



Mission régionale d'autorité environnementale

**Bourgogne-Franche-Comté**

**Avis délibéré de la Mission Régionale d'Autorité environnementale  
de Bourgogne-Franche-Comté  
sur le projet de renouvellement et d'extension d'une carrière sur  
le territoire des communes de Sombacour et Biens-les-Usiers (25)**

n°BFC-2020-2564

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La société des carrières de l'Est a déposé une demande d'autorisation environnementale pour le renouvellement et l'extension d'une carrière qu'elle exploite sur les communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers dans le département du Doubs (25). Le contenu du dossier est défini par les articles R.181-13 du code de l'environnement. Au titre de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), le projet entraîne une demande d'autorisation au titre des rubriques 2510 pour la production de granulats calcaires, 2515 pour l'exploitation d'une installation de traitement des matériaux et 2517 pour la station de transit de produit minéraux non dangereux inertes.

Le présent avis devra être inséré au sein de toute demande d'autorisation administrative auquel le projet serait soumis.

En application du code de l'environnement<sup>1</sup>, 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.

Par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe), via la DREAL, a été saisie du dossier pour avis.

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

La DREAL a transmis à la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) un projet d'avis en vue de sa délibération.

Cet avis a été élaboré avec la contribution de l'agence régionale de santé (ARS) et de la direction départementale des territoires (DDT) du Doubs.

Le présent avis bénéficie des dispositions de l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période, permettant d'étendre le délai initial prévu.

Au terme de la réunion de la MRAe du 16 juillet 2020, en présence des membres suivants : Monique NOVAT (présidente), Joël PRILLARD, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI, Bernard FRESLIER, l'avis ci-après est adopté.

*Nb : En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, 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 qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment 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.

<sup>1</sup> 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 de l'avis

Le projet de renouvellement de la carrière de Sombacour, carrière à ciel ouvert de roche massive calcaire exploitée en fosse, porte sur un peu plus de 12 ha et son extension consiste à augmenter sa surface d'environ 13,6 ha et accroître l'extraction de 150 000t/an à 340 000t/an avec un maximum de 400 000t/an. Le projet prévoit également d'étendre la plage d'exploitation de la carrière de 5h00 à 22h00 dans des circonstances de demande importante de granulats.

Les principaux enjeux ciblés par l'autorité environnementale concernent la santé humaine et les nuisances (bruit, poussière, qualité de l'air), les risques liés à l'augmentation du trafic des poids-lourds et le changement climatique.

La justification du projet au regard des volumes extraits et des tonnages exportés vers la Suisse fait l'objet d'un développement conséquent dans cet avis, en l'absence d'éléments factuels de justification de choix du parti retenu par le pétitionnaire dans l'étude d'impact. Le projet n'apparaît pas compatible avec le schéma départemental des carrières du Doubs approuvé le 11 mai 2005 qui préconise de réguler les flux hors département et de donner la priorité à la couverture des besoins locaux, afin notamment d'éviter des nuisances de transport trop importantes. Il n'est pas en cohérence avec les principes prévalant à l'élaboration en cours du schéma régional des carrières de Bourgogne-Franche-Comté qui visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre liés au transport en développant l'approvisionnement de proximité et en privilégiant l'usage de mode de transport alternatifs à la route.

L'augmentation du trafic des poids-lourds paraît sous-évaluée en termes de passages, d'effets sur les infrastructures et sur les risques routiers.

Concernant la thématique de la santé humaine, l'étude d'impact minore les effets (poussière, bruit, gaz d'échappement) de la traversée par les poids-lourds du village de Sombacour, et alentours. Cette situation peut se trouver aggravée par l'extension de la plage horaire de 5h00 à 22h00 lors de demande forte de granulats.

La MRAe recommande principalement :

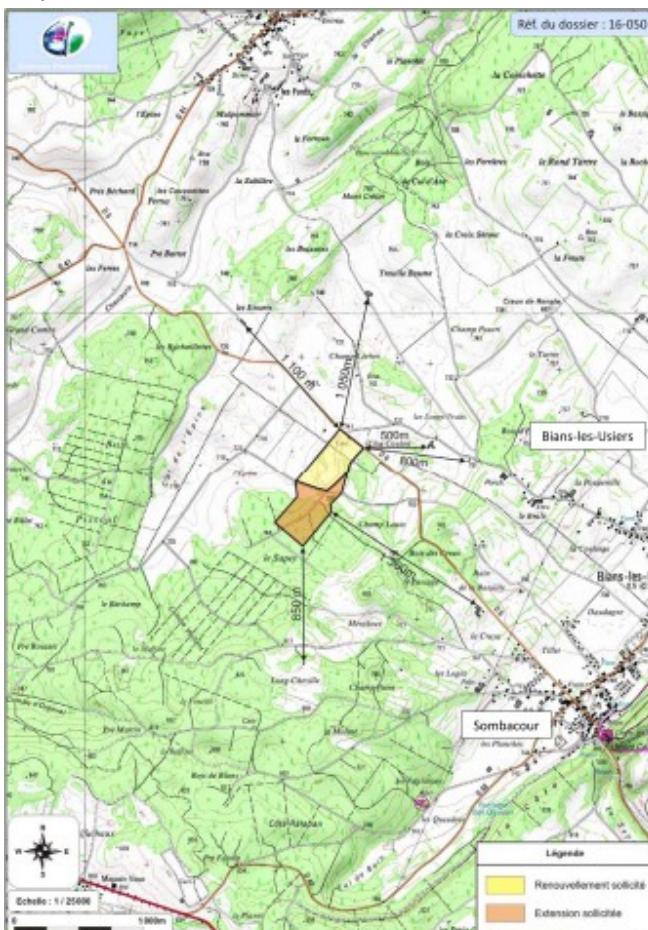
- de suspendre l'autorisation d'extension de la carrière dans l'attente de la publication du schéma régional des carrières de la Bourgogne-Franche-Comté afin que le projet s'y conforme ; a minima elle recommande de reprendre l'étude d'impact afin de justifier l'augmentation de la production par un besoin identifié sur le bassin d'approvisionnement de proximité ne générant pas des transports par camion sur de longues distances ;
- de justifier objectivement les données permettant d'évaluer les flux de poids-lourds générés en fonction de la destination des granulats et de la provenance des gisements de matériaux inertes ;
- de ne pas générer de trafic de poids lourds au-delà de la période de 7h00 à 17h00 ;
- de vérifier la compatibilité du trafic de poids-lourds avec l'ensemble des structures de chaussées et des ouvrages d'art empruntées et avec les capacités du carrefour d'accès à la carrière sur la RD6 et des carrefours sur les RD6/RD41 et RD6/RD48, voire la RD 72 ;
- de réaliser une réelle évaluation des émissions de GES par le projet pour appliquer ensuite la démarche ERC afin d'en traiter les impacts.

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.

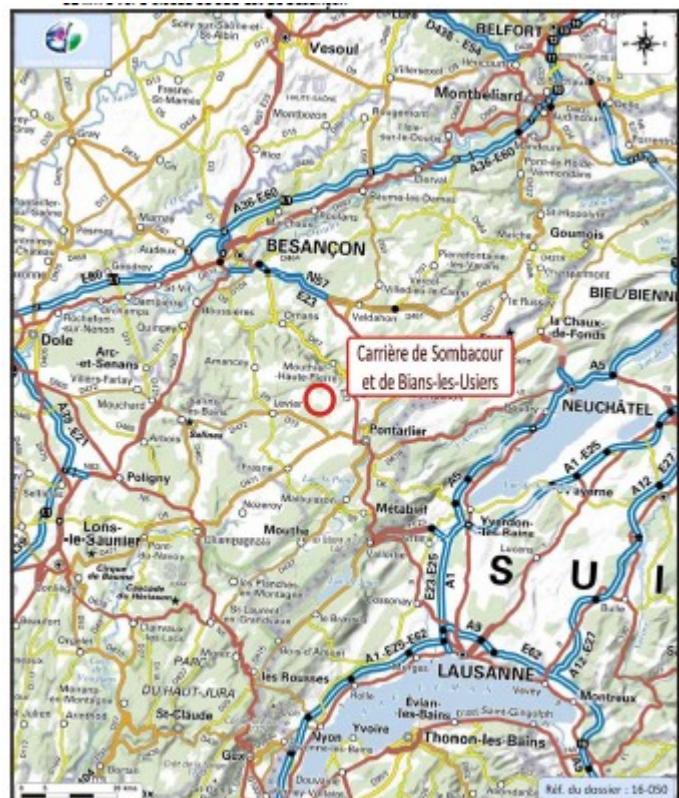
# Avis détaillé

## 1- Description et localisation du projet

La carrière a été ouverte en 1972, renouvelée en 2007, et le rythme actuel de production est de 150 000 tonnes/an pour une durée de 20 ans (2027), autorisé par arrêté préfectoral. Le projet concerne le renouvellement de l'exploitation des 12,3 ha de la carrière à ciel ouvert et son extension de 13,6 ha, pour une surface totale de 25,9 ha, sur les communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers. La surface d'extraction sera d'environ 20,5 ha. Le gisement brut disponible est estimé à près de 4 980 000 m<sup>3</sup>. Les cotes altimétriques de la carrière actuelle sont de 755 m NGF en sommet du merlon en limite est et de 724 m NF en fond de carreau en partie sud-ouest. L'extension de l'exploitation entraînera des fosses jusqu'à la cote minimale de 697 m NGF. L'extraction moyenne annuelle est évaluée à 340 000 t/an de roche massive calcaire, avec un maximum de 400 000 t/an. La carrière accueillera 100 000 t/an de matériaux inertes qui participeront à la remise en état de la carrière en fin d'exploitation, la durée d'exploitation sollicitée étant de 30 ans, soit 29 ans de production et 1 an de remise en état.



Emprise de la carrière distinguant la partie renouvellement de l'extension (extrait de l'étude d'impact)



Localisation du projet à l'échelle régionale (extrait de l'étude d'impact)

L'exploitation se fera en 7 étapes : le défrichement ; le décapage des matériaux superficiels ; l'extraction du gisement par abattage à l'explosif en suivant des tranches successives parallèles au front de taille ; la production de granulats dans une installation de concassage-criblage et leur commercialisation, à 55 % sur l'agglomération de Pontarlier (12 km), et 40 % sur le canton de Vaud en Suisse (70 km) ; l'accueil de matériaux inertes et la remise en état progressive du site. Ces 7 étapes seront répétées selon 6 phases de 5 ans correspondant à l'avancement du front de taille et à l'approfondissement du carreau. Globalement, l'extension de carrière entraînera le défrichement de 10 hectares d'espaces boisés et la disparition de 3,8 hectares de prairies permanentes.

Le flux généré est estimé à 141 camions par jour (dont 60 générés par l'extension d'activité) en sortie de carrière sur la RD6, soit 10 % du trafic total sur cette voie. Les circuits traversent le centre du village de Sombacour (croisement RD6/RD48), avant de rejoindre la RN57/E23 qui dessert l'agglomération pontissalienne et la Suisse.

Un tiers nord-est de la carrière actuelle avec son accès sont sur le territoire de la commune de Bians-les-Usiers, au lieu-dit « Le Grand Communal » ; les deux autres tiers et l'extension au sud-ouest sont sur le territoire de Sombacour aux lieux-dits « En Epine, A Connechaux et Au Sapey ».

Le projet se développe sur des habitats classiques de prairie et de boisement de résineux qui n'ont fait l'objet d'aucun classement en zone d'inventaire ou en zone de protection au titre de la biodiversité

L'exploitation actuelle de la carrière est autorisée par l'arrêté préfectoral n°2007-0706-03110 du 07/06/2007 complété par l'arrêté préfectoral n°25-2019-07-19-007. Les caractéristiques principales du mode d'exploitation de la carrière autorisées par l'arrêté préfectoral de 2007 sont le tonnage d'extraction maximum de 150 000 t/an, la durée d'autorisation de 20 ans et les conditions d'exploitation (horaires notamment).

## 2- Enjeux environnementaux identifiés par l'autorité environnementale

L'avis de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet.

Les principaux enjeux ciblés par l'autorité environnementale portent sur :

- la santé humaine et les nuisances : bruit, vibrations, poussières et gaz d'échappement des poids-lourds dégradant la qualité de l'air ;
- l'augmentation du trafic des poids-lourds et l'insécurité routière ;
- le changement climatique lié aux émissions de gaz à effet de serre (GES).

## 3- Analyse de la qualité du dossier d'étude d'impact

### 3.1 Organisation, présentation du dossier et remarques générales

L'étude d'impact aborde les thématiques environnementales visées par l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Le dossier a été réalisé par l'agence de Besançon du bureau d'études Sciences Environnement. Le présent avis porte sur la version 1.2 de mars 2020 de l'étude d'impact qui contient les différentes pièces prévues par les textes.

Le résumé non technique (RNT) est joint en début de l'étude d'impact et sur la forme répond bien à ce que l'on attend de ce type de documents, avec peut-être encore trop de détails. Sur le fond, il est conforme à l'étude d'impact et devra être repris pour tenir compte des recommandations faites dans le présent avis.

Le choix de traitement par thématique de l'état initial, des effets et des mesures apporte une lecture plus aisée du document. Par contre, la grille d'évaluation donnée en début du RNT et de l'étude d'impact ne permet pas une cotation objective en l'absence de référence justifiant les différents niveaux : nul, faible, moyen et fort.

**La MRAe recommande d'intégrer des grilles par thématique permettant une évaluation objective de la sensibilité, de l'incidence et de l'impact résiduel après application des mesures ERC.**

### 3.2 Solution alternative, justification du choix du parti retenu et compatibilité avec les documents de planification

La recherche d'une solution de substitution et le choix du projet sont traités au chapitre VI de l'étude d'impact<sup>2</sup>. Ce chapitre aborde les différents éléments de justification du projet.

#### Implantation du projet

La justification de l'implantation du projet est faite au regard des préconisations du schéma départemental des carrières (SDC) du Doubs approuvé par arrêté préfectoral du 16 juin 1998 et modifié par arrêté du 11 mai 2005, en particulier sur :

- la nature des matériaux exploités, de roche massive calcaire de qualité, procurant des granulats

<sup>2</sup> Chapitre VI – Justification du projet, des pages 353 à 368.

- conformes pour le béton hydraulique et le mortier ;
- une carrière existante, en cours d'exploitation et avec un approfondissement du carreau évitant le mitage par l'ouverture d'un nouveau site ;
- l'implantation du site lui-même, éloigné des premières habitations.

La préconisation du SDC du Doubs de réguler les flux hors département et départements voisins (principe de proximité) n'est par contre pas suivie (cf. plus bas).

Le choix est également motivé par les thématiques aux enjeux faibles suivantes :

- la biodiversité : le projet est en dehors de tout zonage réglementaire et de protection de la biodiversité. Des inventaires complémentaires in situ ont été effectués en 2019 et ils confirment la biodiversité attendue comme conforme aux habitats en prairie et boisement de résineux constituant le territoire couvert par l'extension ; les enjeux de l'extension de la carrière concernent la mésange boréale et le bouvreuil pivoine, 2 espèces d'avifaune forestière protégées classées vulnérables ;
- le paysage : l'extension ne modifie que marginalement la perception du projet par rapport à la carrière existante et évite surtout l'agrandissement d'une autre carrière existante ou l'ouverture d'une autre carrière pouvant impacter plus fortement le paysage et participer au phénomène de mitage ;
- les eaux superficielles et souterraines : absence de cours d'eau et de zones humides sur le site, carreau sans lien direct avec un captage d'eau potable ou une zone de protection. L'éloignement et les mesures prises semblent garantir la protection des ressources en eau ;
- la consommation d'espaces naturels et agricoles : les surfaces soustraites sont pour partie des prairies (3,8 ha) et des boisements de résineux (10ha). Les surfaces seront reconstituées au terme de l'exploitation.

#### Nature extractive du projet

Le tonnage exploité aujourd'hui est de 150 000t et il s'agit d'un maximum annuel. Le projet vise à prélever 340 000t/an avec un maximum de 400 000t/an sur une période de 30 ans. L'extraction progresserait de 226 % à 267 % pour le tonnage maximum. Le gisement est estimé à 10 955 780 tonnes. Là où le rythme actuel d'exploitation assurerait une disponibilité de 73 ans de matériaux, il ne faudrait qu'une génération pour épuiser cette ressource. Les motivations d'un tel niveau d'extraction résident dans la volonté de pérenniser l'activité commerciale actuelle et de la développer à travers la valorisation des coproduits générés automatiquement par la production de granulats élaborés. Ces derniers (graves ou scalpages) seraient transportés par la route vers le canton de Vaud en Suisse (voire peut-être d'autres cantons proches comme celui de Neuchâtel ?) et représenteraient 40 % de l'extraction soit entre 136 000t et 160 000t.

L'argument majeur de justification du projet est économique et se veut répondre à des besoins dans un marché concurrentiel. Mais l'étude d'impact ne donne aucun élément factuel sur les besoins, ni sur les offres de matériaux disponibles, pour le territoire du Doubs et d'éventuels constats de pénurie de matériaux sur ce territoire. Or il est nécessaire ici de se rendre bien compte de l'ampleur du projet en comparant la situation actuelle et celle à venir, et de les envisager au regard des autres carrières à proximité (carrière de Sombacour/Chapelle d'Huin, à 3,5 km au sud-ouest, et carrière de Chaffois, à 6,5 km au sud-est), des documents de planification comme le schéma départemental des carrières (SDC) du Doubs ou l'étude préalable à la révision des schémas départementaux de la région Franche-Comté (nommée ci-après l'étude préalable), même si cette dernière n'a aucune dimension réglementaire.

#### Compatibilité avec les documents de planification

La confrontation du projet au SDC 25 et à sa politique de régulation des flux de granulats<sup>3</sup> permet de tirer l'enseignement suivant : le projet, en destinant au moins 40 % de sa production au canton de Vaud en Suisse, ne permet pas d'éviter le gaspillage de la ressource et de limiter les nuisances environnementales et contrevient à la volonté du SDC de réguler les flux hors département et départements voisins et de donner la priorité à la couverture des besoins locaux afin notamment d'éviter des nuisances de transport trop importantes.

Ce volet justification devrait comporter l'état du marché de granulats, faire apparaître les besoins et les capacités de fourniture sur le département et les éventuels besoins non satisfaits sur les départements limitrophes et les voisins, ici le canton de Vaud (voire d'autres cantons suisses proches), et les raisons de ce manque de matériaux. 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

<sup>3</sup> Point 5.2.3 Définition d'une politique de régulation des flux de granulats – SDC 25.

générations sans compter le recours au recyclage et à l'utilisation du bois. Pour autant, le recours à l'importation reste autour de 30 % et semble aujourd'hui assuré et permet au canton de Vaud d'économiser ses propres ressources alors qu'il en dispose suffisamment.

La MRAe attire l'attention sur l'insécurité juridique qui entoure ce projet, eu égard aux récentes décisions prises par les juridictions administratives, notamment par le TA de Besançon<sup>4</sup> concernant la requête d'un carriére l'opposant au préfet du Jura sur un refus d'autorisation d'ouverture d'une carrière dont 60 % des matériaux étaient destinés à un département voisin et dont 20 % rejoignait la Suisse. Si l'affaire susvisée ne portait pas sur une demande d'extension mais sur une demande d'autorisation, il n'en reste pas moins que le juge administratif a validé le refus d'autorisation au regard notamment du non-respect du principe de proximité

**Par conséquent, la MRAe recommande que l'étude d'impact justifie objectivement les besoins de granulats sur le bassin d'approvisionnement de proximité, nécessitant l'augmentation des volumes à extraire par la carrière.**

Concernant, l'argument développé dans l'étude d'impact visant à démontrer la compatibilité du projet avec l'orientation II de l'étude préalable en s'appuyant sur la substitution aux matériaux alluvionnaires par des calcaires, celui-ci semble marginal. En effet, le SDC montrait déjà que les politiques locales menées dans la plaine de Pontarlier visant à limiter les extractions de granulats alluvionnaires avait permis de passer de 300kt en 1987 à 80kt en 1994 et, dans le même temps, de réduire les exportations vers la Suisse de 90kt à 11kt sur la même période tout en consacrant ces granulats strictement à la fabrication de bétons. L'étude préalable de 2011 confirme cette tendance puisque la part des matériaux alluvionnaires dans le département représentait 12 % en 1992 pour se stabiliser à 3 % en 2008. L'argument concernant la faculté du projet à se substituer à des matériaux alluvionnaires sur le bassin de Pontarlier ne permet pas de justifier l'augmentation des volumes puisque la substitution est déjà réalisée.

L'étude d'impact tente également de répondre à l'attente de l'orientation V visant à réduire le transport en camion. Si les conditions d'exploitation permettent de réduire les émissions en traitant les matériaux extraits sur le carreau de la carrière, l'étude d'impact a une vision trop généraliste du traitement des GES<sup>5</sup>.

Concernant les matériaux de recyclage, l'étude d'impact n'évoque qu'une seule fois ce terme<sup>6</sup> pour effectivement indiquer que l'accueil de matériaux inertes portera en partie sur un recyclage de matériaux après traitement. Or, l'orientation III de l'étude préalable sur l'accroissement des matériaux de substitution et de recyclage n'est ni évoquée ni démontrée, même si l'accueil des matériaux inertes passe de 25kt à 100kt avec le projet, l'essentiel est destiné à la remise en état de la carrière. Cette thématique devrait être mieux contextualiser : connaissance du gisement et emploi de ces matériaux de recyclage comme décrit au point 5.3. Possibilités de recyclage des matériaux du SDC 25 sur sa zone d'approvisionnement de proximité, terme tiré de l'article L.513-3 du code de l'environnement instaurant le schéma régional des carrières prévu par la loi ALUR du 24 mars 2014, substituant le schéma régional au schéma départemental.

**La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact avec une analyse sur les matériaux de recyclage et leur contribution potentielle à préserver les ressources primaires par la mise en œuvre d'une économie circulaire.**

Le schéma régional des carrières (SRC) de Bourgogne-Franche-Comté est actuellement en cours d'élaboration. Il visera 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 économie 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 l'augmentation de 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. État initial, analyse des impacts et propositions de mesures d'évitement, de réduction et de compensation**

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

5 Point 4.2.1. Rejets de gaz à effet de serre page 128 de l'étude d'impact.

6 Point 1.4. Méthode et moyen d'exploitation page 17 du RNT.

## 4.1 Enjeu sur la santé humaine

Les poussières générées par l'exploitation de la carrière, notamment avec plus du doublement des volumes extraits et leur transport par des poids-lourds traversant le village de Sombacour, sont de nature à polluer l'air et à affecter la santé aussi bien des personnels de la carrière que des habitants de la commune en particulier ceux résidant le long des RD 6 et RC 48. A noter que dans la « Grande rue » de Sombacour empruntée par les poids-lourds il y a l'école primaire de Sombacour.

Des campagnes de mesures des retombées de poussières ont été menées en 2015, 2017 et 2018. Les rapports de ces campagnes de mesures sont joints en annexe 7 de l'étude d'impact. **La MRAe recommande qu'au moins une station de mesure témoin, correspondant à un ou plusieurs lieux non impactés par l'exploitation de la carrière, soit choisie conformément à l'arrêté du 22 septembre 1994<sup>7</sup>.**

Globalement, les mesures sont inférieures et respectent le niveau des 500mg/m<sup>2</sup>/jour de ce même arrêté. Néanmoins, comme le reconnaît l'étude d'impact, l'augmentation des volumes extraits va générer plus de poussières. Le pétitionnaire au travers de l'étude d'impact prévoit bien la mise en œuvre de campagnes de mesures des retombées de poussières conformément à l'arrêté précité, ainsi que des mesures d'évitement et de réduction des poussières. Cependant, au regard des risques d'empoussiérage, en particulier afin de les prévenir, l'arrêté du 22 septembre 1994 prévoit des mesures qui devraient être reprises dans cette étude d'impact afin de maintenir l'empoussiérage en deçà des 500mg/m<sup>2</sup>/jour, à savoir :

- les véhicules sortant de l'installation n'entraînent pas de dépôt de poussières ou de boue sur les voies publiques. Le cas échéant, des dispositifs tels que le lavage des roues des véhicules ou tout autre dispositif équivalent sont prévus ;
- les transports des matériaux de granulométrie inférieure ou égale à 5 mm sortant de l'installation sont assurés par bennes bâchées ou aspergées ou par tout autre dispositif équivalent.

**La MRAe recommande de reprendre les mesures de l'arrêté du 22 septembre 1994 afin de maintenir l'empoussiérage en deçà des 500mg/m<sup>2</sup>/jour.**

Les bruits et vibrations pourront également affecter les riverains de la RD 6 et la RD 48, en particulier dans le village de Sombacour. Si les travaux d'extraction ou de traitement des granulats ne semblent pas pouvoir affecter les habitants les plus proches, les nuisances du trafic de poids-lourds, qui sera fortement augmenté et avec un élargissement des horaires d'extraction de 5h00 à 22h00, sont de nature à dégrader notamment les conditions de vie des riverains. Or, il n'en est aucunement question dans l'étude d'impact. Elle indique des horaires d'exploitation pour l'extraction et le traitement des matériaux de 7h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h00 du lundi au vendredi qui pourront être ponctuellement étendus de 5h00 à 22h00. Il n'est rien dit sur les horaires d'ouverture au poids-lourds. Il n'est donc pas interdit que des PL circulent de 5h00 à 22h00 sans discontinuer. Suivant la période de l'année, une circulation de 5h00 à 7h00 et de 17h00 à 22h00 pourrait être assimilée à du tapage nocturne. Ces conditions de circulations, si elles sont mises en œuvre, doivent être évaluées.

**La MRAe recommande que le départ des matériaux ne soit pas envisagé au-delà de la période de 7h00 à 17h00.**

Concernant la qualité de l'air, notamment en période chaude et sans vents, l'étude devrait évaluer les concentrations de polluants atmosphériques liées au trafic des PL le long de la RD6 et la RD 48, dans le village de Sombacour, afin de vérifier les risques sur la santé humaine des riverains et appliquer des mesures telles que la réduction du trafic lors des pics de chaleurs sans vent, conditions propices à l'absence de dispersion des polluants.

**La MRAe recommande une évaluation de la concentration des polluants atmosphériques liés au trafic des PL le long des RD6 et RD48, dans le village de Sombacour, en période chaude et sans vent.**

## 4.2 Enjeu lié à l'augmentation du trafic des poids-lourds

Le trafic des poids-lourds attendu avec l'augmentation des volumes extraits et l'accueil des déchets inertes représentent :

- un facteur de détérioration des chaussées et des ouvrages des voiries empruntées ;
- une augmentation du risque routier.

Le trafic du RD 6, issu d'un comptage de 2018, fait état d'un trafic de 1285 véhicules jour, dont 81 PL, soit un pourcentage de 6,3 %. L'étude d'impact estime que l'extension de la carrière génère 60 PL quotidiens supplémentaires, soit au final un pourcentage de 10,5 %. Cette estimation peut apparaître sous évaluée du fait

<sup>7</sup> Arrêté du 22 septembre 1994 relatif aux exploitations de carrières et aux installations de premier traitement des matériaux de carrières - point 19.6. - Le plan de surveillance

qu'elle repose sur une charge utile des camions de 28 tonnes en moyenne et une part élevée de « contre-voyages » : sur les 100 000 tonnes de matériaux inertes prévus d'être acheminés sur le site, 90 % des trajets serait effectué avec les camions entrant à plein et sortant avec des granulats. La détermination de ce taux ne fait pas référence à un constat mais par des éléments tirés de la facturation des entreprises déposant des déchets et prenant des granulats alors que ces actions peuvent être exécutées en des temps différents par ces mêmes entreprises.

**La MRAe recommande de justifier objectivement les données permettant d'évaluer les flux de poids-lourds générés en fonction de la destination des granulats et de la provenance et des gisements de matériaux inertes.**

Cette augmentation peut avoir à long terme des conséquences sur les structures de chaussée ou les ouvrages comme les ponts et conduites supportant et traversant les voies (RD6, RD 48...), qui iraient au-delà de l'usure normale de ces infrastructures.

**La MRAe recommande que l'étude d'impact vérifie la compatibilité du trafic de poids-lourds avec l'ensemble des structures de chaussées et des ouvrages d'art empruntées.**

L'augmentation de trafic peut avoir aussi comme conséquence un sous-dimensionnement des carrefours nécessitant de modifier les carrefours d'accès de la carrière au RD 6 et du RD6 avec les RD 41 et 48. L'étude sur cette thématique minimise les impacts résiduels ; elle devrait vérifier la capacité des carrefours à assurer les entrées et sorties de la carrière et les mouvements sur les autres carrefours précités. Ce travail pourrait conclure à la modification de leurs caractéristiques, notamment leur remplacement par des giratoires.

**La MRAe recommande de vérifier les capacités du carrefour d'accès à la carrière sur la RD6 et des carrefours sur les RD6/RD41 et RD6/RD48, voire la RD 72.**

## 4.6 Enjeu sur le changement climatique

Concernant le changement climatique, l'augmentation des volumes extraits de matériaux, leur traitement et leur approvisionnement, accroissent les besoins d'énergie, produite essentiellement par la combustion des carburants pétroliers émetteurs de gaz à effet de serre.

Si l'étude d'impact identifie les sources d'émissions, elle les traite sans lien avec le projet. On attendrait un bilan carbone de l'exploitation actuelle et une évaluation de celui du projet pour montrer les effets et la nécessaire mise en œuvre de la démarche d'évitement, de réduction et de compensation. Le trafic routier généré par le projet est jugé d'un effet faible sur les émissions de GES sans aucune démonstration et en faisant abstraction des transports à destination de la Suisse.

**La MRAe recommande de réaliser une réelle évaluation des émissions de GES par le projet pour appliquer ensuite la démarche ERC afin d'en traiter les impacts.**