les performances environnementales des entreprises).

La MRAe recommande de mieux justifier la compatibilité du projet avec la charte du PNR du Haut-Jura.

3.5.3 Schéma départemental des carrières (SDC) et schéma régional des carrières (SRC)

Le schéma départemental des carrières (SDC) du Jura a été arrêté le 14 juin 1999 et mis à jour par arrêté préfectoral le 18 avril 2005. La compatibilité avec le SDC du Jura est développée à partir de la page 328 de l'étude d'impact.

Seule est évoquée l'inscription du projet dans l'objectif du schéma départemental des carrières de 1999, alors qu'il aurait été cohérent de confronter le projet aux objectifs prioritaires actuels visant désormais à privilégier la proximité du gisement avec les projets en lien avec le mode de transport utilisé (stratégie nationale pour la gestion durable des granulats terrestres et marins et des matériaux et substances de carrières, de mars 2021⁵ et instruction relative à la mise en œuvre des schémas régionaux des carrières, publiée le 4 août 2017⁶). En cohérence avec ces priorités nationales, le schéma en vigueur (SDC39) donne notamment des orientations prioritaires portant sur :

- *la couverture des besoins locaux avant d'envisager une éventuelle exportation. Le nombre des carrières et leur importance doivent toujours dépendre des besoins du secteur correspondant ;*
- *les sites concernés [...] devront être situés dans des zones ayant vocation traditionnelle d'échange, afin d'éviter des nuisances de transport trop importantes ;*
- *la nature, le volume et la destination des matériaux doivent être clairement indiqués dans les études d'impact.*

Compatibilité avec le schéma départemental des carrières du Jura

Le dossier montre trois bassins d'approvisionnement auxquels sont destinés les matériaux :

- le Haut-Jura (besoins locaux, zone de chalandise de 30 à 35 km) ;
- le pays de Gex et plus particulièrement la centrale à béton de Gex (zone de chalandise d'environ 50 km) ;
- la Suisse, en particulier Genève et Lausanne (zone de chalandise d'environ 70 km à 80 km).

Le dossier ne précise pas par destination des matériaux quel sera le volume extrait ce qui ne permet pas de conclure sur la réponse à un besoin.

En ce qui concerne le périmètre du SCoT du Haut-Jura, l'ouverture de la carrière permettrait selon le dossier⁷ d'envisager pour l'exploitant une activité consommatrice des granulats de bonne à très bonne qualité dans un rayon proche de la carrière. Cela contribuerait au développement de l'économie locale néanmoins ce projet qui dépend entièrement de l'ouverture de la carrière doit être précisé et présenté dans l'étude. Cette activité correspondrait vraisemblablement au projet de centrale à béton qui était intégré au dossier présenté en 2018. L'exploitant pourrait aussi, selon le dossier solliciter, une autorisation pour exploiter une unité de lavage. La MRAe rappelle qu'en cas de modification du projet, un dossier mettant à jour l'étude devra lui être soumis pour avis.

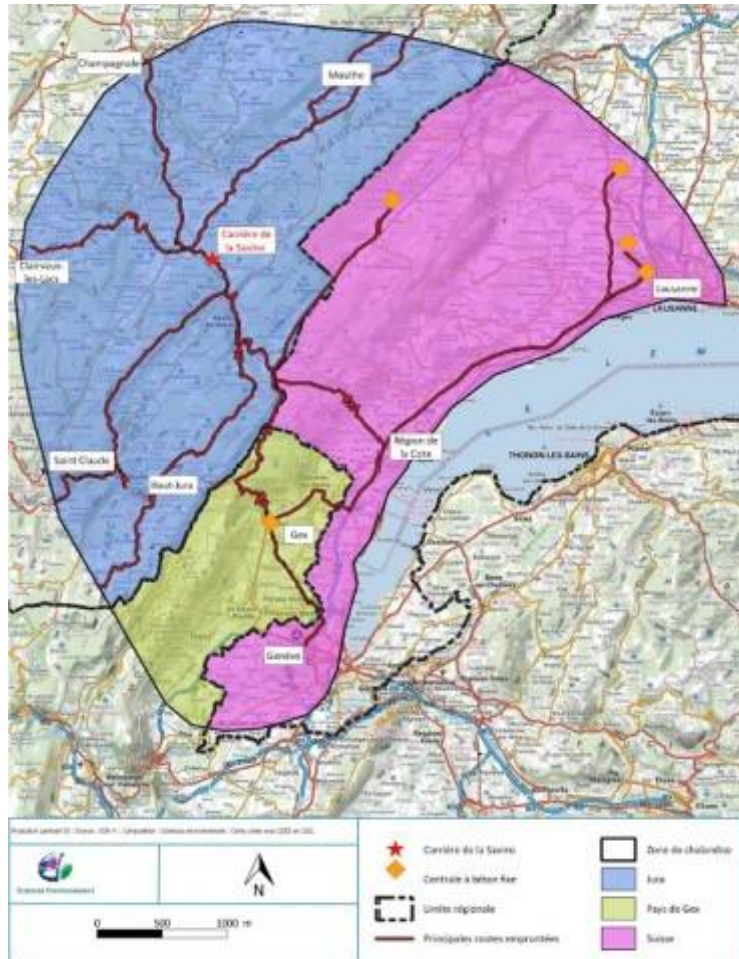
L'écart entre la production et le calcul du besoin en matériaux mériterait d'être justifié. De plus, les sources de données de ces chiffres n'apparaissent pas dans le dossier et le périmètre de calcul n'est pas toujours clair. Or les quatre carrières situées dans le périmètre du SCoT (en prenant en compte celle de Moirans-en-Montagne), ont une production totale actuelle de 680 000 tonnes par an (voir carte ci-dessous de l'étude d'impact). Avec un besoin de 11 tonnes par habitants et par an estimé dans le SCoT, le besoin serait donc d'environ 558 000 tonnes par an. **La MRAe recommande de clarifier le calcul du besoin, d'explicitier les sources de données et les périmètres sur lesquelles elles s'appliquent. Elle recommande de mieux justifier la réponse à un besoin local en matériaux dans le secteur du Haut-Jura.**

4 Cf. Charte du PNR : http://www.parc-haut-jura.fr/fr/tout-savoir-sur-le-parc/la-charte-du-parc.882-791__2075.php

5 « assurer l'approvisionnement durable des territoires en matériaux, dans une perspective de maintien de l'autosuffisance de la France, tout en s'inscrivant dans le respect des trois grands piliers du développement durable : environnemental, social et économique »

6 « notamment de définir les leviers à actionner pour s'assurer de ressources en quantité et en qualité suffisantes tout en favorisant les approvisionnements de proximité. Lorsque cela n'est pas possible, l'usage de modes de transport alternatifs à la route doit être privilégié, en développant notamment les modes de transport dont l'impact sur le changement climatique est faible. »

7 Cf. page 336 de l'étude d'impact

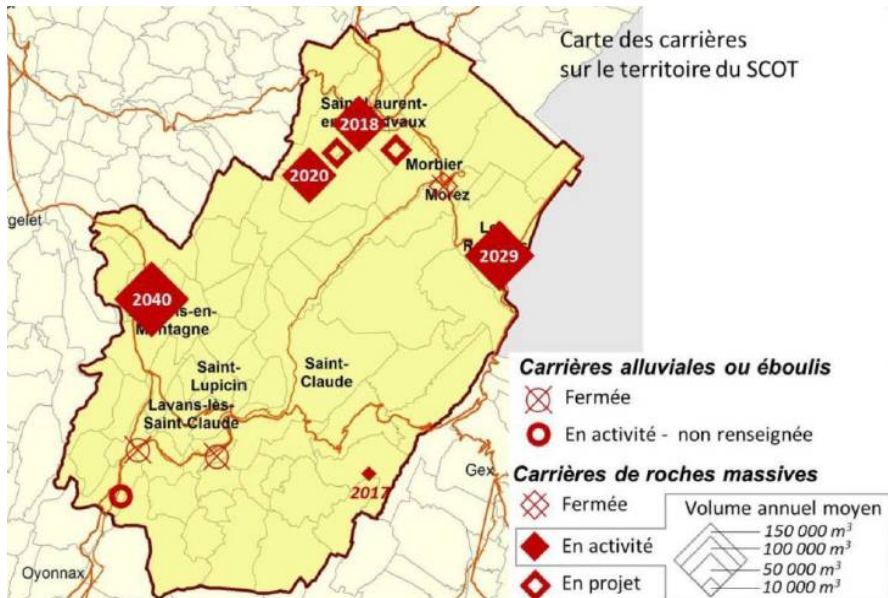


Destinations principales des matériaux produits et routes empruntées (cf. page 331 de l'étude d'impact)

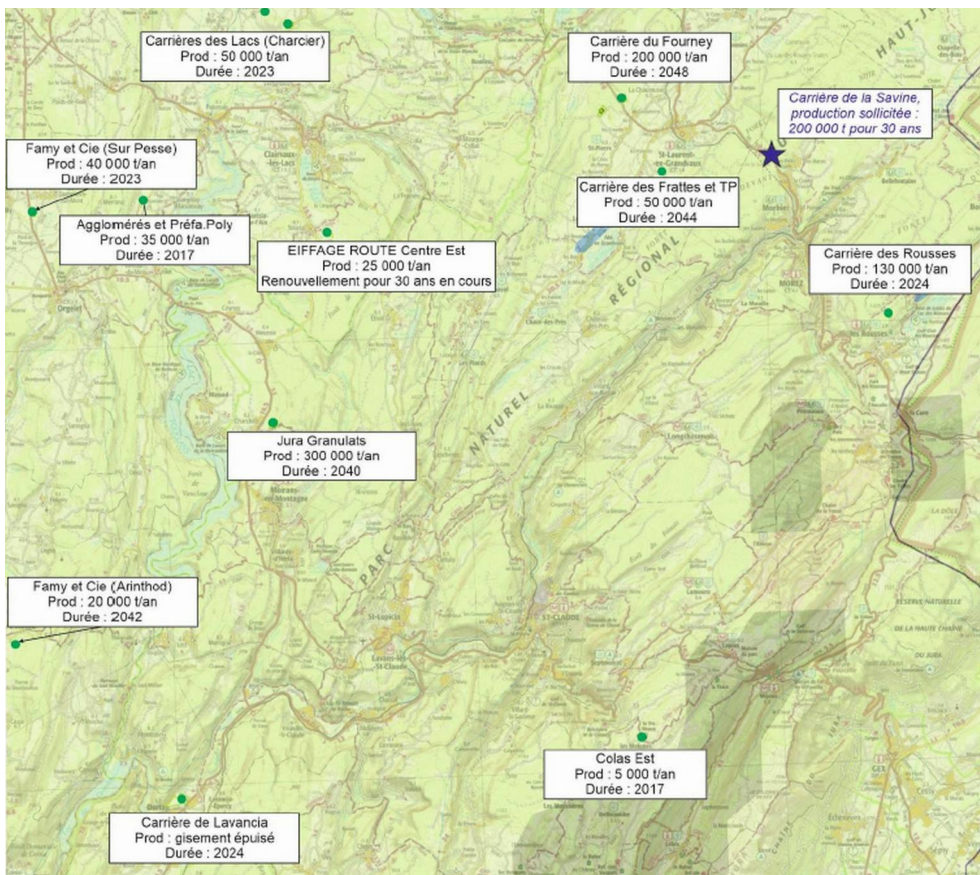
Situé à une distance d'environ 47 km par la route, le projet de carrière est prévu pour l'alimentation de la centrale à béton de Gex. Le projet de schéma régional des carrières d'Auvergne-Rhône-Alpes, mis à disposition du public entre le 10 septembre 2021 et le 10 octobre 2021, constate⁸ que les distances d'approvisionnement les plus importantes en région Auvergne-Rhône-Alpes sont dans le Pays de Gex avec des distances pouvant être supérieures à 90 km.

Concernant la Suisse, les villes de Lausanne et de Genève se situent respectivement à environ 80 km et 60 km du projet. En termes d'émissions de gaz à effet de serre, cela a un impact (cf. § 4.1.1 du présent avis). De plus ce besoin ne correspond pas à un besoin local et à la logique d'économie de la ressource qui prévaut. Le dossier ne précise pas les quantités de matériaux prévus pour les différents bassins d'approvisionnement et donc pas pour la Suisse. Enfin l'état du marché et des besoins de fourniture de matériaux non satisfaits ne sont pas précisés pour le canton de Vaud en Suisse. La lecture du Plan directeur des carrières du canton de Vaud de 2014 indique dans sa conclusion que l'exploitation des ressources actuelles permettent d'assurer le besoin de matériaux pour deux générations sans compter le recours au recyclage et à l'utilisation du bois. Par ailleurs le programme de gestion des carrières de 2016 du canton de Vaud indique que l'importation « engendre des nuisances liées à la longueur des trajets. À titre illustratif, les volumes importés en 2015 représentaient l'équivalent de 40'000 trajets de camion. 50 km supplémentaires en moyenne sont nécessaires pour approvisionner Lausanne depuis les 7 sites d'extraction les plus proches en France voisine par rapport aux 7 sites d'extraction vaudois les plus proches. »

⁸ Cf. page 50 SRC AURA mis à disposition du public



Carte des carrières sur le territoire du SCOT
(page 193 de l'étude d'impact)



Extrait de la carte de la répartition des carrières dans le Haut-Jura
(page 335 de l'étude d'impact)

La MRAe recommande de préciser les quantités de matériaux à destination des différents bassins d'approvisionnement et de justifier de la nécessité de répondre à un besoin effectif.

Par ailleurs, la MRAe attire l'attention sur le fait que, le tribunal administratif de Besançon⁹ a validé le refus d'autorisation d'exploitation d'une carrière notamment sur le fondement du non-respect du principe de proximité. En l'espèce, ledit refus visait une carrière dont 60% des matériaux étaient destinés à un département voisin et 20% rejoignaient la Suisse. En outre, une demande d'autorisation a été refusée par arrêté préfectoral du 3 août 2021 pour le renouvellement et l'extension d'une carrière qui sollicitait l'extraction

⁹ Décision n° 1601501 du 06/09/2018 du Tribunal Administratif de Besançon dans l'affaire opposant la SAS les carrières de Cognia au Préfet du Jura

d'un volume de 205 000 tonnes par an dont 135 000 tonnes vers le canton de Vaud en considérant notamment que « *la demande est donc de nature à surexploiter la ressource au regard des besoins et à augmenter les nuisances environnementales de façon non justifiée* ».

Schéma régional des carrières

Le schéma régional des carrières (SRC) de Bourgogne-Franche-Comté est actuellement en cours d'élaboration. Il visera ainsi notamment à réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport en développant l'approvisionnement de proximité ou en privilégiant l'usage de modes de transport alternatifs à la route. Il érigera en principe une utilisation rationnelle et économe des ressources et le recours au recyclage. Le futur SRC renforcera l'éventail des leviers capables d'agir sur le changement climatique.

La MRAe recommande de suspendre l'autorisation dans l'attente de la publication du schéma régional des carrières de la Bourgogne-Franche-Comté afin que le projet s'y conforme. A minima, elle recommande de reprendre l'étude d'impact afin de justifier la production par un besoin identifié sur le bassin d'approvisionnement de proximité, ne générant pas des transports par camion sur de longues distances.

4. Prise en compte de l'environnement

4.1. État initial, analyse des effets et mesures proposées

4.1.1 Lutte contre le changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre du projet sont basées sur une étude de 2004 qui estime que les émissions de production (hors transport) représentent 0,604 kg équivalent carbone par tonne. Le traitement des granulats (concassage et criblage), quant à lui, représenterait 11 à 12 % des émissions sur site. Ces émissions étant fortement réduites par le raccordement de l'installation de traitement au réseau électrique (l'installation en bi-énergie permettra un gain estimé de carburant à 85 000 l par an).

Ces estimations des émissions de la carrière permettent de se rendre compte de l'ordre de grandeur des émissions sur site, néanmoins un bilan carbone synthétisant le tout permettant de comparer les chiffres fait défaut. En page 353 de l'étude d'impact, il est indiqué qu'un bilan carbone est en cours de réalisation. Les estimations n'ont pas intégré le transport et le défrichement nécessaire au projet. Or le projet implique des déplacements nombreux, réguliers et dépassant parfois les 70 km. Une estimation de la longueur totale des trajets et de leur nombre selon la cible devrait permettre d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre dues au transport des matériaux tout en mettant en avant la priorité donnée aux contre-voyages.

La MRAe recommande de réaliser une évaluation exhaustive des émissions de GES générées par le projet (transport des matériaux, défrichement, etc.) pour réaliser un bilan carbone complet du projet et mettre en avant l'effet positif des mesures déjà engagées (contre-voyage et raccordement de la carrière au réseau électrique) et prenant si nécessaire des mesures supplémentaires de compensation carbone.

4.1.2 Milieux naturels et biodiversité

Des données bibliographiques ont été mobilisées. La base de données de la ligue de protection des oiseaux a permis de recenser de nombreuses espèces d'avifaune reproductrices sur les communes de Morbier, Saint-Laurent-en Grandvaux et Lac des Rouges Truites.

Le projet est intégré au sein d'une ZNIEFF de type II « Forêt du Mont Noir et de la Joux Devant » et du Parc Naturel Régional du Haut-Jura. On recense de nombreux zonages d'inventaire ou de protection des milieux naturels et de la biodiversité dans le secteur. Par exemple, dans un rayon de 2 km autour du projet on recense : une ZNIEFF de type II, cinq ZNIEFF de type I, un site Natura 2000.

Les inventaires se sont déroulés en 2012, 2016 (un passage) et 2018.

Habitats

La hêtraie-sapinière est l'habitat le plus représenté sur l'aire d'étude. Il est reconnu d'intérêt communautaire mais reste commun dans le secteur. Des habitats de pelouses thermophiles se sont développés au sein de l'ancienne carrière, ils restent dégradés et ne sont par conséquent pas reconnus d'intérêt communautaire. Le projet comporte un défrichement de 11,43 ha de hêtraie-sapinière. Le dossier juge l'impact modéré, car la valeur patrimoniale du boisement est faible et commune pour la région.

Le projet prévoit une compensation écologique du défrichement qui paraît suffisante : la création de deux îlots de sénescence-vieillessement en périphérie du projet sur une surface boisée totale de 20,62 ha (180 % de la surface défrichée). Un engagement sur une gestion conservatoire de ces îlots forestiers pour une durée de 100 ans maximum est assuré par le biais d'un bail emphytéotique. Au sein de l'un des îlots, une mare de

surface de 50 m² à 100 m² sera créée. **La MRAe recommande d'assurer la pérennité de cette mesure par exemple par la mise en place d'obligations réelles environnementales (ORE) sur ces parcelles.**

Faune

Le projet s'implante à environ 400 m de l'aire de type II du Grand Tétras. Néanmoins, les inventaires n'ont pas montré la présence de tétraonidés au sein de l'aire d'étude élargie. Les espèces patrimoniales d'avifaune recensées sont le Pic noir, la Mésange boréale, le Milan noir, le Milan royal (tous deux observés en migration) et la Bondrée apivore (observée à haute altitude à l'aplomb de la carrière). Un Lynx boréal a été photographié par l'exploitant de la carrière devant celle-ci le 2 mars 2018 et de probables empreintes de Lynx avaient été notées en 2012. Le Chamois fréquente régulièrement la carrière. Huit à dix espèces de chiroptères ont été relevées et la densité d'arbres morts ou d'arbres à cavités est faible. La Grenouille rousse est présente dans les ornières et le Triton alpestre a été identifié en 2012.

Les impacts avant mesures ont été jugés allant de faible à fort les principaux impacts relevés étant la perte d'habitat pour l'avifaune, le risque d'écrasement des amphibiens lors des travaux de décapage, l'abattage d'arbre favorable aux chiroptères, le dérangement sonore. Les mesures permettent de limiter les impacts de manière suffisante : évitement des périodes les plus sensibles pour la faune lors du défrichage, maintien d'une bande boisée entre la carrière et la route, création d'habitats favorables aux tétraonidés, mesures contre les espèces exotiques envahissantes. Des mesures de suivi régulièrement réparties sur toute la durée de vie du projet visent à vérifier l'efficacité des mesures prises.

Le dossier relève que les principales menaces qui pèsent sur le Lynx sont le braconnage et les collisions. En effet le projet de plan national d'action Lynx 2022-2027 (dans sa version mise en consultation publique du 5 octobre au 27 octobre 2021) indique que trois axes qui traversent le Jura avec un trafic dense concentrent 30% des collisions : la N57, la N5 et la D470. L'impact de l'augmentation du trafic sur la RN5 sur le Lynx n'a pas été évalué. Une mesure de suivi consiste à suivre la mortalité du Lynx par collision. La diminution de la vitesse des véhicules le long du corridor à remettre en état pourrait être favorable à la diminution de la mortalité du Lynx par collision.

La MRAe recommande de mettre en place des mesures pour contribuer au rétablissement de la continuité écologique le long de la RN5 (au niveau du corridor à remettre en état) et d'instaurer une gouvernance spécifique à la gestion de cet enjeu associant notamment le PNR du Haut-Jura.

On relève que la mise en place d'une clôture autour de la carrière ne permettra plus à la faune de circuler au sein de celle-ci.

4.1.3 Nuisances et cadre de vie

Trafic routier

Le mode exclusif de transport retenu est le transport par camions avec une demande aux prestataires de réaliser des contre-voyages¹⁰. L'étude répertorie les données de trafic de 2012 à 2020 sur la RN5 et la RD26 secteur et notamment sur trois stations situées sur la RN5.

Dans le cadre du projet, les poids-lourds évacuant les matériaux empruntent la RN5 à hauteur de 80 % vers Morbier et de 20 % vers Saint-Laurent-en-Grandvaux. La RN5 est un axe de circulation majeur du département. Bien qu'il existe des contournements de Saint-Laurent-en-Grandvaux et de Morez, les traversées de Morbier et des Rousses quant à elles pourraient poser des problèmes de nuisances, de pollution et de sécurité pour les riverains. En effet ces traversées impliquent des passages devant des établissements sensibles : au moins une école maternelle, une école privée et un hôpital.

La sécurité routière aux abords de la carrière ne semble pas assurée : une étude¹¹ de visibilité a montré que les critères de franchissement du tourne à gauche pour que les camions puissent s'insérer dans la circulation sans ralentissement ne sont pas atteints.

Les estimations du trafic, réalisées selon deux hypothèses différentes ont permis d'estimer le trafic poids-lourds supplémentaires générés par les convois de matériaux à un maximum de 72 rotations par jour (soit 144 passages journaliers de camions). Étant donné la répartition énoncée précédemment, 30 camions passeraient chaque jour sur la RN5 sur l'axe nord-ouest vers Saint-Laurent (avec un pourcentage de contre voyage de 50 %) soit une augmentation de 8,4 % du nombre de camions circulant sur cet axe. Ce sont 116 camions qui passeraient chaque jour sur la RN5 sur l'axe sud vers Morbier, cela reviendrait à générer une augmentation du trafic poids-lourds d'environ 33 % par rapport à 2018. Les impacts de cette augmentation significative du trafic n'ont pas été évalués.

L'étude d'impact indique¹² « *Un abaissement de la vitesse à 70 km /h au niveau du col de Savine permettrait*

¹⁰ Le « contre-voyage » ou « double-fret » consiste à effectuer des voyages allers et retours avec des camions chargés

¹¹ Cf. page 283 de l'étude d'impact

¹² Cf. page 399 de l'étude d'impact

d'assurer la visibilité du tourne à gauche et de s'approcher davantage des valeurs requises en visibilité de franchissement. De même, l'abaissement de la pente de la rampe à moins de 2 % contre 3,2 % permettrait de gagner 1s de visibilité. ». Sans engagement de la part du pétitionnaire, qui ne semble pas avoir concerté le gestionnaire de voirie sur cette mesure, le dossier ne permet pas d'attester que cette mesure, pourtant très intéressante, sera mise en œuvre.

Le dossier prévoit comme mesure de réduction d'inciter le contre-voyage par un tarif avantageux, une fois de plus aucun engagement n'est pris. Au vu de l'augmentation significative du trafic poids-lourds sur la RN5 en direction de Morbier et des enjeux présents sur cet axe, il aurait été opportun de prendre une mesure systématique pour diminuer significativement le trafic créé par le projet.

La MRAe recommande d'explicitier dans le dossier l'engagement du porteur de projet à mettre en œuvre une mesure concertée avec le gestionnaire de la voirie de diminution de la vitesse sur la RN5 aux abords de la carrière pour assurer la sécurité du « tourne à gauche » et à systématiser les contre-voyages pour limiter l'augmentation du trafic induite par le projet et donc les nuisances provoquées dans les traversées de centre-bourg.

Les calcaires seront extraits principalement par abattage à l'explosif. Les habitations et constructions les plus proches de cette carrière sont :

- un restaurant situé en bordure de la RN5, à environ 100 m au sud-est du site et à 230 m des limites d'extractions ;
- une ancienne ferme habitée, au lieu-dit "Les Petits Valets", à environ 950 m au sud-est du site.

Vibrations

À 100 m au plus près des limites d'autorisation sollicitées et à 150 m des limites d'extraction du projet se trouve un tunnel ferroviaire, le gestionnaire de la voie ferrée (SNCF Réseau) a été contacté au sujet de cet ouvrage d'art. Celui-ci a défini des recommandations vis-à-vis des tirs de mines : une vitesse particulière inférieure à 5 mm/s devra être respectée.

De plus une conduite de gaz longe la RN5 au sud de la route. Une vitesse particulière inférieure à 50 mm/s doit être respectée pour ce type d'ouvrage.

La présence du restaurant, de la RN5 et de la déchetterie ont aussi été pris en compte. Il en ressort un tableau de la vitesse particulière maximal permettant ensuite le calcul de la charge maximale unitaire à ne pas dépasser (résultats dans le tableau en page 293 de l'étude d'impact). De plus un premier tir de mine sera réalisé dès l'obtention de l'autorisation afin de vérifier les calculs théoriques à l'aide de sismographes. À l'issue de ces tirs, le plan de tir sera affiné. Il sera réalisé en concertation avec le personnel compétent de GRdF, de la SNCF, du SMICTOM et le gestionnaire de la RN 5. Des mesures ponctuelles ou des contrôles systématiques seront réalisés lorsque les enjeux se trouvent respectivement à une distance de plus de 100 m et comprise entre 60 m et 100 m du tir réalisé.

Bruit

Des mesures in-situ de bruit ont été réalisées puis à partir de ces résultats, des modélisations des niveaux de bruit à différents points d'émergence et en limite d'autorisation ont été effectués. L'émergence ainsi calculée sur 3 points à proximité de la carrière est au maximum de 2,1 dB(A) supplémentaires. La valeur en limite d'exploitation au nord de la carrière est de 62,4 dB(A). Deux merlons seront construits et les contrôles réguliers permettront de valider les niveaux de bruit effectifs.

Poussières

Les vents dominants sont pris en compte dans les retombées de poussières potentielles. Conformément à l'article 19 de l'arrêté ministériel du 22 septembre 1994, pour toutes les carrières de roche massive d'une production annuelle supérieure à 150 000 tonnes :

- une première campagne de mesures effectuée dans le cadre de l'étude d'impact avant le début effectif des travaux doit permettre d'évaluer l'état initial des retombées ;
- réalisation d'un plan de surveillance des émissions de poussières afin d'en assurer un suivi et de mettre en œuvre des mesures en cas de dépassement du seuil d'empoussièrement de 500mg/m²/jour.

Un plan de suivi des poussières a été défini : une jauge sera implantée à proximité du restaurant et des stations sont implantées sous les vents dominants ainsi qu'une station témoin non impactée par la carrière. Néanmoins, on relève que la campagne de mesures d'état initial des poussières n'a pas été réalisée dans l'étude d'impact.

Des mesures sont mises en place en période sèches pour éviter un envol de poussières trop fort : brumisation des voies d'accès, maintien dans un état de propreté des voies d'accès et des aires de stationnement et la récupération par aspiration des poussières lors des formages de trous de mine, bâchage des camions et

nettoyage des roues, etc.

Le restaurant « le Col », situé en bordure de la RN 5, à 100 m au sud-est de la carrière sera le site le plus vulnérable car exposé aux nuisances sonores mais également aux émissions de poussières et aux vibrations. Dans ce contexte la MRAe estime qu'il devrait bénéficier d'un plan de surveillance spécifique afin de contrôler régulièrement le respect des seuils réglementaires dans les différents domaines. De plus des dispositions supplémentaires devront être prises en cas de constats de problèmes sur le bruit, les vibrations et les poussières.

La MRAe recommande au pétitionnaire d'adapter ses horaires de fonctionnement à la présence proche d'un restaurant, de mettre en place un plan de surveillance spécifique et de s'engager à prendre des mesures supplémentaires en cas de nuisances constatées pour le restaurant.

Déchets inertes

Des déchets inertes sont apportés pour le remblaiement de la carrière et en vue d'un recyclage pour les usages de la construction (à hauteur de 10 % des déchets apportés). Au total le projet prévoit 45 000 m³/an de matériaux apportés (soit 81 000 t/an) avec un maximum à 80 000 m³/an (soit 140 000 t/an). L'aire géographique d'origine de ces déchets inertes correspond, en grande partie à la zone de chalandise des granulats, puisque le contre voyage sera utilisé dans la mesure du possible.

Les matériaux admis et ceux interdits sont listés en pages 52 et 53 du dossier administratif, la procédure se déroule ainsi :

- identification et contrôle (visuel et olfactif) en vue de l'acceptation ;
- déchargement et tri éventuel (vérification des documents d'accompagnement par l'exploitant et contrôle visuel au niveau de la bascule, déchargement des déchets en cordon d'un mètre et contrôle visuel et olfactif avant la mise en remblai définitive);
- mise en remblai ;
- suivi.

L'exploitant tiendra, à jour, un registre d'admission et de rejet des matériaux inertes arrivant sur son site. Une benne étanche de refus sera mise en place sur le site afin de récupérer les déchets indésirables. Ces déchets seront ensuite triés et éliminés dans une filière appropriée. La traçabilité de ces déchets sera assurée.

La MRAe recommande à l'exploitant de :

- **indiquer, pour chaque catégorie de déchets qu'il envisage d'accueillir dans la carrière, sa classification suisse, française et dans la convention de Bâle ainsi que les modalités de gestion autorisée de ces déchets (élimination, valorisation, types de valorisation ...) dans les deux pays ;**
- **présenter les modalités de contrôle et de tri permettant de s'assurer que les déchets admis respectent les critères tant suisses que français et de la convention de Bâle avant importation ;**
- **préciser les conditions de renvoi vers la Suisse d'un éventuel chargement non-conforme.**

Tourisme

Le sentier pédestre de Pierre Percée passe à proximité du projet avec une partie commune avec la voie d'accès. Des mesures seront prises pour assurer la sécurité des utilisateurs de ce chemin pédestre lorsqu'il est commun avec la route d'accès à la carrière et des merlons paysagers seront également érigés en limite pour réduire la visibilité du site.

4.2. Justification du choix du parti retenu

Après avoir exposé un rapide historique de la carrière de La Savine et justifié l'ouverture de l'ISDI¹³ par le PRPGD¹⁴, l'étude se borne à lister les avantages techniques de la réouverture de cette carrière (comptabilité avec le PLU, maîtrise foncière, situation proche de la RN5, exploitation en dent creuse) sans apporter de critères environnementaux.

Dans ce chapitre de l'étude, le besoin n'est pas justifié ni la durée de la demande (30 ans) alors qu'une prolongation de 30 années supplémentaires par la suite est évoquée. Aucun site alternatif n'est présenté. La compatibilité du projet avec le besoin identifié à proximité du projet n'est pas démontrée (Cf. chapitre 3.5.4)

Concernant les variantes d'exploitation de la carrière, différentes extensions sont envisagées. Une analyse multicritère sur ces différentes variantes a été menée.

¹³ ISDI : Installation de stockage des déchets inertes

¹⁴ PRPGD : Plan régional de prévention et de gestion des déchets

4.3. Remise en état du site

Les modalités, objectifs et coût de la remise en état sont correctement exposés :

- les modalités sont exposées ci-dessous ;
- elle vise à sécuriser le site après exploitation et à renforcer les habitats à dominante minérale et thermophile comme les « falaises » (fronts de taille), éboulis, pierriers, zones nues et pelouses sèches ;
- le coût total de celle-ci est de 245 500€.

La remise en état consiste plus particulièrement à remblayer le front de taille sud-ouest en créant une pente progressive qui devrait permettre une continuité pour la faune entre ce milieu et les milieux boisés voisins. Une végétalisation par des essences locales est prévue (néanmoins dans 30 ans voire plus il faudra prévoir une évolution éventuelle de ces essences).

Le maintien des autres fronts de taille devrait permettre une colonisation par des espèces rupestres. Le front de taille nord-est sera intégré dans le paysage par un chanfreinage pour en arrondir les angles et créer un éboulis au pied du front de taille chanfreiné pour garder une certaine continuité visuelle.

Sur le carreau, des plages de matériaux de découverte seront semées à base d'espèces herbacées de pelouses sèches. Une partie du carreau sera laissé nu en créant des aspérités sur le sol et des tas de cailloux de taille variables pour favoriser la création de refuge pour la petite faune.

À l'est des merlons seront plantés d'arbustes afin de restaurer une continuité écologique entre le nord et le sud de la carrière.

La MRAe recommande de mettre en place une mesure de suivi des espèces exotiques envahissantes notamment sur les lieux où aucune plantation n'est réalisée. Elle recommande aussi de supprimer la clôture entourant la carrière pour rétablir la continuité écologique.