

ENQUETE PUBLIQUE

*relative à la demande d'autorisation environnementale, présentée par la société des
Carrières de l'Est, pour le renouvellement et l'extension d'une carrière à ciel ouvert de roche
massive, sur les communes de Sombacour et Bians-les-Usiers.*

oooooOOOooooo

INSTALLATION CLASSEE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

oooooOOOooooo

CONSULTATION PUBLIQUE

Du mardi 3 novembre au vendredi 4 décembre 2020 inclus

oooooOOOOOOooooo

RAPPORT

établi par Monsieur Louis PAGNIER, 32D, rue de Dole -25 000- BESANÇON
Commissaire enquêteur désigné par décision n°E 20000039/25, signée le 14 septembre 2020
par Monsieur Thierry TROTTIER, Président du Tribunal Administratif de BESANÇON
(Doubs).

ooooooooooooOOOooooo

SOMMAIRE

1. GENERALITES.

1.1. Connaissance du maître d'ouvrage.

1.2. Présentation du lieu de l'opération.

1.2.1. Spécificités géographiques.

1.2.2. Réalités économiques et sociales.

1.2.3. Servitudes et réglementation.

1.3. Présentation détaillée des caractéristiques du projet.

1.3.1. Historique du site.

1.3.2. Objectifs fixés et choix retenus.

1.3.3. Descriptif du projet

1.3.4. Etude d'impact.

1.3.5. Etude des dangers.

1.4. Synthèse du chapitre n°1.

2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE.

2.1. Désignation du commissaire enquêteur.

2.2. Durée de l'enquête publique.

2.3. Composition et pertinence du dossier.

2.4. Concertation préalable.

2.5. Reconnaissance des lieux et collecte de renseignements.

2.6. Mesures de publicité.

2.6.1. Annonces légales.

2.6.2. Affichage de l'avis d'enquête en Mairies et sur site.

2.6.3. Autres mesures supplémentaires.

2.6.4. Mise à disposition du dossier.

2.7. Permanences du commissaire enquêteur.

2.8. Réunion publique d'information et d'échange.

2.9. Formalités de clôture.

2.10. Synthèse du chapitre n°2.

3. ANALYSE DES OBSERVATIONS.

- 3.1. Bilan de l'enquête publique.
- 3.2. Avis de la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) de Bourgogne-Franche-Comté.
- 3.3. Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO).
- 3.4. Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe).
- 3.5. Notification au maître d'ouvrage des observations par procès-verbal de synthèse.
- 3.6. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.
- 3.7. Analyse chronologique des observations.

3.6. Synthèse du chapitre n°3.

1– GENERALITES

1.1. Connaissance du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage de ce projet est la Société Des Carrières de l'Est (SCE), dont le siège social est situé au 44 boulevard de la Motte à Nancy (54). C'est une Société par Actions Simplifiée (SAS) au capital de 302851,45€ représentée par son Président, monsieur Guy ALLIONE.

La SCE est une filiale de COLAS NORD-EST qui inclue les anciens sites de la Société des Carrières de Franche-Comté ainsi que toutes les carrières des autres filiales de la SAS COLAS NORD-EST présentes sur tout le territoire Nord-Est de la France.

COLAS NORD-EST est elle-même filiale de COLAS SA, entreprise de dimension internationale qui fait partie des plus importantes entreprises mondiales de construction de routes.

COLAS NORD-EST a réalisé de nombreux chantiers de prestige comme le tram de Besançon, la LGV Rhin-Rhône et de nombreuses autoroutes. Elle prend également en compte la construction, la rénovation et l'entretien des aménagements des grandes agglomérations et des communes rurales.

La direction de la SCE pour la Franche-Comté est implantée à Velesmes Essarts. Elle sollicite l'autorisation d'exploiter sur les territoires des communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers :

- ✓ Une carrière à ciel ouvert de roche calcaire,
- ✓ Une installation de broyage-concassage-criblage,
- ✓ Une station de transit de produits minéraux.

1.2. Présentation du lieu de l'opération.

Je limite volontairement mon étude aux divers facteurs qui revêtent dans mon esprit une incidence réelle ou virtuelle résultant de l'exploitation de la carrière. Elle se révèle en conséquence fragmentaire et centrée sur les principaux pôles d'intérêt.

1.2.1. Spécificités géographiques.

La carrière de Sombacour et de Bians-les-Usiers est située dans le département du Doubs. Elle est plus précisément positionnée dans le vaste plateau de Levier, essentiellement divisé en pâtures et boisements. Elle est bordée à l'Est par un petit boisement avec sa prairie et au Sud par un vaste bois au lieu-dit « Le Sapey ».

Le site à l'étude se trouve à :

- 8 km à vol d'oiseau à l'Est-Nord-Est de Levier,
- 10 km à vol d'oiseau au Nord-Ouest de Pontarlier,
- 32 km à vol d'oiseau au Sud-Est de Besançon.

Le projet de renouvellement concerne des terrains situés sur le territoire de la commune de Sombacour au lieu-dit « En Epine » ainsi que sur le territoire de la commune de Bians-les-Usiers au lieu-dit « Le Grand Communal ». Les terrains concernés par le projet d'extension sont tous situés sur le territoire communal de Sombacour, aux lieux-dits « En Epine », « A Connechaux » et « Au Sapey ».

Les limites du projet de renouvellement et d'extension de la carrière sont éloignées d'environ 2600 m du centre du village de Sombacour et d'environ 2900 m du centre du village de Bians-les-Usiers.

Les habitations et constructions les plus proches de la carrière sont les suivantes :

- Sur la commune de Bians-les-Usiers :
 - Au lieu-dit « Clos Coulon », une ferme située à 500m à l'Est,
 - Au lieu-dit « Les Longs Traits », une habitation située à 800m à l'Est,
 - Au lieu-dit « Treuille Beaume », un bâtiment agricole situé à 1050m au Nord.
- Sur la commune de Sombacour :
 - Au lieu-dit « Long Cheville », un bâtiment agricole situé à 850 m au sud,
 - Au lieu-dit « La Craye », une habitation et sa ferme associée à 1300 au Sud-Est.
- Sur la commune d'Evillers :
 - Au lieu-dit « Les Essarts », un bâtiment agricole situé à 1100 m au Nord-Ouest.

La RD 6 est l'axe routier principal qui traverse le val du Sud-Est au Nord-Est. C'est le seul accès pour desservir la carrière. Un comptage de 2018 fait état de 1285 véhicules par jour dont 81 poids lourds qui représentent donc 6,3% du trafic total compris entre les RD 48 et 41.

La demande porte sur une superficie totale (renouvellement et extension) de 25 ha 49 a 48 ca.

1.2.2. Réalités économiques et sociales.

Les populations de Sombacour et de Bians-les-Usiers se caractérisent par une bonne dynamique démographique. Le nombre d'habitants des deux communes est quasiment similaire. Il s'établit à un peu plus de 600 habitants.

Les deux communes abritent des entreprises, des artisans et des services. Les activités agricoles et sylvicoles sont également bien représentées sur les deux territoires.

Le tourisme vert est bien représenté dans la région en s'appuyant sur de nombreux sentiers de randonnée qui desservent des sites remarquables dont le plus célèbre est la source de la Loue.

1.2.3. Servitudes et réglementation.

➤ Captage d'eau.

L'alimentation en eau potable de la commune de Sombacour est assurée par le captage de la source de « Le Seclon » située à 3,6 km au Sud-Est des limites du projet.

Un autre captage est situé à une relative proximité du site. C'est celui de la vasque principale de la source de la Loue qui alimente le village d'Ouhans en eau potable. Il se situe à 6,6 km au Nord-Est de la carrière.

Aucune connexion n'a été décelée entre la carrière qui est située hors des périmètres de protection et ces deux captages.

➤ Occupation des sols.

Les deux communes concernées disposent chacune depuis 2006 d'une carte communale. Elles appartiennent au Scot du Pays du Haut-Doubs. Ces documents ne mentionnent aucune restriction ou objection vis-à-vis de l'activité d'extraction de matériaux rocheux.

➤ Monument historique.

Un chemin de croix ponctué de 14 stations situées sur le mont Calvaire est protégé par inscription au titre des monuments historiques par arrêté en date du 23 août 1989. Il est partagé sur les deux territoires communaux.

Il est localisé à plus de 3 km au sud-est de la carrière et est donc situé en dehors du bassin visuel qui contient la carrière.

➤ Archéologie.

Après consultation des documents détenus à la Direction Régionale des Affaires Culturelles de Bourgogne-Franche-Comté, il apparaît qu'aucun site archéologique n'a été jusqu'à présent recensé à proximité du périmètre du projet.

➤ Réseaux.

Aucun réseau aérien ou enterré n'est répertorié sur la zone projetée de l'extension de la carrière. Elle est actuellement desservie par une ligne téléphonique aérienne en provenance du village de Bians-les -Usiers.

L'installation de traitement des matériaux fonctionne avec un groupe électrogène. Le raccordement au réseau électrique EDF n'est actuellement pas envisagé.

➤ Voisinage.

Les constructions et habitations les plus proches de la carrière ont été énumérées au §1.2.1. ci-dessus.

➤ Loi montagne.

Les deux communes sont concernées par la loi montagne du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne.

➤ AOC et AOP.

Les territoires des deux communes font partie des aires géographiques des 3 AOP-AOC suivantes :

- Comté (fromage à pâte pressée cuite). En 2005, l'aire géographique de cette zone couvrait une superficie totale de 1 200 000 ha.
- Morbier (fromage à pâte pressée non cuite). A la même date, son aire géographique couvrait une superficie totale de 1 000 000 ha.
- Mont d'Or. (fromage à pâte molle et croûte lavée). En 2009, l'aire géographique de cette zone couvrait une superficie de 140 000 ha.

➤ Eaux superficielles.

Deux rivières sont présentes sur le territoire mais à bonne distance de la carrière.

La Loue prend sa source sur le territoire de la commune d'Ouhans, à 6,7 km au Nord-Est de la carrière. Elle s'écoule du sud vers le nord et entaille le plateau d'Ornans pour former la très touristique « vallée de la Loue ».

Le Drugeon est situé à 7,8 km au Sud-Est de la carrière. Il s'écoule dans la plaine de Pontarlier en direction du Nord-Est puis se jette dans le Doubs à environ 10 km des limites du projet.

Aucune trace d'écoulement superficiel n'est visible aux abords du site et aucune source n'a été repérée dans un périmètre proche.

On note la présence de quelques fontaines dans les deux villages mais elles sont alimentées par des bassins versants de faibles importances.

➤ Milieu naturel.

- Zonage d'intérêt écologique.

Aucun site protégé et/ou patrimonial de type « Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique » (ZNIEFF) de type I ou II, « Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope » (APPB) et Réserve Naturelle n'est cartographié dans un rayon de 5 km autour du projet.

Les sites Natura 2000 les plus proches sont ceux des « Vallées de la Loue et du Lison » à 5,3 km au Nord-Est du site et du « Bassin de Dugeon » à 6 km au Sud-Est.

- Continuités écologiques.

Le « Schéma Régional de Cohérence Ecologique » (SRCE) ne fait état d'aucun réservoir de biodiversité ni de corridor à proximité du site.

- Espèces protégées.

Le projet ne remet pas en cause le maintien dans un bon état de conservation des habitats et des populations d'espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle.

➤ Délaié périphérique.

En application des prescriptions contenues dans le Règlement Général des Industries Extractives (RGIE), une bande de terrain de 10 m au minimum sera conservée depuis la limite d'extraction jusqu'en limite extérieure du périmètre d'exploitation autorisé afin de garantir la stabilité des terrains avoisinants. Cette bande sera portée à 30 m le long de la RD n°6.

➤ Schéma Départemental des Carrières du Doubs (SDC).

Ce document précise que la priorité sera donnée aux renouvellements et extensions par rapport à l'ouverture de nouvelles carrières. Le projet respecte donc cette priorité.

La ressource contenue dans des lits majeurs des rivières nécessite une gestion économe des gisements afin de préserver la ressource en eau potable et le milieu aquatique et de maintenir le profil en long des cours d'eau. Le SDC du Doubs entend donc préserver les gisements alluvionnaires en favorisant l'exploitation de matériaux issus de roches massives.

➤ Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée.

Le projet est compatible avec les orientations du SDAGE dont les objectifs sont de préserver les eaux souterraines et superficielles ainsi que les milieux aquatiques associés et de mettre en valeur le patrimoine « eaux ».

Aucune zone humide ou cours d'eau ne sont concernés par le projet d'extraction.

➤ Arrêté Ministériel (AM) du 26 novembre 2012

Cet arrêté est relatif aux prescriptions générales applicables aux installations de broyage, concassage, criblage, etc., relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n° 2515

de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement, y compris lorsqu'elles relèvent également de l'une ou plusieurs des rubriques n° 2516 ou 2517.

Le texte de cet arrêté a été modifié par l'arrêté du 22 octobre 2018 paru au Journal Officiel du 24 octobre 2018.

Le projet est compatible avec les prescriptions contenues dans cet arrêté.

L'état des lieux et les mesures prises sont détaillés dans le dossier soumis à enquête, en particulier dans le dossier administratif, dans l'étude d'impact et dans l'étude des dangers.

- Risques d'inondations.

Non concerné.

- Aléa sismique.

Le zonage sismique du territoire national de 2011 divise le pays en 5 zones de sismicité allant de 1 (sismicité très faible) à 5 (sismicité forte).

Les deux communes, comme la quasi-totalité du département, sont classées en sismicité 3, c'est-à-dire modérée.

1.3. Présentation détaillée des caractéristiques du projet.

1.3.1. Historique du site.

La carrière de Sombacour a été ouverte en 1972 par l'entreprise LACOSTE, rachetée en 1996 par la SACER Paris Nord Est, ancienne filiale de COLAS.

Par arrêté préfectoral n°3110 en date du 07/06/2007, la SA SACER Paris Nord-Est a été autorisée à exploiter une carrière à ciel ouvert de roche massive calcaire sur les territoires communaux de Sombacour et de Bians-les-Usiers.

La superficie initiale est de 12ha 25a 20ca pour une durée d'exploitation autorisée de 20 années incluant la remise en état du site.

La production annuelle maximale du site était fixée à 150 000 tonnes.

Par arrêté préfectoral n° 2013-024-0008 en date du 24 janvier 2013, la Société des Carrières de Franche-Comté (SCFC) s'est substituée à la société SACER Paris Nord-Est.

L'arrêté préfectoral n° 2051027-001 du 27 octobre 2015 autorise la SCE à se substituer à la SCFC pour l'exploitation de la carrière.

1.3.2. Objectifs fixés et choix retenus.

La demande en matériaux performants issus du gisement et destinés aux usages nobles de la construction dépasse maintenant sensiblement les limites de production autorisées.

Par correspondance en date du 11 juillet 2019, Monsieur Guy ALLIONE agissant en qualité de Président de la SCE, a donc transmis à Monsieur le Préfet du Doubs une demande de renouvellement et d'extension de l'autorisation d'exploiter la carrière qui comprend :

- Une carrière à ciel ouvert de roche calcaire,
- Une installation de broyage-concassage-criblage,
- Une station de transit de produits minéraux.

La demande couvre une superficie de 25ha 87a 48ca dont 13ha 59a 87ca d'extension.

La carrière sera exploitée pendant 30 ans au rythme moyen de 340 000 t/an, pouvant atteindre au maximum 400 000 t/an.

La dernière année d'exploitation sera consacrée à la finalisation de la remise en état du site qui sera assurée par l'accueil de 100 000 t/an environ de matériaux inertes extérieurs.

Le gisement produit et produira des granulats de très bonne, voire d'excellente qualité.

L'exploitation de ce gisement est motivée par la fabrication de matériaux élaborés intégrant les formulations béton hydrauliques et bitumineux du secteur de Pontarlier.

La répartition des 340 000 t de matériaux produits au cours d'une année moyenne pourrait se répartir approximativement de la façon suivante :

- ✓ 150 000 t de matériaux élaborés (sables et gravillons) pour :
 - Les postes fixes industriels :
 - L'activité Béton Prêt à l'Emploi (BPE),
 - Les postes d'enrobé,
 - L'activité de préfabrication d'éléments en béton.
 - Les entrepreneurs et artisans locaux du bâtiment
 - Les besoins ponctuels dans le cadre de chantier de travaux publics.
- ✓ 190 000 t de matériaux de type O/D ou grossiers pour :
 - Les chantiers de VRD de l'agence COLAS NE de Pontarlier
 - Quelques PME implantées localement,
 - Le marché diffus local et particuliers,
 - Le marché Suisse frontalier (Canton de Vaud).

1.3.3. Descriptif du projet.

1.3.3.1. Résumé du projet en quelques chiffres :

- Superficie de l'autorisation : 25 ha 87 a 48 ca dont 13 ha 59 a 87 ca d'extension et 12 ha 27 a 61 ca de renouvellement.
- Superficie de l'extraction : environ 20,5 ha.
- Volume de gisement brut disponible : 4 979 000 m³.

- Production annuelle moyenne : 340 000 t/an avec un maximum de 400 000 t/an.
- Exploitation en fosse jusqu'à une cote minimale de carreau de 697 m.
- Accueil de matériaux inertes extérieurs : 100 000 t/an.
- Durée : 30 ans dont 1 an pour finaliser la remise en état.

1.3.3.2. Méthode et moyen d'exploitation.

L'exploitation se déroulera en 7 étapes :

- **Défrichage.** Une surface de 10 ha environ est occupée par des boisements. Elle devra donc être défrichée.
- **Décapage des matériaux superficiels.** On entend par là la terre végétale et les plaquettes qui serviront à la réalisation d'un merlon périphérique et à la remise en état du site au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Les plaquettes calcaires pourront, si besoin, être en partie vendues.
- **Extraction du gisement** par abattage à l'explosifs suivant des tranches successives parallèles aux fronts de taille.
- **Production de granulats** dans une installation de concassage-criblage pour élaboration de différentes granulométries. A ce jour, l'installation est mobile et fonctionne avec un groupe électrogène embarqué. A terme, la SCE prévoit un raccordement au réseau électrique et l'utilisation, en tout ou partie, d'une installation fixe.
- **Evacuation des matériaux** qui, après stockage provisoire sur le carreau, sont évacués par camions sur leur lieu d'utilisation. (95% pour l'agglomération de Pontarlier et le canton de Vaud en Suisse).
- **Accueil de matériaux inertes extérieurs.** La SCE souhaite les accueillir pour les valoriser dans le cadre de la remise en état du site ou par recyclage suite à un concassage et/ou criblage.
- **Remise en état progressive du site** qui permettra sa bonne intégration paysagère, la restitution de surfaces de prairies à l'agriculture et la diversification de habitats pour la faune et la flore.

1.3.3.3. Phasage d'exploitation.

L'exploitation sera séquencée en 6 phases de 5 ans chacune.

Le phasage d'extraction et celui de remise en état qui en découle permettront de remblayer progressivement la carrière depuis le front de taille Nord-Est, en arrière des travaux d'extraction, en direction de l'extrémité Sud-Ouest de la carrière sur les différents gradins.

Ce remblaiement progressif des gradins s'inscrit dans la volonté de la SCE d'accueillir des matériaux inertes sur le site et de les valoriser.

1.3.3.4. Destination des matériaux.

Les volumes de matériaux produits et leurs destinations ont été évoqués au §1.3.2. ci-dessus. Bien que pouvant à priori sembler isolée en milieu rural, la carrière occupe une position avantageuse au carrefour de deux pays et à proximité de grands pôles de consommation.

1.3.3.5. Approvisionnement du site.

- Electricité.

Aucun réseau électrique aérien ou enterré n'est répertorié à proximité du site.

L'installation de traitement des matériaux fonctionne avec un groupe électrogène et ne nécessite actuellement pas de raccordement au réseau EDF. Ce raccordement est envisagé dans le cadre des futures nouvelles caractéristiques d'exploitation.

- Hydrocarbures et consommables des engins.

Dans la configuration actuelle, le matériel utilisé pour l'exploitation est le suivant :

- Pendant les périodes de production : une pelle mécanique pour la manutention du brut d'abattage et le chargement du tombereau ; deux chargeuses sur pneus et éventuellement un dumper pour charger les camions de matériaux élaborés.
- Hors période de production : une chargeuse sur pneus pour alimenter les camions à partir des stocks de matériaux élaborés.
- Lors des opérations de décapage et de réaménagement : une pelle, un trax et un tombereau pourront s'ajouter au matériel habituellement présent.
- Une foreuse est ponctuellement présente pendant les opérations de forage/minage.
- Occasionnellement, une pelle/brise-roche.

Les engins mobiles sont approvisionnés en carburant par un camion-citerne, sur une aire étanche. Les éventuelles égouttures sont récupérées et traitées dans un décanteur-séparateur d'hydrocarbures régulièrement entretenu et régulièrement vidangé par une entreprise spécialisée.

Les engins chenillés (pelle, foreuse...) sont ravitaillés par le camion-citerne qui stationne à leur côté. D'éventuels épanchements sont traités par des kits de dépollution adaptés, des chiffons et des matériaux absorbants.

La carrière ne dispose pas de stockage de carburants supérieur à 1 m³

L'entretien courant des engins d'exploitation est réalisé sur le site, sur l'aire étanche. Les interventions plus importantes sur ces engins sont réalisées dans l'atelier de la SCE à Vesoul.

- Eau potable et sanitaires.

La carrière n'est alimentée par aucun réseau d'eau potable. Son alimentation, en particulier pour l'arrosage des pistes, est assurée par une citerne.

Les sanitaires sont alimentés par une cuve à eau enterrée d'une capacité de 5000 litres. Comme pour l'électricité, le maître d'ouvrage envisage le raccordement au réseau d'eau potable dans le cadre des futures nouvelles caractéristiques d'exploitation.

1.3.3.6. Résidus.

➤ Résidus aqueux.

Les rejets des sanitaires sont déversés dans une fosse toutes eaux de 5000 litres équipée d'une alarme qui donne l'alerte quand sa vidange doit être effectuée. Elle est réalisée par une entreprise spécialisée.

La plateforme étanche sur laquelle sont effectués le ravitaillement des engins, leur entretien et leur stationnement, est reliée à un décanteur-séparateur à hydrocarbures régulièrement entretenu et vidangé.

➤ Résidus solides.

Les déchets produits sur place, ordures ménagères et déchets issus des entretiens sur les engins ou sur l'installation, sont temporairement stockés sur le site dans des poubelles ou des conteneurs adaptés en attendant leur évacuation régulière par des entreprises spécialisées afin d'éviter toute accumulation et tout risque de pollution.

Les terres de découverte et les stériles résultant de l'exploitation sont considérés, au sens de l'arrêté du 5 mai 2010, comme des déchets inertes, stables au plan physique et chimique.

Le volume total des matériaux de découverte a été estimé à 300 100 m³. Ils seront réutilisés pour le réaménagement progressif de la carrière.

Les stériles d'exploitation pourront être vendus aux clients qui en exprimeront le besoin et/ou permettront de remblayer localement certains fronts de taille.

La terre végétale sera quant à elle régaliée, là aussi localement, pour permettre la reprise de la végétation.

Avant le début de la mise en œuvre des nouvelles conditions d'exploitation, un plan de gestion de ces déchets sera établi. Il précisera notamment la caractérisation des déchets, l'estimation des quantités, leur origine de production, le plan des zones remblayées...

1.3.3.7. Défrichage.

Afin de permettre l'extension de la carrière, la SCE a établi le 07/07/2019 une demande d'autorisation de défrichage en application des articles L.341-3, R.341-1 et suivants du code forestier.

Les terrains à défricher sont situés sur le territoire de la commune de Sombacour et sont ainsi répertoriés :

SECTION	N° DE PARCELLE	SURFACE A DEFRICHER
ZB	8	56 a 92 ca
ZC	9	1 ha 15 a 33ca
D	254	8 ha 29 a 12 ca

La surface totale à défricher est donc de 10 ha 1 a 37 ca.

La parcelle D 254 située sur le territoire de la commune de Sombacour appartient à la commune de Bians-les-Usiers.

Le défrichement sera effectué en 3 phases, la phase 1 en année 11, la phase 2 en année 15 et la phase 3 en année 20.

Par délibération en date du 4 juillet 2019, le Conseil Municipal de Sombacour a décidé à l'unanimité d'autoriser la SCE à déposer une demande d'autorisation de défrichement sur les parcelles appartenant à la commune (ZB 8 et ZC 9).

Par délibération en date du 22 octobre 2019, le Conseil Municipal de Bians-les- Usiers, par 10 voix pour et une contre, en a fait de même pour la parcelle D 254.

1.3.3.8. Capacités techniques et financières.

✓ Capacités techniques.

La SCE regroupe un ensemble de sites qui, sur le grand Est, a atteint en 2007 une production totale de plus de 10 000 000 tonnes.

22 sites sont dotés d'une installation fixe de productions de granulats dimensionnée en fonction de la production annuelle autorisée.

6 groupes de concassage-criblage sont répartis sur l'ensemble de la zone de production et sont mis en œuvre à la demande sur les sites ne disposant pas d'installation de production fixe.

Les moyens cités ci-dessus sont complétés par un important parc d'engins qui permettent de réaliser toutes les opérations d'exploitation, la logistique entre les différents sites et les déplacements du personnel.

Ce sont :

- 30 matériels de servitude,
- 122 véhicules de liaison,
- 64 véhicules de transport,
- 80 chargeurs sur pneus,
- 1 chargeuse sur chenilles,
- 6 foreuses,
- 2 pelles à câbles,
- 25 pelles hydrauliques,

- 24 tombereaux rigides,
 - 19 tombereaux articulés
 - 3 tracteurs à chenilles.
- ✓ Capacités financières.

La capacité financière de la SCE est élevée. Le montant de ses capitaux propres est fixé à 33 millions d'euros.

Comme cela a déjà été indiqué, elle jouit de la notoriété et du soutien de sa maison mère COLAS NORD-EST dont elle regroupe toutes les filiales « matériaux ».

Elle produit environ 7 millions de tonnes par an et génère un chiffre d'affaire de 70 millions d'euros ;

Elle bénéficie en outre de l'expertise des services de COLAS NORD-EST en tenue de gestion comptable ainsi que sur le plan technique et environnemental.

1.3.3.9. Comptabilité avec les plans et programmes.

- ✓ Au titre du code de l'urbanisme, le projet est compatible avec la carte communale, avec le ScoT du Pays du Haut Doubs et avec la loi Montagne. Il n'est pas concerné par la loi Littoral.
- ✓ Au titre des schémas directeurs, le projet est compatible avec le Schéma Départemental des Carrières (SDC) du Doubs, avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône Méditerranée et avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Haut-Doubs- Haute Loue.
- ✓ Au titre de la gestion des risques, le projet n'est pas concerné par le risque inondation. Le risque sismique est modéré et l'exploitation future ne nécessite pas la construction de nouveaux bâtiments. Le risque amiante est nul, aucun minéral amiantifère n'étant répertorié.
- ✓ Le projet est également compatible avec l'arrêté du 26/11/2012 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations de broyage, concassage, criblage, etc., relevant du régime de l'enregistrement au titre de la rubrique n°2515 de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement. Texte modifié par l'arrêté du 22/10/2018 (JO n°246 du 24/10/2018).

1.3.4. Etude d'impact.

1.3.4.1. Sur les sols et les sous-sols.

- Incidences notables du projet :
 - L'excavation existante sera prolongée en direction du sud-ouest.
 - Possible dégradation des sols liée à la manipulation et au stockage des matériaux de découverte et à la circulation des engins.
 - Possibles chutes de pierres depuis un front de taille non purgé.
- Mesures ERC (Eviter, réduire, compenser) et mesures de suivi.

- Éviter aux engins de circuler sur les terres avant enlèvement.
- Précautions lors des opérations de manipulation de la découverte.
- Décapage limité aux besoins.
- Utilisation de la découverte et du scalpage pour remise en état du site et aménagement du merlon.
- Remblaiement partiel de l'excavation au terrai naturel.

Le bilan résiduel après mesures est estimé comme étant nul sur le relief, les sols et le gisement.

1.3.4.2. Sur les eaux superficielles et souterraines.

- Incidences notables du projet.

Sur les eaux superficielles.

- Le projet ne recoupe aucun cours d'eau pérenne ou temporaire.
- Les eaux de pluies s'infiltrent au droit du carreau.
- Les eaux de ruissellement issues de la plateforme étanche utilisée pour le ravitaillement et l'entretien des engins sont traitées avant leur rejet dans le milieu naturel.
- Le procédé de fabrication ne nécessite aucun prélèvement d'eau dans le milieu naturel.

Sur les eaux souterraines.

- L'extension de la carrière va entraîner une légère augmentation du volume d'eau qui va s'infiltrer dans le karst. Elle n'aura pas d'incidence quantitative sur les eaux souterraines.
- Risque principal : déversement accidentel d'hydrocarbures et/ou débordement de la cuve de 5000 litres des eaux usées.
- Risque de stockage de manière définitive dans la carrière de matériaux non inertes.

Alimentation en eau potable (AEP).

- Risque de pollution d'un captage AEP en raison de la dégradation des eaux souterraines mais la carrière n'est pas en lien hydrogéologique avec un captage. Son risque de dégradation est donc négligeable.

➤ Mesures ERC et mesures de suivi.

- Absence de stockage de GNR sur le site.
- Stockage des produits de petite maintenance dans un local fermé et sur des bacs de rétention.
- Contrôle régulier des engins de chantier.
- Prolongement du merlon périphérique et présence d'une barrière condamnable.
- Remplissage des réservoirs et entretien courant des engins effectués sur une plateforme étanche reliée à un décanteur-déshuileur pour traiter les eaux de ruissellement.
- La cuve de collecte des eaux usées est équipée d'une alarme de niveau qui permet de faire appel à la société spécialisée qui en assure la vidange.

- Les déchets inertes extérieurs accueillis respectent une procédure d'acceptation rigoureuse.
- Les déchets divers produits par l'installation sont stockés dans des bennes ou dans des fûts en attendant leur évacuation.
- Les engins et la bascule sont équipés de kits de produits absorbants pour récupérer un déversement accidentel.
- Le personnel est sensibilisé à la réglementation et à la protection de l'environnement.
- Le décanteur-déshuileur et la cuve des eaux usées sont régulièrement vidangés.
- Les eaux en sortie du premier sont analysées annuellement.

Le bilan résiduel après mesures est estimé nul sur les eaux souterraines et nul à très faible sur les eaux souterraines et les captages.

1.3.4.3. Sur le climat et l'air.

- Incidences notables du projet.

Climatologie.

- L'activité de la carrière n'a et n'aura aucune incidence sur les vents et sur l'activité orageuse.
- Les engins et les groupes électrogènes présents sur le site émettent du CO₂ comme tous moteurs thermiques mais leur fonctionnement n'affecte pas le climat local.

Qualité de l'air.

- Les rejets émis concernent les gaz d'échappement des engins et des camions qui évacuent les matériaux finis ou qui apportent des matériaux inertes et les envols de poussières.
- L'augmentation de la production aura bien évidemment une incidence sur la quantité de particules fines et de gaz à effet de serre émis mais elle sera négligeable au regard du trafic routier général de la zone.
- Les poussières émises retombent rapidement aux abords du site et les mesures enregistrées aux abords de l'habitation la plus proche indiquent une faible concentration.

➤ Mesures ERC et mesures de suivi.

- Le brûlage à l'air libre des déchets est strictement interdit.
- Le nombre d'engins circulant sur le site est réduit au strict minimum.
- Le personnel est sensibilisé à l'écoconduite.
- Les engins sont conformes aux normes en vigueur relatives aux pollutions et sont régulièrement entretenus.
- Il est prévu de raccorder la carrière au réseau électrique et d'utiliser cette énergie pour faire fonctionner, en tout ou partie, une installation de concassage criblage.
- La consommation de carburants par rapport à la production est suivie mensuellement.
- Suivi trimestriel puis semestriel de retombées des poussières dans l'environnement.

Le bilan résiduel après mesures sur le climat et la qualité de l'air est considéré comme nul.

1.3.4.4. Sur le milieu naturel.

- Incidences notables du projet.

Sur la faune.

- Risque de mortalité sur les oiseaux en période de reproduction, en l'absence de mesures de précaution. La perte d'habitat liée au projet pour l'ensemble de la faune est non significative.

Flore et habitats.

- Les 10 ha de boisements et les 3,8 ha de prairies supprimés par le projet n'auront pas d'impact à l'échelle locale. Cette zone n'abrite pas d'espèces végétales protégées.
- Il conviendra de surveiller la possible apparition d'espèces invasives.

Zones humides : aucun impact.

Les équilibres biologiques locaux et les continuités écologiques ne seront pas remis en question.

Incidences Natura 2000.

- Le projet n'a aucune interaction avec les ZPS et SIC « Vallée de la Loue et du Lison » et « Bassin de Drugeon ».
- Mesures ERC et mesures de suivi.
 - Les terrains concernés par le projet d'extension sont principalement occupés par des résineux. Ce choix réduit l'impact sur des habitats plus diversifiés.
 - Le merlon nord-ouest qui abrite le lézard agile est préservé.
 - Les coupes progressives seront effectuées hors période de reproduction des oiseaux.
 - Lutte contre la flore invasive.
 - Gestion écologique des habitats à proximité.
 - Reconstitution- extension de banquettes enherbées de part et d'autre du rétablissement de la desserte forestière.
 - Phasage de défrichement progressif.
 - Création déjà réalisée d'une mare sur le délaissé nord-ouest.
- Vérification tous les 5 ans de la bonne mise en œuvre des mesures et de leur efficacité.
- Post-autorisation à N+31 pour vérifier la fonctionnalité de la remise en état et apporter des mesures correctives si nécessaire.

Le bilan résiduel après mesures sur la faune, la flore et les habitats est considéré comme nul.

1.3.4.5. Sur le paysage.

- Incidences notables du projet.
 - Agrandissement du bassin visuel vers le sud-ouest du au défrichement.
 - Augmentation de l'emprise visuelle du site depuis le nord-ouest. La superficie visible de la carrière sera augmentée depuis ce secteur.
 - Au cours de la dernière phase de l'exploitation, le haut du front de taille sud pourra être perceptible depuis le lieu-dit « Treille Baume » qui se situe malgré tout à 2 km.
 - Globalement, l'extension de la carrière ne désorganise pas le paysage actuel.

- Mesures ERC.
 - Conservation du merlon planté existant excepté en limite sud, zone d'extension.
 - Remblaiement progressif des fronts nord et est avec les matériaux inertes et les stériles d'exploitation jusqu'au terrain naturel.
 - Prolongement du merlon périphérique le long de l'extension.
 - Plantation des merlons avec des arbustes.
 - Renforcement de l'écran végétal existant sur le merlon qui longe la RD 6 par la plantation d'une bande boisée de 15 m de large.

Le bilan résiduel après mesures sur les sites inscrits classés, situés à plus de 6 km de la carrière, et sur le bassin visuel est nul. Il est très faible sur la perception visuelle.

1.3.4.6. Sur les aspects humains.

- Incidences notables du projet.

Sur la population, l'habitat et l'activité économique.

- L'extension s'effectue en direction du sud-ouest en s'éloignant des habitations.
- La demande d'autorisation sur 30 ans donne une bonne vue de la participation du site à l'activité locale.
- Le projet n'a pas d'effet sur l'habitat.
- Il a un effet positif sur l'activité et l'économie locale en pérennisant les emplois directs et indirects.

Sur l'équipement et les réseaux.

- SCE projette un raccordement avec le réseau électrique pour alimenter une installation de concassage-criblage fixe. Le transformateur serait installé à l'entrée de la carrière.

Sur l'occupation des sols, l'agriculture et l'exploitation forestière.

- La perte de 3,8 ha de prairies correspond à 0,62 % de la surface prairiale de la commune de Sombacour et la perte de 10 ha environ de surfaces boisées sur le territoire communal de Sombacour mais appartenant aux communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers correspond à 1,05 % des 949 ha de la surface boisée de la commune.

- En fin d'exploitation, 4 ha de prairies et 2,5 ha de bois seront recrées.
- Les documents d'urbanisme de la commune ne font état d'aucune restriction ou objection vis-à-vis de l'activité.
- Les chemins d'exploitation existants qui seront supprimés en zone d'extension seront reconstitués en limite du nouveau site.

Sur le tourisme et les loisirs.

- Le projet n'a aucune incidence sur ce domaine.

Sur le patrimoine culturel.

- Aucune co- visibilité n'existe entre la carrière et le chemin de croix du Mont Calvaire.
- Des mesures de sauvegarde seront prises en cas de découverte de vestiges au cours de la phase de décapage.

Sur le transport.

- Le projet entrainera une augmentation du trafic de poids lourds sur la RD 6. Elle est estimée à 60 passages de camions par jour, donc un total de 141 poids lourds qui représenteront 10,5 % du trafic total.

➤ Mesures ERC.

- Création d'un chemin de raccordement entre le chemin d'exploitation n°5 et le chemin rural n°11.
- Périphérie du site actuel et de son extension protégée par un merlon équipé de panneaux signalant le danger et l'interdiction d'entrer.
- Panneaux signalant la sortie de camions.
- Création de 4 ha de prairie et de 1,5 ha de bois à l'issue de l'exploitations.
- Respect des horaires d'activité.
- Respect des limitations de vitesse.
- Entretien si nécessaire de la voie publique en sortie de carrière.
- Entretien régulier des engins.
- Interdire et protéger la zone en cas de découverte de vestiges archéologiques lors du décapage et faciliter les fouilles de sauvetage.
- Interdire la surcharge des bennes des camions et veiller à la bonne répartition du chargement.
- Tarif avantageux pour favoriser la pratique du contre voyage.

Le bilan résiduel après mesures sur les aspects humains décrits ci-dessus est nul dans la grande majorité des cas. Il est positif pour les activités économiques et faible pour le trafic et l'accès.

1.3.4.7. Sur les commodités du voisinage.

- Incidences notables du projet.

Environnement sonore.

- L'extension s'éloigne de l'habitation la plus proche et ne se rapproche pas d'autres habitations. Elle n'aura donc aucun effet sur l'ambiance sonore locale.

Emissions de poussières.

- Elles sont générées, principalement en période de sécheresse, par l'installation de concassage criblage et par la circulation des engins sur les pistes et le carreau. L'augmentation de la production entraînera une augmentation des poussières émises dans l'environnement. Des mesures seront prises pour limiter leur dispersion.

Vibrations et projections.

- Les vibrations potentiellement nocives pour les constructions sont issues des tirs de mines. Des contrôles ont été réalisés depuis 2011 au niveau de la ferme la plus proche. Les vitesses particulières enregistrées étaient toujours inférieures à 0,6 mm/s pour des charges de 100 kg. Pour une charge de 200 kg, la vitesse particulière calculée est de 1,75 mm/s à une distance de 800 m. La réglementation fixe un seuil à ne pas dépasser de 10 mm/s.
- L'aire de projection lors des tirs de mines est réduite à l'espace situé immédiatement devant le front de taille dans un rayon maximal de 30 m.

Emissions lumineuses.

- La carrière s'ouvre vers le nord et le nord-est où il n'y a pas d'habitations. L'activité en période de faible luminosité ne perturbera pas l'ambiance nocturne des deux communes voisines.

Déchets.

- Le risque principal réside dans une pollution accidentelle lors de leur stockage provisoire avant leur évacuation. Des mesures sont déjà en place et seront poursuivies pendant la phase d'extension.

➤ Mesures ERC.

- Extension de la carrière en direction du sud-ouest en s'éloignant des habitations.
- Brûlage à l'air libre des déchets interdit.
- Engins conformes à la réglementation en matière de bruit et maintien en bon état.

- Respect des jours et horaires d'activité.
 - Maintien du merlon périphérique et prolongement autour de l'extension.
 - Stockage des sables à l'abri sous un hangar.
 - Arrosage des pistes si nécessaire par temps sec.
 - Collecte des eaux de toiture du hangar pour abattage des poussières.
 - Techniques de minage et charge unitaire adaptées.
 - Contrôle géométrique du trou de mine et examen du massif à abattre.
 - Sécurisation du tir par le mineur boutefeux, assisté par le personnel de la carrière.
 - Orientation des éventuels spots lumineux vers le nord-ouest.
 - Stockage des déchets sur des aires adaptées et à l'abri des intempéries.
- Poursuite du suivi réglementaire des niveaux sonores à raison d'une campagne tous les 3 ans.
 - Poursuite des campagnes de suivi des retombées de poussières.
 - Poursuite des contrôles de vitesse particulière au niveau des constructions et habitations les plus proches.
 - Plan de gestion des déchets d'extraction mis à jour tous les 5 ans.

Le bilan résiduel après mesures sur les commodités du voisinage répertoriées ci-dessus est nul.

1.3.4.8. Vis-à-vis des risques naturels et technologiques.

- Incidences notables du projet.
 - Aucune ICPE, aucun site SEVESO et aucun autre projet en cours d'instruction n'est répertorié à proximité de la carrière.
 - Le risque sismique n'a pas d'effet sur l'activité de la carrière.
 - Le projet n'a aucune incidence sur le risque inondation, sur l'argile de gonflement, sur les risques technologiques ou sur un site amiantifère.

➤ Mesures ERC.

Le projet n'ayant aucune incidence sur les risques résumés ci-dessus, aucune mesure particulière n'est préconisée.

1.3.5. Etude des dangers.

Les dangers potentiels sont liés aux paramètres analysés ci-dessous.

1.3.5.1. Les produits utilisés.

Le ravitaillement en carburant des engins peut provoquer un débordement des réservoirs qui peut entraîner un incendie et/ou un déversement d'hydrocarbures.

Mesures de réduction du danger :

- respect des prescriptions liées au Transport des Matières Dangereuses (TMD),
- application de mesures de limitation du risque de déversement accidentel,
- application de mesures de limitation des conséquences en cas de déversement accidentel
- utilisation d'hydrocarbures peu inflammables.

La mise en œuvre d'explosifs peut être défaillante ou peut être dangereuse en raison d'une erreur humaine. Un aléa géologique peut aussi entraîner la projection de blocs. Les phénomènes redoutés sont des traumatismes corporels (brûlures et/ou asphyxie), des projections, des éboulements et des affaissements.

Mesures de réduction de ces dangers :

- formation du personnel à l'utilisation des moyens de première intervention,
- moyens de lutte incendie sur le véhicule de livraison,
- utilisation d'explosifs civils agréés,
- agrément des matériels de tir utilisés avec vérification périodique,
- application du plan de prévention de la carrière ou signature d'un permis de travail,
- fermeture de l'accès au site,
- tirs réalisés par le bout-de-feu de la société, habilité, compétent et expérimenté,
- tirs suspendus en cas de risque d'orage,
- mise en place d'un plan de tir adapté.

1.3.5.2. L'environnement naturel.

La foudre possède une capacité à allumer des matières combustibles et donc provoquer des incendies.

Mesure de réduction de ce danger :

- mise en place de protections contre les effets de la foudre conformes à la norme française C 17-100 de février 1987 (arrêté du 19 juillet 2011).
- **les températures extrêmes** sont susceptibles d'entraîner un échauffement de matières et leur inflammation et donc de provoquer des incendies.

Le climat de type continental qui règne sur la région exclut tout risque de températures extrêmes.

1.3.5.3. L'environnement humain.

Les axes routiers sont éminemment dangereux. Le risque de collision en sortie de site est bien réel. Il peut entraîner des déversements d'hydrocarbures et des accidents corporels.

Mesure de réduction de ces dangers :

- les consignes de respect du code de la route sont régulièrement rappelées.

- le débouché du site sur la voie publique (RD n°6) en direction de Sombacour qui représente la quasi-totalité du trafic a été sécurisé par la réalisation d'une voie d'accès.

Menace par tierce personne susceptible de se livrer à un acte de malveillance de type incendie ou d'être victime de chute.

Mesure de réduction de ce danger :

Le site est clôturé et fermé en dehors des heures d'ouverture.

1.3.5.4. Le procédé de fabrication.

Les dangers potentiels sont liés :

- aux fronts de taille,
- aux talus de remblaiement
- au matériel en mouvement,
- à la circulation des engins

et créés par l'entrée sur le site d'une tierce personne.

Les phénomènes redoutés sont une chute, une collision, un éboulement ou un affaissement.

Mesures de réduction de ces dangers :

- le site est clôturé et fermé en dehors des heures d'ouverture.
- des panneaux disposés en périphérie interdisent l'accès au site.
- une bande périphérique d'une largeur minimale de 10 m minimum est inexploitée.

1.3.5.5. Les activités annexes du site.

La circulation des engins et des camions présente des risques de collision pouvant entraîner un déversement accidentel d'hydrocarbures, un incendie ou un accident corporel.

Mesure de réduction de ce danger :

- Respect des règles de circulation internes et du code de la route.

Les circuits électriques peuvent être à l'origine de courts-circuits susceptibles de provoquer un incendie ou un accident corporel (électrocution).

Mesure de réduction de ce danger :

- les installations sont aux normes,
- Présence de disjoncteur
- respect des consignes de sécurité et port d'EPI.

1.4. Synthèse du chapitre n°1.

Monsieur Guy ALLIONE, Président de la Société des Carrières de l'Est SAS, dont le siège social est situé à Nancy sollicite l'autorisation d'exploiter sur les communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers :

- *Une carrière à ciel ouvert de roche calcaire (rubrique n°2510),*
- *Une installation de broyage-concassage-criblage (rubrique n°2515),*
- *Une station de transit de produits minéraux (rubrique n°2517).*

La demande couvre une superficie totale de 25ha 87a 48ca dont 13ha 59a 87ca d'extension appartenant aux deux communes concernées.

La carrière a été autorisée en 2007 pour une durée de 20 ans et une production maximale annuelle de 150 000 tonnes.

Pour faire face à la demande qui dépasse les limites de production autorisées et profiter de l'excellente qualité du gisement, la carrière sera exploitée pendant 30 ans au rythme moyen de 340 000 tonnes /an et maximal de 400 000 tonnes/an comprenant une dernière année pendant laquelle sera finalisée la remise en état.

La société souhaite également poursuivre son activité d'accueil de matériaux inertes sur le site pour en recycler une partie et stocker l'autre partie de manière définitive en remblaiement de front de taille. Elle prévoit l'accueil de 100 000 tonnes /an environ de ces matériaux.

Il m'appartient de définir, à la lecture du dossier, à l'écoute du pétitionnaire et du public, si les enjeux positifs procurés par le projet compensent les enjeux négatifs, notamment ceux qui revêtent un caractère permanent.

2 – DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE

2.1. Désignation du commissaire enquêteur.

J'ai été désigné par décision n°E20000039/25 signée le 14/09/2020 par Monsieur Thierry TROTTIER, président du Tribunal Administratif de Besançon.

Disponible durant la période considérée, nullement concerné ou intéressé par le projet et convaincu de ma totale indépendance, j'avais préalablement accepté la mission. J'ai d'ailleurs signé et adressé en retour l'attestation par laquelle je déclarais ne détenir aucun intérêt dans le projet soumis à enquête publique.

L'Arrêté n° Préfecture-DCPPAT-BCEEP-2020-09-22-001 en date du 22 septembre 2020 de Monsieur le Préfet du Doubs fixe les modalités d'exécution de la mission arrêtées conjointement avec Madame Annie HERNANDEZ du bureau de la Réglementation, des élections et des enquêtes publiques en Préfecture du Doubs.

2.2. Durée de l'enquête publique.

La durée de l'enquête publique, fixée initialement du mardi 3 novembre au vendredi 4 décembre inclus, soit 32 jours consécutifs, n'a pas été prorogée. Une telle nécessité ne s'est pas imposée et n'a pas été sollicitée

2.3. Composition et pertinence du dossier.

Le dossier soumis à la consultation du public en Mairies de Sombacour et de Bians-les Usiers était composé ainsi qu'il suit :

Pièce n°1 : Décision de Président du tribunal administratif désignant le commissaire enquêteur.

Pièce n°2 : Arrêté préfectoral prescrivant l'ouverture de l'enquête publique,

Pièce n°3 : Registre d'enquête publique paraphé par mes soins avant le début des opérations, soit le 24 septembre 2020.

Pièce n°4 : Attestation relative à l'absence de concertation préalable,

Pièce n°5 : Avis de la Direction régionale des affaires culturelles de Bourgogne-Franche-Comté (DRAC).

Pièce n° 6 : Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO).

Pièce n°7 : Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe).

Pièce n° 8 : Dossier de demande d'autorisation environnementale comprenant :

- Un dossier administratif (87 pages et 5 annexes),
- Un extrait du dossier administratif (34 pages),
- Les plans réglementaires,
- Une note de présentation non technique (68 pages),
- Une étude d'impact (399 pages plus annexes).
- Une étude des dangers et son résumé non technique (35 pages),
- Une rubrique en enregistrement Compatibilité avec l'AM 26/11/2012 (29 pages),
- Une demande d'autorisation de défrichement (14 pages),
- Les réponses de la SCE aux observations formulées par la MRAe BFC.

Le dossier de demande d'autorisation environnementale pour le renouvellement et l'extension de la carrière a été finalisé en mars 2020 par l'agence de Besançon du cabinet Sciences Environnement située au 6, boulevard Diderot.

L'ensemble du dossier mis à la disposition du public était volumineux et certaines pièces étaient très techniques. Il apportait cependant des réponses, plus ou moins bien acceptées, à toutes les interrogations que pouvaient se poser les lecteurs.

2.4. Concertation préalable.

Je n'ai découvert au dossier aucun texte relatant les conditions d'exécution et le bilan d'une éventuelle concertation préalable.

Le dossier soumis à enquête comporte cependant une attestation, pièce n° 4 du dossier, signée le 10 septembre 2020 par Monsieur Arnaud BUGADA, représentant la Société des Carrières de l'Est certifiant qu'il n'a pas été organisé de concertation préalable au sens de l'article L121-16 du code de l'environnement, créé par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 (article 246) pour le projet.

Il n'y avait donc pas lieu de fournir les pièces mentionnées par l'article R 123-8 (5^{ème} alinéa) de ce code.

2.5. Reconnaissance des lieux et collecte de renseignements.

J'ai exprimé à Monsieur Ludovic SIMON, Cadre Foncier de la société et en charge du dossier mon désir de bénéficier d'une présentation orale du projet. Ma demande a été honorée le mercredi 14 octobre dans les locaux de la société à Velesmes Essarts.

Nous avons convenu ce jour-là de nous retrouver sur le site pour une visite de la carrière le mardi 20 octobre.

Cette reconnaissance m'a permis de mieux cerner les tenants et les aboutissants du projet mais également de confronter les données figurant au dossier avec les réalités du terrain. J'ai obtenu des explications détaillées et des réponses précises aux questions posées.

2.6. Mesures de publicité,

2.6.1. Annonces légales.

1^{ère} insertion	
L'Est Républicain le 12/10/2020	Soit plus de 15 jours avant le début de l'enquête
La Terre de chez Nous le 16/10/2020	

2^{ème} insertion	
L'Est Républicain le 03/11/2020	Soit dans les 8 jours suivant le début de l'enquête
La Terre de chez Nous le 06/11/2020	

2.6.2. Affichage de l'avis d'enquête en Mairies et sur site.

J'ai constaté l'affichage sur l'emprise du projet le mardi 20 octobre. Il se concrétisait par quatre panneaux d'affichage au format A2 conformes aux prescriptions énoncées dans la correspondance de la Préfecture adressée à la SCE en date du 22/10/2020.

Les quatre panneaux étaient plantés de manière bien visible et lisible depuis les voies publiques ou ouvertes et accessibles au public et disposés aux quatre coins de l'emprise.

Cet affichage a été validé par un procès-verbal établi le 13 octobre 2020 par Mr Bruno CREMMEL, huissier de justice associé à Pontarlier

J'ai vérifié et constaté l'affichage de l'avis d'enquête sur les panneaux d'information municipaux des mairies de Sombacour et de Bians-les-Usiers lors de chacune de mes permanences.

L'accomplissement de cette formalité dans les diverses communes situées dans le rayon d'affichage de 3 km fixé par la nomenclature des installations classées a été attesté par le certificat dûment signé par les Maires concernés.

2.6.3. Autres mesures supplémentaires.

L'avis d'enquête a également été affiché sur le panneau d'information lumineux défilant de la mairie de Sombacour situé au centre du village. Il indiquait les dates de l'enquête et les jours et heures des permanences du commissaire enquêteur.

Le dossier d'enquête était également consultable sur le site internet des services de l'Etat dans le Doubs à l'adresse suivante : www.doubs.gouv.fr (Rubrique Publications Légales/Enquêtes publiques/Enquêtes publiques ICPE).

Un article paru dans l'Est Républicain du vendredi 27 novembre a rappelé les conditions de déroulement de l'enquête publique en précisant notamment les dates, lieux et horaires des deux dernières permanences du commissaire enquêteur.

2.6.4. Mise à disposition du dossier.

Le dossier d'enquête était consultable en Mairies de Sombacour et de Bians-les -Usiers durant les horaires habituels d'ouverture des secrétariats de Mairie, à Sombacour les lundis, mardis, jeudis, vendredis et samedis de 10h00 à 12h00 et à Bians-les-Usiers les mardis et jeudis de 9h00 à 11h30 et de 13h30 à 16h30.

Il était également accessible sur clé USB aux heures habituelles d'ouverture du secrétariat dans toutes les communes concernées par le périmètre d'affichage de 3 kilomètres : Chapelle d'Huin, Evillers, Goux-les-Usiers et Septfontaine.

2.7. Permanences du commissaire enquêteur.

Je me suis tenu à la disposition du public en Mairie de Sombacour dans une pièce spacieuse, indépendante et confortable et en Mairie de Bians-les-Usiers dans le secrétariat, non ouvert au public ce jour-là pour les affaires communales courantes, dans les deux cas dans les conditions fixées par l'arrêté du Préfet du Doubs en date du 22 septembre 2020.

- Première permanence à Sombacour le mardi 3 novembre de 9h à 12h.

J'ai reçu au cours de cette permanence Monsieur Frédéric TOUBIN, Maire de Sombacour qui a inscrit une observation sur le registre.

- Deuxième permanence à Sombacour le jeudi 12 novembre de 9h à 12h.

A mon arrivée, je constate qu'aucune observation n'a été écrite sur le registre entre le 3 et le 12 novembre et qu'aucun courrier n'a été adressé.

J'ai reçu au cours de cette permanence Madame Michelle GUYON, 2^{ème} adjointe, qui a consulté le dossier et qui m'a indiqué qu'elle me ferait part ultérieurement de ses observations.

J'ai également eu la visite de Monsieur Ludovic SIMON, chargé du projet à la SCE, venu s'enquérir des conditions de déroulement de l'enquête.

- Troisième permanence à Sombacour le vendredi 20 novembre de 14h à 17h.

Une observation de Madame Michelle GUYON a été inscrite sur le registre d'enquête entre la 2^{ème} et la 3^{ème} permanence.
Aucun courrier n'a été adressé.

J'ai reçu au cours de cette permanence Monsieur Christophe NICOD qui souhaitait savoir si le projet impactait les parcelles qu'il exploite. Il a consulté le dossier et a constaté que ce n'était pas le cas.

Il a ensuite inscrit une observation sur le registre.

- Quatrième permanence à Bians-les-Usiers le samedi 28 novembre de 9h à 12h.

A mon arrivée, je constate qu'aucune observation n'a été écrite sur le registre entre le 3 et le 28 novembre et qu'aucun courrier n'a été adressé.
Je n'ai reçu aucune personne au cours de cette permanence.

- Cinquième permanence à Sombacour le vendredi 4 décembre de 9h à 12h.

A mon arrivée, je constate qu'aucune observation n'a été écrite sur le registre entre le 20 novembre et le 4 décembre.

J'ai reçu au cours de cette permanence 3 personnes :

Messieurs Laurent GRANDGIRARD et Jean-Jacques GUYOT qui ont inscrit une observation sur le registre.

Monsieur Éric GUYON qui a consulté le dossier puis a inscrit une observation sur le registre.

2.8. Réunion publique d'information et d'échange.

Je n'ai reçu aucune demande formelle en ce sens et le besoin n'étant nullement avéré, je n'ai pas organisé de réunion publique d'information et d'échange.

2.9. Formalités de clôture.

Le vendredi 4 décembre à 12h, terme de l'enquête publique, j'ai successivement clos les registres de Sombacour et de Bians-les-Usiers et j'ai emporté les pièces nécessaires à la rédaction des documents à établir par la suite.

Je me suis assuré qu'aucune observation n'avait été déposée sur le site de la Préfecture.

2.10. Synthèse du chapitre n°2.

L'enquête publique s'est déroulée conformément aux indications publiées avec la mise à disposition en Mairies de Sombacour et de Bians-les-Usiers d'un dossier papier volumineux, réglementaire et complet, parfois très technique et donc pas forcément totalement compréhensible par des personnes non averties. Il était consultable sur clé USB dans les Mairies des 4 communes périphériques.

L'information a été diffusée normalement à mon sens et de toute manière conformément aux obligations réglementaires.

Le public a incontestablement bénéficié de facilités pour se renseigner et s'exprimer par une plage très large des horaires d'ouverture des secrétariats des Mairies concernées et par un éventail étoffé de mes permanences.

Le public ne s'est pas manifesté en grand nombre et la consultation s'est déroulée dans un climat serein et a assuré la liberté d'expression de chacun. Elle n'a été entachée par aucun incident ou dysfonctionnement.

3 – RECUEIL ET ANALYSE DES OBSERVATIONS

3.1. Bilan de l'enquête publique.

Le bilan comptable à l'issue de l'enquête publique s'établit à :

- 5 observations, toutes inscrites sur le registre mis à disposition du public en Mairie de Sombacour.

3.2. Avis de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC).

Par correspondance en date du 1^{er} octobre 2019, la DRAC constate que le projet ne semble pas susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique et qu'il ne donnera donc pas lieu à une prescription d'archéologie préventive.

Elle demande cependant qu'une découverte archéologique fortuite pendant les travaux envisagés fasse l'objet d'une information immédiate auprès du service régional de l'archéologie.

Le projet se situe dans une zone qui n'est concernée par aucune servitude au titre du code du patrimoine ou au titre des sites. L'unité départementale de l'architecture et du patrimoine n'a donc pas d'observation particulière à formuler sur le dossier.

3.3. Avis de l'Institut National de l'Origine et de la Qualité (INAO).

Les communes de Sombacour et de Bians-les-Usiers sont situées dans les aires géographiques des Appellations d'Origine Protégées (AOP) « Comté », « Mont d'Or » et « Morbier » et dans celle de l'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) « Bois du Jura ».

Elles appartiennent également aux aires de production des Indications Géographiques Protégées (IGP) « Emmental français Est-Central », « Gruyère », « Porc de Franche-Comté », « Saucisse de Montbéliard », « Saucisse de Morteau ou Jésus de Morteau » et à celle de l'IGP viticole « Franche-Comté ».

L'INAO note que l'extension de la carrière s'étendra sur une superficie totale de 13,80 ha, dont 10 ha de zone boisée inclus dans l'aire géographique de l'AOC « Bois du Jura » et 3,8 ha de prairies permanentes et regrette la disparition de ces superficies.

Il compare cependant ces 10ha avec la superficie totale de l'aire géographique de l'AOC « Bois du Jura » constituée de 630communes et note que la parcelle concernée est principalement issue d'une plantation. L'impact du projet dans ce domaine est donc limité.

S'agissant de l'impact lié à la consommation des 3,8 ha de prairies, sur une superficie totale de la commune de Sombacour de 1980 ha, il regrette que le dossier ne mentionne pas la ou les exploitations agricoles concernées, ni les éventuelles compensations prévues.

L'INAO conclut son avis en n'émettant pas d'objection au projet compte tenu de son impact limité sur les Signes d'Identification de la Qualité et de l'Origine (SIQO) concernés.

3.4. Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) et réponses du MO à cet avis.

Le projet de renouvellement et d'extension de la carrière a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

L'avis « simple » et « non conclusif » de l'autorité environnementale porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet en analysant particulièrement la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts.

C'est la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) qui a transmis à la MRAe un projet d'avis en vue de sa délibération. L'Agence Régionale de Santé (ARS) et la Direction Départementale des Territoires (DDT) ont contribué à l'élaboration de cet avis qui a été adopté au terme de la réunion de la MRAe du 16 juillet 2020.

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 MRAe estime que le projet n'est pas compatible avec le schéma départemental des carrières du Doubs approuvé le 11 mai 2005 et qu'il n'est pas en cohérence avec les principes prévalant à l'élaboration en cours du schéma régional des carrières de Bourgogne-Franche-Comté. Elle estime également que l'étude d'impact minore les effets de la traversée par les poids lourds de Sombacour et des alentours.

Les recommandations de la MRAe sont énumérées ci-dessous. Chacune d'elle a fait l'objet d'une réponse de la SCE qui apparaît in extenso à sa suite en caractère italique.

Recommandation n°1.

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.

Il faut plutôt voir ces évaluations non pas comme une classification mais comme un outil d'aide à la compréhension. Si un (ou plusieurs) sujet appelle à commentaire, SCE apportera les réponses au moment de l'enquête publique.

A contrario, si on voulait rattacher ses évaluations à des critères, le choix et la définition de ces derniers devraient aussi être débattus et resteront toujours des appréciations.

De plus, le dossier apporte les arguments avec lesquels chacun peut se faire son propre avis.

Pour une meilleure compréhension, une modification a été ajoutée au début du RNT et de l'étude d'impact (sous le code couleur présentant les différents niveaux : nul, faible, moyen et fort) indiquant que cette évaluation n'est pas une classification mais a pour but de synthétiser les informations apportées de chacune des thématiques.

Recommandation n°2.

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.

La carrière de Sombacour est composée d'un gisement de très bonne qualité, permettant ainsi de répondre à des besoins nobles. Cette carrière s'est laissée emporter par la demande les années précédentes (jusqu'à 400 000t/an commercialisées). La présente demande de renouvellement et d'extension a pour but de s'ajuster au mieux à la demande du marché.

Pour rappel, 165kt seront destinées annuellement pour les besoins internes du groupe COLAS. Pour la clientèle extérieure : 125kt seront destinées au marché français (75kt de matériaux élaborés et 55kt de graves/coproducts) et 50kt seront destinées au marché Suisse (15kt de matériaux élaborés et 35kt de graves/coproducts).

Nous pouvons ainsi résumer la situation du projet comme ci-après :

- *Ventes internes (groupe COLAS) : **49%** (19% des élaborés et 30% des graves/coproducts)*
- *Ventes externes (clientèles extérieures) :*
 - o *En France : **37%** (21% des élaborés et 16% des graves/coproducts)*
 - o *En Suisse : **14%** (4% des élaborés et 10% des graves/coproducts)*

La présente demande permettrait de répondre à hauteur de 340 000t/an en moyenne malgré une sollicitation plus conséquente. SCE sélectionnera donc avec soins ses clients, notamment en privilégiant un usage noble de son gisement pour les industries (centrale à béton, poste d'enrobé, ...). Pour autant, si une inversion de la tendance se produit (c'est-à-dire si les besoins en granulats diminuent), la production sera alors adaptée en conséquence.

En effet, la réglementation française impose de déclarer un tonnage de production dans le cadre d'une autorisation. Cela est compréhensible en terme de référence pour l'analyse des impacts et nuisances. Mais en dehors de ce cadre, la capacité de production n'est pas une caractéristique intangible de l'activité : il n'y a donc pas de gaspillage de gisement.

Nous adaptons aux mieux nos demandes d'autorisations par rapport aux marchés locaux : si celle de Sombacour correspond effectivement à une augmentation de la capacité, SCE peut aussi porter des demandes avec une diminution de tonnages annuels voire même jusqu'à procéder à des fermetures de sites. En effet, entre 2010 et ce jour, la capacité de production autorisée des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté a diminué de 12% (voir figure 1). Nous estimons que cette diminution sera de 28% en 2025 (toujours par rapport à 2010), en faisant l'hypothèse d'une autorisation à hauteur de 340 000t/an à Sombacour.

Cette diminution est en partie due à la baisse de capacité autorisée de nos carrières de Boujailles (réduction de 45 000t depuis 2017) et de Mouthe (réduction de 5 000t depuis 2018). A cela s'ajoutera une diminution d'au minimum 100 000t d'ici 2025 concernant notre future demande d'autorisation pour notre carrière d'Etalans.

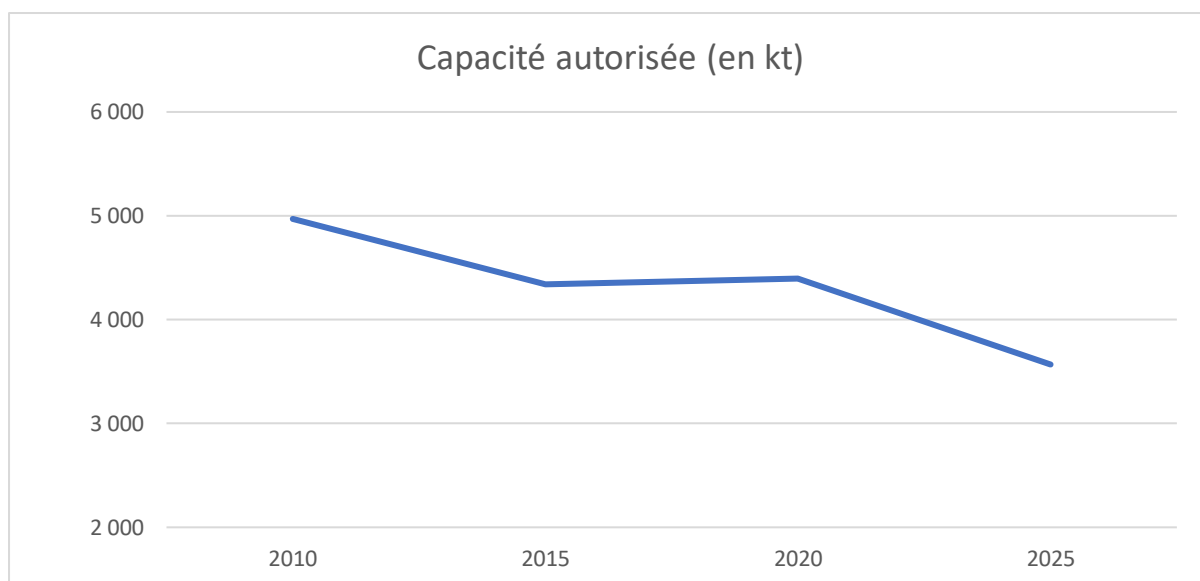


Figure 1 : évolution de la capacité de production autorisée des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté

Par ailleurs, l'augmentation de la capacité de production à Sombacour est soutenue par divers clients.

Les documents d'engagement de ces derniers sont uniquement transmis à l'administration pour des questions de confidentialité.

Concernant la définition d'un bassin de proximité, l'aspect local se détermine en terme de coût et de temps de transport. Le caractère local du marché s'affranchit donc des limites administratives (c'est le temps de transport qui le définit essentiellement).

Recommandation n°3 :

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 résumé non technique (RNT) survole effectivement le sujet, mais ce dernier est davantage évoqué dans le dossier administratif de demande.

La démarche de cette valorisation n'a débutée que depuis quelques années pour SCE (avec les agences TP de COLAS) afin de préserver les gisements de carrières. Le recul n'est pas encore suffisant pour fournir une analyse complète. Cependant, compte tenu de l'hétérogénéité des déblais qui sont apportés, la production de granulats recyclés est orientée vers la production de graves allant du 0/20 au 0/150. Ces matériaux recyclés pourront par exemple répondre à des besoins pour des remblais ou pour la création de chemins. L'utilisation des granulats recyclés pour un usage noble fait actuellement l'objet de recherches intensives dans le but d'encadrer réglementairement leurs usages.

Recommandation n°4.

La MRAe recommande de suspendre l'autorisation dans l'attente de la publication du schéma régional des carrières (SRC) de 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 camions sur de longues distances.

Le SRC est toujours en cours d'élaboration et sa date de publication est donc inconnue à ce jour. Aussi SCE souhaite depuis plusieurs années augmenter la capacité de production de la carrière de Sombacour pour satisfaire la demande : SCE ne suspendra donc pas sa présente demande.

Notons tout de même que la définition du projet d'exploitation est conforme à l'esprit des textes qui sont utilisés pour l'élaboration du SRC. En particulier, il est bien prévu d'intégrer la possibilité d'une activité de recyclage pour limiter l'utilisation du gisement naturel.

Concernant la justification de l'augmentation de la production, ce point a été abordé dans la réponse à la recommandation n°2.

Recommandation n°5.

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.

La jauge témoin (actuellement positionnée le long de la RD6 dans le village de Sombacour) sera repositionnée, dès la prochaine campagne de mesure, dans un lieu non impacté par le trafic des PL lié à l'activité de la carrière.

Recommandation n°6.

La MRAe recommande de reprendre les mesures de l'arrêté du 22 septembre 1994 afin de maintenir l'empoussièrement en deçà des 500mg/m²/jour.

SCE s'engage à ce que la RD6 reste propre, c'est-à-dire exempt de boue et de salissure pouvant notamment générer des poussières. Si besoin, un dispositif adapté sera mis en place. Notons aussi que nous demandons depuis plusieurs années déjà aux transporteurs de bâcher leurs bennes quand ils transportent du sable (affichage à la bascule). Un quai de bâchage est d'ailleurs présent à l'entrée du site pour ceux qui ne possèdent pas de système motorisé.

Recommandation n°7.

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

Effectivement, le dossier ne précise pas les horaires d'ouvertures aux clients (poids-lourd). Cependant, il n'a jamais été envisagé d'ouvrir la carrière à la clientèle de 5h00 à 22h00, même ponctuellement.

Généralement, les horaires de ventes sont compris entre 7h00 et 17h00. Par contre, il n'est pas impossible que la vente de matériaux puisse avoir lieu jusqu'à 18h00.

Il n'y aura pas de départ des matériaux au-delà de la période 7h00 à 18h00. Cette précision a été ajoutée dans le dossier.

Recommandation n°8.

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

Nous considérons ici qu'il s'agit d'une étude générale, qui ne peut donc pas être financée uniquement par SCE. Nous sommes cependant prêts à contribuer financièrement pour partie à cause du trafic lié à l'activité de la carrière.

Recommandation n°9.

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.

Concernant le flux des matériaux inertes, le logiciel de facturation est à ce jour le seul outil nous permettant de chiffrer le taux de contre-voyage, ce dernier indique bien un taux de l'ordre de 90%.

Dans la configuration actuelle du logiciel, il n'est cependant pas impossible que certaines actions de dépôts de déchets et de reprises de granulats soient facturés « en contre-voyage » alors qu'ils sont effectués en des temps différents.

Aussi, sans prendre en compte le coût de dépôt des matériaux, le client privilégiera autant que possible le contre-voyage pour ses chantiers de par le coût et le temps du transport. Notons que le niveau d'accueil de matériaux inertes, portée à 100 000t/an, constitue un seuil maximum.

La zone de chalandise présentée dans l'étude d'impact correspond à la fois à la zone de destination des granulats ainsi qu'à la zone de provenance des matériaux inertes. Les flux de PL restent relativement identifiables pour les livraisons aux industries (matériaux élaborés) : à ce jour nous estimons qu'au moins 100kt auront pour destination le secteur de Pontarlier, 15kt pour le secteur de Lausanne et 12kt pour le secteur au nord d'Yverdon. Pour le reste, il s'agit principalement de chantiers diffus, il est donc très difficile d'être plus précis que la zone de chalandise. Cependant, on peut faire l'hypothèse que les zones les plus urbanisées sont potentiellement les zones les plus susceptibles d'être sujet à des chantiers.

Recommandation n°10.

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.

Une première prise de contact a été initié en octobre 2019 auprès du Service Territorial d'Aménagement (STA) de Pontarlier, sans succès.

Une seconde tentative (en août 2020) a pu aboutir à un premier échange sommaire sur le sujet. SCE a transmis quelques éléments au STA afin que celui-ci puisse fournir un premier avis sur cette recommandation.

Même s'il est effectivement plus judicieux de vérifier et d'échanger le plus en amont possible sur la compatibilité du trafic avec l'ensemble des structures, le STA a la possibilité d'apporter ses observations durant la période de l'enquête publique.

De plus, à notre connaissance, le trafic important supporté par les structures dans le passé n'a pas engendré de désordre particulier.

Recommandation n°11.

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 RD72.

Cette recommandation rejoint un peu la recommandation n°10. Comme précédemment indiqué, nous attendons aussi le retour du STA sur ce sujet.

Concernant l'accès à la RD6, notons qu'une voie d'accélération a été aménagée en 2014 pour faciliter notamment l'insertion des PL sur la RD6 en direction de Sombacour.

Recommandation n°12.

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.

SCE est soucieuse de son impact sur l'environnement. En plus de sa certification ISO 14001 (management environnementale), la carrière de Sombacour est certifiée ISO 50001 (management de l'énergie) depuis juin 2019. Cette dernière certification pousse à économiser l'utilisation de l'énergie, et ainsi de limiter au mieux ses consommations et par conséquent réduire les émissions de GES.

Plusieurs actions sont déjà en place pour limiter tout gaspillage énergétique comme par exemples :

- Entretien régulier des engins et installations*
- Installations mobiles placées au plus près du front de taille en exploitation pour limiter les déplacements*

Les émissions de GES ont un impact certain sur le changement climatique, donc à échelle globale. Rappelons que depuis 2010, les capacités de production des carrières du groupe

COLAS en Franche-Comté diminuent et que cette tendance va perdurer (voir réponse à la recommandation n°2). Ceci implique que les GES issus des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté ont donc diminués naturellement de par ce fait.

La réalisation d'un bilan carbone pour l'activité de la carrière est possible mais complexe. L'Union National des Producteurs de Granulats (UNPG) a mis au point avec un cabinet d'études extérieur un outil d'évaluation des émissions de CO2 qui a été approuvé par l'ADEME. Cet outil sera utilisé par SCE et une étude sera réalisée. Celle-ci apportera certes des résultats chiffrés de l'impact carbone de l'exploitation actuelle et du projet mais aura peu de chance d'aboutir à l'identification d'actions supplémentaires par rapport à nos démarches actuellement en place (ISO 14001 et ISO 50001).

3.5. Notification au maître d'ouvrage des observations par procès-verbal de synthèse.

Conformément aux dispositions contenues à l'article R 123-8 du code de l'environnement, j'ai établi un procès-verbal de synthèse des observations, complété par mes questions, que j'ai remis au maître d'ouvrage. Le document lui a été remis le 7 décembre 2020. Il l'invite, s'il le souhaite, à produire un mémoire en réponse à fournir dans un délai maximal de 15 jours soit avant le 22 décembre 2020.

Ce procès-verbal fait l'objet de l'annexe n° 1 du présent rapport.

3.6. Mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage m'a adressé un mémoire en réponse daté du 15 décembre 2020, signé par Monsieur Ludovic SIMON, responsable foncier/environnement, dans un premier temps par voie électronique reçu le jour même puis par voie postale reçu le lendemain.

Ce document fait l'objet de l'annexe° 2 du présent rapport.

3.7. Analyse chronologique des observations.

1°) Examen des observations formulées sur le registre d'enquête de Sombacour.

Observation n°1.

Monsieur Frédéric TOUBIN, maire de la commune, souligne que le projet a été étudié par toutes les parties concernées pendant deux ans.

Les recettes générées pour la commune par l'exploitation de la carrière permettent de réaliser des projets dont bénéficient tous les habitants.

Il constate que les citoyens sont favorables aux réalisations permises par l'exploitation des carrières mais qu'ils ne souhaitent pas avoir ces carrières à proximité de chez eux.

Il admet que l'augmentation du trafic de camions va générer plus de nuisances, en particulier dans la traversée du village.

Il conclut qu'il est très favorable au projet dont les retombées économiques sont importantes pour les finances communales qui vont devoir bientôt se passer des recettes liées aux ventes de bois.

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

Société des Carrières de l'Est (SCE) a toujours mené ses projets en étant à l'écoute des communes concernées afin de prendre en compte et d'intégrer leurs observations autant que faire se peut.

Ce projet, soutenu par l'équipe municipale de Sombacour (ainsi que celle de Bians-les-Usiers), est l'aboutissement de nombreux échanges et dans un esprit de bonnes relations entretenues depuis plusieurs années.

Comme le souligne M. le Maire de la commune de Sombacour, la carrière représente une recette non négligeable dans le budget communal grâce au contrat de forage qui la lie avec SCE (la situation est similaire avec la commune de Bians-les-Usiers). L'augmentation de la capacité de production de la carrière permettra d'augmenter les retombées économiques liées à son activité mais s'accompagnera nécessairement d'une augmentation du trafic des poids-lourds (PL).

Commentaire du commissaire enquêteur.

SCE a toujours été à l'écoute des riverains, particuliers ou collectivités, de ses installations. Le projet, objet de cette enquête, a été étudié pendant deux ans par toutes les parties prenantes, en particulier par les deux municipalités concernées qui y sont très favorables. Sombacour sera la plus impactée par l'augmentation du trafic des poids lourds mais les aspects positifs du projet l'emportent malgré tout largement sur les aspects négatifs.

Observation n°2.

Madame Michelle GUYON note que l'extension de la carrière comporte des aspects très positifs en matière d'emplois et de ressources.

Elle développe cependant ce qui, à ses yeux, constitue un gros point noir. L'augmentation des rotations de poids lourds va entraîner d'importantes nuisances, tout d'abord sonores en raison de l'accélération des camions dans la montée et après les passages surélevés. Elle souligne également un problème de sécurité pour les usagers des trottoirs et des passages pour piétons lié à la vitesse souvent excessive des véhicules. Elle note que les bennes sont rarement bâchées, ce qui entraîne des projections de poussières et de cailloux sur les chaussées et les trottoirs. Par temps de pluie, la chaussée en sortie de carrière est souillée et glissante.

Elle redoute que l'augmentation du trafic nuise à l'état des chaussées et des trottoirs et demande si une participation financière pour leur entretien pendant les 30 ans d'exploitation du site est prévue.

Elle s'interroge sur l'avenir et la durée d'exploitation : faut-il tabler sur une consommation exponentielle des matériaux de construction ?

Elle conclut son observation en expliquant que ses remarques sont destinées à assortir le projet d'extension de mesures préventives à respecter par tous, avec pour objectif de faciliter la cohabitation.

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

L'exploitation de la carrière permet en effet de maintenir l'emploi (direct et indirect) et de subvenir aux besoins en granulats dans divers secteurs.

Comme évoqué dans l'observation n°1, ce projet augmentera inévitablement le trafic de PL. Le passage surélevé installé sur la RD6 au niveau de l'entrée Nord-Ouest du bourg de Sombacour entraîne certes des nuisances sonores liées à l'accélération des PL mais reste un outil efficace contre les excès de vitesse.

Le franchissement de montées sollicite, pour tout véhicule, une demande d'accélération qui peut aussi donner une sensation de gêne sonore. D'un autre point de vue, une montée devient une descente pour une circulation dans le sens opposé, au cours de laquelle le régime moteur est réduit donc moins bruyant.

SCE demande à sa clientèle de bâcher systématiquement les bennes dès lors qu'elle transporte du sable (granulométrie inférieure à 5mm). Tous les camions affrétés par SCE ainsi que tous les chauffeurs des semi-remorques respectent cette règle. Pour information, plus de 95% des ventes de sable sont réalisées à l'aide de semi-remorques.

Le restant est évacué par camion-benne de type 8x4, 6x4 voire 3,5t. Ces derniers ne sont effectivement pas (ou très rarement) équipés d'un dispositif pour bâcher leur marchandise.

Il n'y a aucune instruction pour les granulats plus grossiers car le risque d'envol de poussières est beaucoup moindre.

La chaussée de la RD6 peut en effet être ponctuellement recouverte d'une fine couverture de boue, notamment lors des épisodes pluvieux. Dans ce cas, SCE fait appel au service d'une balayeuse-aspiratrice aussi souvent que nécessaire. Après nettoyage, il peut persister une tâche blanchâtre sur la chaussée mais sans impact sur l'adhérence.

Il est vrai que le trafic des PL participe à la dégradation de la chaussée. C'est la raison pour laquelle les entreprises de transport (ainsi que tous les propriétaires de PL) sont assujettis à la taxe à l'essieu afin de financer l'entretien des voiries. Il n'est donc pas prévu que SCE contribue financièrement à l'entretien des chaussées.

Il est difficile de connaître avec précision la consommation en granulats dans les décennies à venir. Il est évident que la production de granulats issus du recyclage tend à limiter la production des granulats issus de gisements naturels (comme le calcaire). À l'échelle des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté, la capacité de production est en diminution depuis 2010 (voir explication ci-après).

Extrait d'une réponse de SCE aux observations de la MRAe :

« Nous adaptons aux mieux nos demandes d'autorisations par rapport aux marchés locaux : si celle de Sombacour correspond effectivement à une augmentation de la capacité, SCE peut aussi porter des demandes avec une diminution de tonnages annuels voire même jusqu'à procéder à des fermetures de sites. En effet, entre 2010 et ce jour, la capacité de production autorisée des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté a diminué de 12% (voir figure 1). Nous estimons que cette diminution sera de 28% en 2025 (toujours par rapport à 2010), en faisant l'hypothèse d'une autorisation à hauteur de 340 000t/an à Sombacour.

Cette diminution est en partie due à la baisse de capacité autorisée de nos carrières de Boujailles (réduction de 45 000t depuis 2017) et de Mouthe (réduction de 5 000t depuis 2018). A cela s'ajoutera une diminution d'au minimum 100 000t d'ici 2025 concernant notre future demande d'autorisation pour notre carrière d'Etalans.

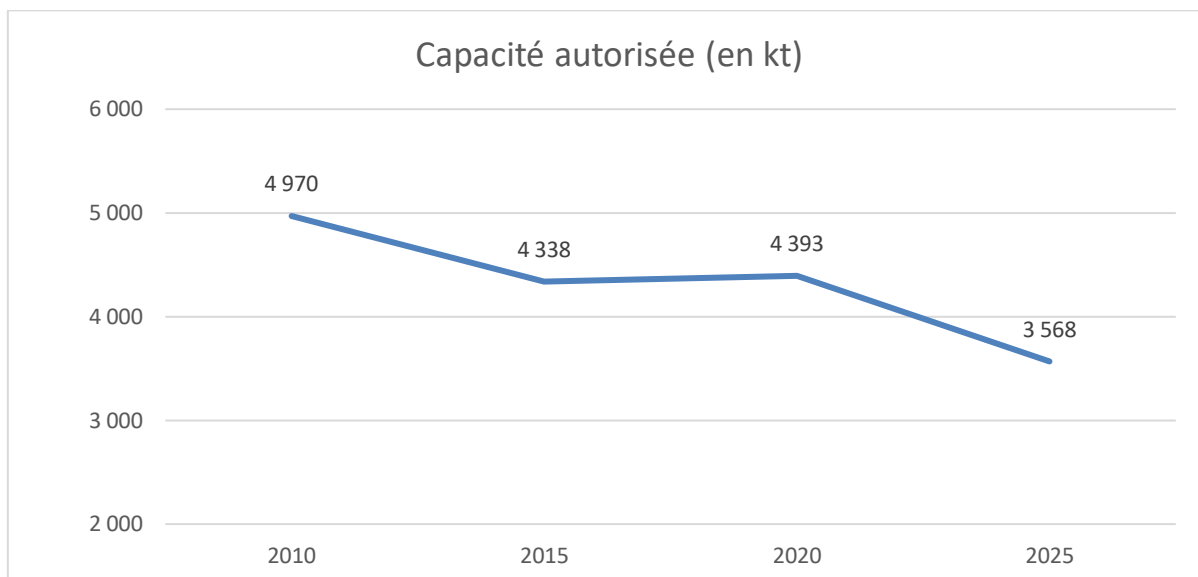


Figure 1 : évolution de la capacité de production autorisée des carrières du groupe COLAS en Franche-Comté ».

Les projets d'exploitation de carrière sont élaborés sur des périodes longues en adéquation avec la réserve géologique et permettant un équilibre économique satisfaisant.

Commentaire du commissaire enquêteur.

Le maître d'ouvrage a répondu point par point aux observations de la rédactrice de cette contribution qui ne se montre au demeurant pas opposée au projet.

Les poids lourds sont bruyants et le resteront tant qu'une hypothétique nouvelle motorisation électrique ou autre ne sera pas disponible. Le passage surélevé sur la RD 6 à l'entrée du village est efficace pour réduire la vitesse des véhicules.

La SCE demande que toutes les bennes des semi-remorques qui représentent 95% des véhicules de transport soient bâchées dès lors qu'elles transportent des granulats d'un diamètre inférieur à 5 mm. Cette mesure me semble devoir être efficace pour empêcher toute projection de poussières ou de granulats le long des itinéraires empruntés.

En cas de souillure de la RD 6 en sortie de carrière, SCE fait appel sans délai à une entreprise compétente pour nettoyer cet axe afin d'annihiler tout risque d'accident. Cette mesure me semble adaptée.

La SCE n'a effectivement pas, à mon sens, à contribuer financièrement à l'entretien des chaussées qui est assuré par d'autres taxes.

Le maître d'ouvrage reconnaît qu'il est difficile d'estimer la consommation de granulats pour les 30 années à venir. Il adapte en permanence ses demandes d'autorisations en fonction des marchés locaux. La qualité du gisement de la carrière justifie une demande d'augmentation de la production qui compensera une réduction, voire un arrêt de la production sur d'autres sites. Cette démarche s'inscrit dans le processus de diminution globale de la production de COLAS Franche-Comté de 28% en 2015 par rapport à 2010.

Observation n°3.

Monsieur Christophe NICOD trouve anormal qu'une partie de la production de la carrière parte en Suisse, pays qui ne veut pas dégrader ses paysages avec les trous gigantesques générés par les carrières.

Il trouve encore plus anormal, en tant qu'agriculteur, que l'utilisation de casse-cailloux soit réglementée alors que l'administration autorise de tels projets de carrières.

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

Une part importante de la production envisagée dans notre projet est effectivement destinée au marché Suisse, mais elle reste mineure (voir figure 93 de l'étude d'impact).

Dans cette part de matériaux destinés à la Suisse, la plus grande partie (63%, soit 85kt) est utilisée pour répondre aux besoins du groupe COLAS (Colas Suisse). Le restant est consacré aux marchés BTP diffus Suisse (50kt).

Notons que les granulats susceptibles d'être commercialisés en Suisse (pour le groupe COLAS ou pour les clients tiers) se composent très majoritairement de graves et/ou de coproduits, c'est-à-dire de granulats à faible valeur ajoutée dont la production n'est pas évitable en raison des process de fabrication des granulats élaborés. Dans d'autres circonstances, nous sommes amenés à considérer comme des déchets ces coproduits que les entreprises Suisses consomment étant donné la rareté des matériaux calcaires disponibles dans le canton de Vaud par exemple. Au contraire, les granulats dits élaborés permettent notamment une utilisation noble dans les industries du BTP (bétons, enrobés, ...). Sur les 150kt de granulats élaborés que nous serions amenés à fabriquer annuellement sur notre site, seules 30kt (soit 20%) seraient destinées au marché suisse.

Une carrière est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), elle est donc par ce fait une activité très réglementée. Avant d'obtenir une autorisation de carrière, une étude d'impact (représentant au minimum 1 an d'observations et d'analyses) est élaborée. Au niveau de la biodiversité, des mesures d'Evitement, de Réduction, de Compensation (mesures ERC) ou d'accompagnement sont définies afin de diminuer au maximum l'impact du projet. Ces mesures, qui sont généralement accompagnées par des suivis écologiques, représentent des coûts non négligeables dans le fonctionnement du site.

Commentaire du commissaire enquêteur.

Sur la production future estimée de la carrière, 340 kt, 40% soit 135 kt seront destinés au marché Suisse. Sur ce volume, 63% donc 85 kt sont utilisés par le groupe Colas Suisse. La majorité des granulats qui seront exportés en Suisse sont des graves ou des coproduits qui seraient considérés comme des déchets en France mais qui sont utilisés en Suisse, pays qui ne dispose pas suffisamment de matériaux calcaires. Sur un total de 150 kt de granulats élaborés produits annuellement sur le site, 20% seulement (30 kt) seraient destinés au marché Suisse, dont 15 kt pour le poste de Colas Suisse à Bussigny.

Globalement, cette destination est donc intéressante à tous points de vue pour le groupe Colas et sa filiale SCE. La zone de chalandise de la carrière ne tient pas compte des limites administratives ou de la frontière avec le pays voisin.

La dernière remarque de Monsieur NICOD relative à l'utilisation de casse-cailloux ne me semble pas devoir être analysée dans le cadre de cette enquête.

Observation n°4.

Messieurs Laurent GRANDGIRARD et Jean-Jacques GUYOT se sont présentés pour soutenir la profession de carriers.

Ils estiment que les carrières participent à la vie locale de la commune.

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

SCE salue ce soutien à la profession des carriers.

Commentaire du commissaire enquêteur.

J'ai pris en compte cette contribution de professionnels de l'exploitation de carrières qui soutiennent cette activité et qui se rangent parmi leurs défenseurs.

Observation n°5.

Monsieur Éric GUYON estime que le projet est profitable sur le plan financier pour les communes concernées mais il émet les réserves suivantes :

- Si le projet est validé et l'autorisation accordée, l'augmentation du trafic des poids lourds dans les villages doit être subordonnée à des consignes strictes : vitesse maximum adaptée (réduction des 50 km/h), poids limité pour sauvegarder les infrastructures routières, bâchage obligatoire des bennes pour éviter les projections de cailloux et de poussières.
- Obligation d'effectuer un nettoyage régulier de la RD n°6 à la sortie de la carrière. Le dépôt récurrent de boue sur cet axe représente non seulement un désagrément pour les véhicules mais aussi un risque en terme de sécurité routière.

Il regrette de voir disparaître des terres agricoles.

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

Que ce soit dans le cadre de l'autorisation actuelle ou future, les chauffeurs PL sont et seront toujours tenus de respecter la réglementation routière, ce qui comprends les limitations de vitesses dans les villages. Nous partageons l'idée du strict respect des vitesses de circulations et soutiendrons toutes mesures prises par la collectivité et allant dans ce sens.

Depuis plusieurs années, SCE tient une politique intransigeante vis-à-vis de la surcharge. Chaque PL passe à vide sur le pont bascule dès le 1^{er} passage quotidien afin de contrôler la tare et par conséquent connaître avec précision la quantité de granulats admissible dans la benne. Le personnel de SCE a pour instruction de ne délivrer aucun bon de livraison en cas de surcharge. Cette mesure, qui a pour vocation première la sécurité, permet également de limiter le poids par camion et ainsi sauvegarder les infrastructures routières.

Comme indiqué précédemment à l'observation n°2, SCE demande déjà aux chauffeurs de bâcher leur benne quand ils transportent du sable.

En cas de présence de boue sur la chaussée, nous rappelons que nous faisons actuellement appel à une balayeuse-aspiratrice.

Concernant l'impact sur les terres agricoles, même si le projet d'extension entraîne la perte de 3,8ha de prairie, le projet implique la création de 4ha de ce type de milieu lors du réaménagement du site. Il serait donc plus juste de voir cela comme un emprunt et non comme une disparition définitive. La restitution d'une surface de prairie au moins équivalente à celle prise est apparue comme une évidence pour SCE.

Aussi, nous rappelons qu'environ 2ha de prairie ont été nouvellement créés en 2018 (sur un terrain non agricole) suite au réaménagement de l'ancienne ISDI qui était située à proximité immédiate de la carrière.

Commentaire du commissaire enquêteur.

Cf. mes commentaires suite aux observations n° 1 et 2.

Les chauffeurs de PL sont sensibilisés au strict respect de l'ensemble des dispositions du code de route.

Le contrôle des chargements des bennes exclut toute possibilité de surcharge et leur bâchage est la règle pour le transport de sable.

Dès que la situation le nécessite, la SCE fait intervenir sans délai une balayeuse-aspiratrice pour supprimer toute trace de boue sur la RD 6.

La perte provisoire de 3,8 ha de prairies sera compensée par la création de 4 ha de ce type de milieu en fin d'exploitation, ce qui constitue un signal positif.

Professionnelle du secteur depuis de longues années, la SCE me semble bien consciente des impacts et des dangers potentiels liés à l'exploitation d'une carrière et met tout en œuvre pour les éradiquer ou les réduire au maximum.

2°) Observations formulées sur le registre d'enquête de Bians-les Usiers.

Etat néant.

3°) Observations transmises sur le site internet de la Préfecture.

Etat néant.

4°) Questions du commissaire enquêteur.

Ces questions rejoignent en tout ou partie les observations formulées par le public mais nécessitent des réponses précises.

1^{ère} question.

Il semble que la RD 6 soit régulièrement souillée à la sortie de la carrière ce qui est non seulement désagréable pour les usagers mais peut également présenter des risques pour la sécurité routière. L'installation d'un débourbeur-décrotteur à la sortie de l'emprise, alimenté par les eaux météoriques et à terme par les eaux du réseau auquel la société a prévu de se raccorder, permettrait de résoudre ce problème. L'installation d'un tel dispositif, de plus en plus

pertinente en raison de l'augmentation prévisible des rotations de camions, a-t-elle été envisagée ?

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

En l'état actuel, l'augmentation des rotations de camions entraînera potentiellement plus de boue sur la chaussée de la RD6 et nous sommes conscient que l'intervention d'une balayeuse-aspiratrice est une mesure corrective et non préventive.

L'installation d'un débourbeur/décrotteur de roue (ou de tout autre dispositif à résultat équivalent) est prévue au regard de l'importance de ce projet.

Ce dispositif, qui nécessitera vraisemblablement l'utilisation d'eau, ne pourra être mis en place qu'après que le site soit raccordé au réseau d'eau potable (car même si le dispositif fonctionnera par un circuit fermé et de récupération des eaux météorique, un appoint en eau sera toujours nécessaire).

Commentaire du commissaire enquêteur.

J'apprécie la réponse du maître d'ouvrage qui est bien conscient d'un risque mathématiquement accru de présence de boue sur la RD 6.

L'objet de ma question, la mise en place d'un dispositif de « lavage » des roues des camions en sortie de site, recueille une réponse satisfaisante.

2^{ème} question.

Le bâchage des bennes ne semble pas être systématique, ce qui provoque des projections de poussières, voire de cailloux, sur les chaussées et les trottoirs. La SCE est-elle en mesure d'imposer le bâchage de la totalité les bennes ?

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

Depuis plusieurs années, SCE informe et demande à tous les chauffeurs PL transportant du sable de bâcher leur benne. SCE a même mis à disposition de ses clients un quai de bâchage pour ceux qui ne disposeraient pas de système mécanique ou électrique.

Cependant, comme évoqué en réponse à l'observation n°2, seules les bennes semi-remorques sont en capacité d'être bâchées et nous constatons que cette mesure est bien respectée. Les autres types de camions, beaucoup moins nombreux, ne sont pas tous dotés de ces équipements. SCE impose le bâchage des camions de sable aux flottes qu'elle affrète. Ces demandes se formalisent par l'acceptation par les transporteurs d'un protocole que nous rédigeons. Nous incitons fortement les clients ponctuels à suivre le bon exemple lorsque cela est possible.

Commentaire du commissaire enquêteur.

Il est logique de ne bâcher que les bennes transportant du sable. Celles qui transportent des granulats plus gros ne peuvent pas provoquer des émissions de poussières ou des projections sur leur itinéraire.

Les camions plus petits, beaucoup moins nombreux, ne sont pas tous en capacité de bâcher leur chargement.

J'invite la SCE à poursuivre les incitations en direction de ces derniers à adopter des dispositifs adéquats.

3^{ème} question.

De nombreux excès de vitesse sont constatés. De quels « outils » la SCE pourrait-elle disposer, peut-être en liaison avec la municipalité de Sombacour qui est la plus impactée, pour y remédier ?

Réponse in extenso du maître d'ouvrage.

Le respect de la réglementation routière s'applique à tous usagers de la route, y compris pour les chauffeurs PL. SCE ne dispose légalement d'aucun pouvoir pour verbaliser les chauffeurs de camions commettant des infractions routières. Seuls les détenteurs de tels pouvoirs (gendarmerie, police) peuvent intervenir à ce sujet à la demande du maire notamment.

Cependant, nous sommes et resterons à l'écoute de la commune et des habitants pour recueillir toutes les informations relatives à ces incidents.

S'il s'agit d'un camion du groupe Colas, le chauffeur incriminé sera convoqué et les mesures nécessaires seront prises. A contrario, s'il s'agit de camions extérieurs au groupe, nous contacterons le responsable l'entreprise concerné afin de lui faire part des méfaits. Selon la fréquence des faits avérés et des échanges avec le responsable de l'entreprise, il est possible de trouver un accord sur un bannissement temporaire du chauffeur pour ce site et qui pourrait éventuellement déboucher sur un bannissement définitif en cas de récidive ou une rupture de relations commerciales avec ladite entreprise.

Enfin, nous soulignons que nous soutiendrons toutes mesures consistant à améliorer la situation au niveau des communes, et notamment Sombacour.

Commentaire du commissaire enquêteur.

En milieu rural, la Gendarmerie est effectivement la seule à pouvoir verbaliser des conduites répréhensibles. Je suggère que la SCE demande au Maire de Sombacour de la faire intervenir de temps en temps pour effectuer des opérations « coups de poing » de contrôle de vitesse et plus généralement de respect du code de la route.

La participation de la population susceptible de relever des infractions et de les signaler en Mairie ou à la SCE me semble être une piste à exploiter.

5°) Délibérations des Conseils Municipaux.

L'article 8 de l'arrêté du Préfet du Doubs en date du 22 septembre 2020 appelait les conseils municipaux de Bians-les-Usiers, Chapelle d'Huin, Evillers, Goux-les-Usiers, Septfontaines et Sombacour à donner leur avis sur la demande déposée par la SCE et de le transmettre au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture des registres d'enquête.

Dans le délai imparti, seul le conseil municipal de Goux-les-Usiers a donné son avis.

Par délibération en date du 11 décembre 2020, le conseil municipal, par 13 voix pour et 2 abstentions donne un avis favorable sous réserve de l'amendement suivant :

« La commune ne s'oppose pas au projet, néanmoins, elle souhaite que la qualité environnementale à proximité soit préservée le plus possible, ainsi que la qualité de vie des habitants du village de Goux-les-Usiers. »

Commentaire du commissaire enquêteur.

J'ai pris note de cet avis et je suis convaincu que l'amendement présenté sera pris en compte par la SCE qui est certifiée ISO 14001, management environnemental.

3.8. Synthèse du chapitre n°3.

Le public ne s'est globalement pas montré concerné par le projet et ne s'est pas manifesté pour en connaître les tenants et les aboutissants avant de communiquer ses sentiments.

Sur les cinq observations du public, dont celles du Maire de Sombacour et de sa 2^{ème} adjointe, toutes rédigées sur le registre de cette commune, quatre soulignent l'intérêt du projet pour la collectivité en ne niant pas l'impact créé par l'augmentation sensible du trafic des poids lourds.

Aucun tiers n'habite à proximité immédiate du site et hormis un exploitant agricole de Sombacour opposé au projet, aucun autre habitant du village en dehors de ceux cité ci-dessus et aucun habitant de Bians-les-Usiers ne s'est manifesté au cours de l'enquête. Cette constatation semble nettement traduire une acceptation du projet par l'ensemble des populations présentes autour du site, habituées à sa présence dans le paysage, n'étant pas impactées par ses activités actuelles et ne redoutant pas les conséquences liées au renouvellement et à l'extension de la carrière et donc à l'augmentation de sa capacité de production.

J'estime en conclusion que cette consultation s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes d'organisation et d'exécution, que le public a eu toute latitude pour s'exprimer en toute lucidité et avec aisance et que j'ai œuvré dans une ambiance sereine avec un maître d'ouvrage disposé à ne rien taire ou cacher.

J'ai recueilli, sans difficulté aucune, tous les éléments nécessaires à la rédaction de conclusions motivées et complètes et à la formulation d'un avis éclairé.

Fait à Besançon, le 30 décembre 2020.

Le commissaire enquêteur

Louis PAGNIER

Annexes

Annexe n° 1 : Synthèse des observations transcrites sur le registre d'enquête remise en main propre au représentant du Président de la Société des Carrières de l'Est le lundi 7 décembre 2020.

Annexe n° 2 : Mémoire en réponse du maître d'ouvrage daté du 15 décembre 2015, signé par Monsieur Ludovic SIMON, responsable foncier/environnement, reçu le jour même par voie électronique et le lendemain par voie postale.