



Carrière de Sainte Cécile

Participation à l'enquête publique menée pour le projet d'extension

Consultation publique du 31 octobre au 30 novembre 2023 (autorisation environnementale)

Le projet présenté par la société TMRC et soumis à l'enquête publique concerne son site situé sur la commune de Sainte-Cécile (arrêté préfectoral du 4/10/2023),.

France Nature Environnement est la fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement. Elle est porte-parole d'un mouvement de plus 6 000 associations, regroupées au sein de 47 organisations adhérentes, présentes sur tout le territoire français

France Nature Environnement Saône et Loire et France Nature Environnement Bourgogne Franche-Comté sont très défavorables au projet d'extension de la carrière, dont l'intérêt public majeur n'est pas justifié au regard des impacts graves sur les milieux naturels et humain ainsi que sur l'environnement en général.

La contribution ci-dessous est réalisée par FNE 71 et soutenue par FNE BFC :

FNE 71 pense que ce projet engendrera inévitablement :

- Une perte nette majeure de la biodiversité,
- Des nuisances graves pour les habitants en termes de santé, de circulation et donc de sécurité, de moins-value de biens immobiliers et donc d'appauvrissement
- Un handicap sérieux au plan de la valorisation touristique et culturelle dans un territoire ou cette économie est exemplaire car équilibrée et non consommatrice d'espace

En outre, cette extension est représentative d'une course en avant vers toujours plus de consommation, alors que les besoins nouveaux ne sont pas démontrés, bien au contraire.

Comme la LPO71, FNE 71 déplore l'absence d'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe) alors que cette demande, si elle était satisfaite aurait un impact très fort sur l'environnement et que le dossier comporte une demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'habitats/espèces protégés portant sur de nombreuses espèces. Cette absence d'avis est vraiment préjudiciable à l'information et à la participation du public.

L'art L 120-1 du code de l'environnement stipule que le public doit pouvoir accéder aux informations pertinentes permettant sa participation effective. Dans le cas présent, l'absence d'avis ne permet pas d'avoir une vision complète et objective de la qualité de l'étude d'impact qui nous est présentée

FNE 71 note également comme l'a fait la DREAL dans sa note du 13 juillet 2022 qu'un certain nombre de données chiffrées sont incohérentes. Dans son mémoire du 3/8/2023 en réponse à l'avis du CNPN, TRMC indique encore que le rythme maximal d'exploitation devrait être porté à 500 000 tonnes (page 1) alors que dans le mémoire en réponse à l'avis des services de l'Etat du 20/10/2022, il est fait état de 600 000 tonnes par an (pages 1 et 5).

1. Quelle est la réalité de la demande ?

Pour le ballast

Dixit SNCF réseau en novembre 23 qui oriente clairement ses actions en faveur de l'économie circulaire :

« Mieux consommer, mieux produire, sont des pratiques essentielles que SNCF Réseau inscrit au cœur de sa production. En valorisant l'immense gisement de matières issues des voies ferrées, le gestionnaire d'infrastructure conjugue ses engagements responsables et sa recherche d'efficacité économique ».

Chaque année, plus de 2 Millions de tonnes de ballast sont déposées du réseau ferré lors des travaux de maintenance ou de renouvellement des voies. Un capital matière auquel SNCF Réseau redonne vie dans une logique d'économie circulaire, qui favorise la collecte, le tri, le réemploi, la réutilisation, et le recyclage des composants usagés.

Le ballast est le premier produit de dépose de SNCF Réseau. Son intégration dans de nouveaux cycles de vie doit aboutir à éviter plusieurs centaines de mille de tonnes d'extraction de granulats. Déjà bien réemployé sur les lignes principales et secondaires, des études sont en cours afin de déterminer les opportunités de réemploi sur les lignes à grande vitesse.

Objectif : Mettre, d'ici 2025, 25% de ballast réemployé sur le réseau ferroviaire par an, soit environ 500 000 tonnes de ballast. C'est un demi-million de tonnes extraites en moins des montagnes, et donc un moyen de préserver l'environnement et de pérenniser le réseau ferroviaire français.

La justification du doublement de la production par la société TMRC est basée sur des données générales anciennes et ne tient aucun compte des politiques publiques sur l'économie des ressources.

« Afin de garantir la pérennité de ses propres chantiers et de poursuivre l'approvisionnement normal du marché national en ballast et du marché régional en granulats, la société TRMC souhaite étendre le site d'exploitation dans le secteur Est et Sud de la carrière, sur une emprise globale de l'ordre de 8,3 hectares...Le rythme moyen et le rythme maximal d'exploitation seraient respectivement portés à 450 000 tonnes par an et 600 000 tonnes par an. »

Garantir sa pérennité et poursuivre l'approvisionnement normal du marché devrait plutôt conduire TRMC à solliciter le maintien de son rythme actuel de production : en moyenne 230 000 t/an et non vouloir porter sa production moyenne à 450 000T/an. **Cette approche est en totale contradiction avec l'exploitation raisonnée d'une ressource naturelle rare et non renouvelable.**

Pour les déchets issus de l'exploitation du ballast

Pour une tonne de ballast produit, il y a deux tonnes de déchets valorisés dans la fabrication des bétons.

Là également, il est nécessaire de connaître les besoins futurs, à l'heure où la bétonisation est largement remise en cause et doit nécessairement être limitée. Le meilleur déchet est celui qu'on ne produit pas.

Enjeu majeur : Limiter la pression sur les ressources naturelles

- ⇒ **FNE 71 demande à ce qu'aucune autorisation d'extension de la carrière ne soit délivrée avant qu'une étude indépendante et approfondie ne soit menée, avec consultation de SNCF réseau dans l'objectif de déterminer clairement la réalité des besoins dans les années à venir, tenant compte des études et perspectives en cours sur les opportunités de réemploi ballast, premier produit de dépose**
- ⇒ **L'ADEME se doit également d'être consultée pour ses recommandations en matière de réutilisation du ballast de dépose des voies ferrées**
- ⇒ **De plus, ces besoins devront être mis en perspectives avec la réalité de la production nationale actuelle, dans l'ensemble des carrières de même catégorie en activité et compte tenu des durées d'exploitation encore autorisées**

2. Quelles pertes nettes majeures de la biodiversité ?

L'absence d'avis de la MRAE et les nombreuses demandes de compléments d'instruction de la DREAL devraient à elles seules faire repousser cette extension en attente de compléments d'études ...

La LPO71, le CNPN, et d'autres associations se sont exprimées très clairement et techniquement sur ce sujet.

FNE 71 s'y associe pleinement et insiste sur les points suivants :

- Une coupe rase de 8 ha de forêt dont une grande partie de feuillus (chênes, hêtres...) en zone Natura 2000 et Znieff 1 qui devraient être des "protections absolues » mais la facilité à y déroger font que ce n'en sont pas!

- Une perte majeure de biodiversité : une plantation de "compensation" n'est en rien l'équivalent d'une forêt vivante. La société TMRC reconnaît d'ailleurs « en off » une certaine impossibilité de mettre en œuvre cette compensation
- Des atteintes à des espèces « protégées » qui finalement ne le sont que lorsque ça ne « dérange » pas « la course en avant d'une exploitation - sous couvert d'une réponse à la demande du marché, les "compensations" ne compensant là aussi, pas grand-chose

⇒ **FNE 71 émet un avis défavorable à la demande de dérogation à l'interdiction de destruction car il faut d'abord EVITER_et même RESTAURER (engagement initial au moment des autorisations précédentes d'extension) avant de « MAL » COMPENSER**

- **Evaluation des mesures d'évitement : aucune variante n'est proposée au projet**
- **Evaluation des mesures de réduction : des ajustements sont nécessaires**
- **Evaluation des mesures de compensation : des lacunes rédhibitoires**

3. Quelles nuisances graves pour les habitants en termes de santé, de circulation et donc de sécurité, de moins-value de biens immobiliers et donc d'appauvrissement

Ces nuisances se répartissent en :

- Nuisances sensorielles (bruits, vibrations, poussières ...),
- Nuisances d'accessibilité (difficultés de circulation, sécurité...),
- Nuisances d'hygiène (pollution visuelle, déchets,).

Sur ces aspects, tout ce que développe la société TMRC est très subjectif, rien n'est mesuré sérieusement.

- **Le bruit est une atteinte à la santé de chacun et est un élément perturbateur de la vie publique.**

*Pendant longtemps, on a considéré que le bruit n'agissait que sur le système auditif. On sait maintenant que, même à faible dose, il peut aussi nuire au bien-être des individus et perturber l'organisme. En effet, dès qu'ils sont perçus comme dérangeants, qu'ils déclenchent un stress ou qu'ils entravent la communication, **même des bruits de faible intensité peuvent avoir une répercussion sur la santé.***

Les niveaux sonores émis par les engins de chantiers sont réglementés. Mais, même en respectant la réglementation de leurs engins et matériels, les chantiers peuvent générer des nuisances sonores, c'est pourquoi des conditions de réalisation de chantier peuvent être fixées

La Commission technique du Conseil national du bruit vient de publier un guide dédié à la réduction des nuisances acoustiques ou vibratoires des chantiers. Il serait pertinent qu'une éventuelle autorisation d'extension de la carrière le prenne en compte

⇒ **FNE 71 demande à ce qu'une étude détaillée soit préalablement engagée pour déterminer précisément dans quelles conditions ce chantier pourrait se dérouler sans incidence sur la santé des habitants (Code de la santé publique Article R. 1334-36) et que des dispositions soient prises en termes de mesure et de contrôle**

- **Poussières** : le propos de TMRC est de dire qu'il n'y aura pas d'augmentation de poussières, sans en apporter la moindre preuve ni la moindre garantie.

D'ores et déjà les témoignages d'habitants alentours sont accablants ...

Comme pour toute démarche de prévention, la prévention des risques liés aux poussières débute par une évaluation des risques.

Celle-ci doit notamment prendre en compte la dangerosité des poussières susceptibles d'être présentes et les niveaux d'exposition

La circulation d'engins ou de camions, les démolitions, le traitement de sol, les forages, le creusement de tranchées ou de simples marteaux piqueurs, génèrent des poussières avec mise en suspension de polluants, de métaux lourds. Elles impactent tous les aspects de la vie au quotidien

La circulation et la sécurité

La vie au quotidien des habitants est également impactée sérieusement par l'insécurité permanente qui résulte du Trafic incessant des camions

⇒ **FNE 71 demande qu'au minimum, et dans l'intérêt primordial des habitants, une charte de chantier à faibles nuisances conditionne toute autorisation d'exploitation**

- **La pollution de la Grosne**

Une pollution aux poussières de silice - dévastatrices pour la faune et la flore aquatiques - constitue un risque supplémentaire pour la santé et le bien être des habitants

Déverser ou laisser s'écouler dans les eaux, directement ou indirectement, une ou des substances toxiques pour le milieu vivant, est puni par la loi.

⇒ **FNE 71 demande à ce que des dispositions préventives soient imposées à TMRC**

- **Les sources**

Le secteur concerné comprend plusieurs sources dont certaines sont utilisées pour l'élevage. Dans le dossier de la société TMRC, rien n'est dit par rapport à la protection de la qualité de ces sources

⇒ **FNE 71 demande que les risques de pollution de ces sources soient évalués et que des dispositions soient imposées**

- **La moins-value des biens immobiliers**

Les troubles sonore, olfactif, visuel, sanitaire, et plus largement environnementaux, sont à l'évidence de nature à engendrer une diminution de l'attractivité du territoire et des biens immobiliers de ses habitants

Où la liberté d'une entreprise de nuire à la population s'arrête elle ?

⇒ **FNE 71 demande à ce que cette question soit sérieusement étudiée via une expertise indépendante ; ceci avant toute décision d'extension de la carrière.**

En conclusion générale sur qualité de la vie des habitants

⇒ **FNE 71 met en garde sur un TRES FORT RISQUE DE dégradation de la situation actuelle déjà dégradée. Ce n'est pas la sauvegarde de quelques emplois qui peut justifier une telle dégradation**

4. Quel handicap sérieux au plan de la valorisation touristique et culturelle ?

Depuis plusieurs années, toutes les études sans exception ont pointé la qualité paysagère et son côté encore préservé comme un des atouts majeurs de l'attractivité de ce secteur du Clunisois et Haut Clunisois :

« Un puzzle de paysages harmonieux grâce aux transitions moelleuses ménagées par le vallonnement ... Un territoire "jardiné" d'une grande force graphique ... Depuis les hauteurs, une collection de magnifiques vues larges, panoramiques ... Un exceptionnel patrimoine architectural ... Un réseau préservé de chemins bordés de haies et de murs de pierres sèches. »

Nous sommes également à deux pas de Cluny et de son abbaye (Cluny et les sites clunisiens candidatent pour inscrire leur héritage culturel au **Patrimoine Mondial de l'UNESCO**), un des sites majeurs de la Bourgogne mondialement connu, et point de départ du sentier de St Jacques de Compostelle vers le sud pour rejoindre Le Puy.

Par ailleurs, la commune de Sainte Cécile fait partie du territoire labellisé « **Pays d'Art et d'Histoire entre Cluny et Tournus** », label décerné par le Ministère de la Culture aux territoires ayant su conserver leur richesse paysagère et patrimoniale. Comment organiser une visite lecture de paysage par le Pays d'Art et d'Histoire (dont c'est le rôle) avec, en ligne de mire, ce cataclysme que représente la carrière ? Pourra-t-elle faire partie du périmètre lors du prochain renouvellement du label ?

Le paysage n'est pas seulement un décor pittoresque, il est aussi une richesse patrimoniale majeure. La beauté paysagère répond à de nombreuses aspirations en termes d'appréciation esthétique, de protection des espaces naturels, de pratiques d'activités de nature, d'implication pour une approche durable et responsable.

Le tourisme ici génère une économie diffuse et particulièrement équilibrée mais fragile, la préservation du paysage est par conséquent incontournable et doit être prioritaire. Il génère plusieurs centaines d'emplois, directs et indirects, et contribue de façon significative à la vitalité des commerces et restaurants ; aucune collectivité ne peut être indifférente au sujet.

⇒ **Le point de vue de FNE 71 : non seulement l'extension de la carrière de Sainte-Cécile ne devrait pas être autorisée mais on devrait commencer à se préoccuper du respect des engagements initiaux de remise en état de la zone exploitée jusqu'ici. Celle-ci apparaît d'ailleurs de plus en plus comme un mythe puisque la société TMRC explique que l'extension de la carrière est un obstacle à la remise en état de la zone exploitée jusqu'ici, mais que l'engagement est simplement repoussé à « dans 25 ans » !**

AU FINAL, AU VU DE LA QUANTITE IMPORTANTE DES POINTS SOULEVES ET DES PROBLEMES NON ABORDES OU NON TRAITES, FNE 71 DEMANDE UNE SUSPENSION DE L'ENQUETE PUBLIQUE POUR 6 MOIS