

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,
ET DU TOURISME**

**CONSEIL GENERAL
DES PONTS ET CHAUSSEES**

**MISSION D'INSPECTION SPECIALISEE
DE L'ENVIRONNEMENT**

Affaire n° 92-281



RAPPORT
à
Monsieur le Ministre de l'Environnement
relatif aux schémas départementaux
des carrières

François BARTHELEMY



CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Le Vice - Président

Paris, le 08 JUIL, 1993

246, boulevard Saint-Germain . (7^e)
92255 Paris . La Défense . Cedex 04
Téléphone : (1) 42.81.21.22
Télex : 262238 F

AFFAIRE N° 92-281

n° / réf.
(à rappeler)

Exemplaire n°

N O T E pour

Monsieur le Ministre de l'environnement

Par lettre du 12 octobre 1992, votre prédécesseur a demandé au conseil **général** des ponts et chaussées (CGPC) de réfléchir aux principes à mettre en oeuvre dans l'élaboration **des schémas départementaux des carrières**, prévus à l'article 3 de la loi du 4 janvier 1993 relative aux carrières.

Les résultats de cette mission, 'confiée à M. François BARTHELEMY, ingénieur général des mines, membre de la mission d'inspection **spécialisée** de l'environnement (**MISE**) sont consignés dans le rapport que je vous adresse et qui m'a été **présenté** par M. Jean-Claude SUZANNE, coordonnateur de la MISE.

Pour effectuer **sa** mission, M. **BARTHELEMY** a notamment rencontré les responsables de l'administration, les représentants des carrières et des associations de protection de l'environnement.

Le rapport dresse d'abord un constat de la **situation** actuelle : 400 Mt de granulats produits chaque année (**54 %** d'alluvionnaires) dont **90 % sont transportés par la route** (trajets moyens : **40 à 50 km**), ce qui représente **12 %** environ du trafic routier global.

La répartition statistique de l'activité des carrières montre que sur les 9 000 carrières autorisées, seulement 5 100 ont **déclaré** une activité non nulle et **qu'environ 450 carrières** **représentent** **75 %** de l'extraction totale.

.../...

Le rapport examine ensuite les problèmes posés par les carrières vis à vis de l'environnement : érosion des rivières, pollution des eaux, dégagement de **poussières**, bruits, **mitage** du **paysage**, réduction des capacités des nappes aquifères, nuisances dues au transport, etc... et aborde les objectifs des schémas de **carrières**. Le rapporteur, compte tenu des nuisances engendrées, demande en premier lieu que la **réduction** constatée de la part des matériaux alluvionnaires soit accélérée et que notamment les extractions dans les lits mineurs et les cours d'eau soient définitivement arrêtées. Pour faire face à cette réduction, l'appel aux granulats marins ou aux granulats de **démolition** ne peut avoir qu'un effet limité : il faut donc s'orienter vers un développement des matériaux concassés en provenance de roches dures (calcaires et éruptifs), sans oublier les matériaux "locaux" grâce à une adaptation des normes d'utilisation.

La question des nuisances des transports pourrait être en partie résolue par un développement des transports en site propre (voie d'eau ou voie ferrée), grâce notamment à un raccordement systématique des nouvelles carrières de roches dures.

Quant aux objectifs géographiques locaux, M. BARTHELEMY propose une méthode de zonage qui tienne compte certes, des contraintes d'environnement et d'urbanisme, mais aussi des incidences économiques sur l'approvisionnement en granulats (**ne pas** supprimer systématiquement les petites carrières nécessaires à la satisfaction des besoins locaux).

Il souhaite également, compte tenu du travail important de réalisation des schémas, que le ministère fixe un ordre de priorité pour la réalisation des schémas départementaux qui devront en particulier s'articuler avec les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (S.A.G.E.) et tenir compte des ressources et des besoins des départements voisins de manière à assurer une **cohérence** au moins régionale.

Après avoir exposé la **procédure** d'élaboration des **schémas**, examiné leur suivi et leur révision éventuelle puis évalué les moyens humains et financiers pour leurs réalisations, M. BARTHELEMY propose un mode de financement partagé entre **l'Etat**, les collectivités locales et la profession.



Pierre MAYET

S O H H A I R E

	Page
1. Situation actuelle	3
1.1 - Mines et carrières	3
1.2 - Les matériaux de carrières	3
1.3 - Le secteur des granulats	4
1.4 - Transports	6
1.5 - Statistiques carrières	6
1.6 - Evolution de la réglementation	12
1.7 - Schémas de carrières existant	13
II. Carrières et environnement	15
2.1 - Carrières de matériaux alluvionnaires	15
2.2 - Carrières de roches massives	16
2.3 - Transports	16
2.4 - Impact selon la taille des carrières	17
III. objectifs des schémas de carrières	19
3.1 - Une gestion plus rigoureuse des procédures	19
3.2 - Consommation de matériaux	19
3.3 - Matériaux alluvionnaires	20
3.4 - Développement des granulats de démolition	22
3.5 - Développement de la production de granulats concassés	23
3.6 - Equilibre production - consommation	23
3.7 - Transports	24
3.8 - Objectifs géographiques	25
3.9 - Réaménagement	26
3.10- Incidence Economique des schémas	26
3.11- Priorité dans l'élaboration des schémas	27
IV. Aspects juridiques et procédure	28
4.1 - Effet des schémas	28
4.2 - Articulation avec les SAGE	28
4.3 - Articulation avec les articles 109 et 109.1 du code minier.	29
4.4 - Articulation avec le code de l'urbanisme	29
4.5 - Champ géographique	30
4.6 - Procédure	31
4.7 - Suivi et révision des schémas	3 3
4.8 - Moyens nécessaires	33
4.9 - Formation des agents de l'administration	34

v. Conclusion	36
1 - Gestion des procédures	36
2 - Consommation des granulats	36
3 - Matériaux alluvionnaires *	36
4 - Granulats de démolition	36
5 - Granulats concassés ‘	37
6 - Equilibre production - consommation	37
7 - Transport	37
8 - Objectifs géographiques	37
9 - Réaménagement	37
10 - Incidence économique	37
11 - Priorité dans l'élaboration des schémas	38

-:-:-:-:-

V - Conclusion

La loi du 4 janvier 1993 a prévu l'élaboration de schémas départementaux des carrières destinés à assurer un équilibre entre les besoins en matériaux et la protection de l'environnement.

La définition précise des objectifs de ces schémas ne peut se faire qu'au niveau local, mais il est possible au niveau national de fixer quelques orientations générales.

1 - Gestion des procédures :

1.1 - L'article 21 du décret du 21 septembre 1977 qui prévoit que l'arrêté d'autorisation cesse de produire effet lorsque l'installation est inactive un certain temps devrait être appliqué avec rigueur.

1.2 - Les autorisations de très petites carrières ne devraient être renouvelées que s'il y a des raisons particulières.

2 - Consommation des granulats

2.1 - Dans la traversée des zones accidentées par les grandes infrastructures de transport, un recours plus fréquent aux ouvrages d'art lorsque cela peut être fait avec un surcoût raisonnable réduirait les volumes de matériaux nécessaires.

2.2 - Les sables et graviers d'alluvions ne devraient pas être utilisés comme remblais lorsque d'autres types de matériaux sont disponibles.

2.3 - L'utilisation de "matériaux locaux" devrait être développée dans les usages où leurs caractéristiques géotechniques sont suffisantes.

3 - Matériaux alluvionnaires

3.1 - la part des matériaux alluvionnaires dans la protection de 'granulats actuellement supérieure à 50 % devrait diminuer de 2 % par an au niveau de la France entière. Cet objectif global peut se traduire par une réduction de l'ordre de 40 % de 1993 à 2003 de la production des matériaux alluvionnaires au niveau de chaque département.

3.2 - les extractions dans le lit mineur des cours d'eau devraient cesser dans un délai de 2 à 3 ans au plus, mis à part le cas de certains bassins torrentiels.

3.3 - les extractions en eau dans les vallées devraient être fortement réduites.

3.4 - un développement prudent des extractions de granulats marins est possible en s'assurant de leur innocuité vis-à-vis de la pêche et des mouvements de sables.

4 - Granulats de démolition

La production de granulats de démolition pourrait être quadruplée au cours des 10 prochaines années.

5 - Granulats concassés

5.1 - La production de granulats concassés devrait être développée pour compenser la réduction de production de matériaux alluvionnaires.

5.2 - La réduction des effets des tirs doit être recherchée, notamment par la réglementation relative aux vibrations.

6 - Equilibre production - consommation

6.1 - Pour certains matériaux relativement rares, il est nécessaire de prendre en considération les besoins nationaux.

6.2 - Pour les matériaux les plus courants et en particulier les granulats, il faut rechercher un équilibre au niveau local, en tenant compte des objectifs de réduction de la production de matériaux alluvionnaires.

7 - Transport

7.1 - l'obligation de créer des voies nouvelles en cas de besoin pour relier les carrières à des voies de circulation importantes en évitant les zones habitées, doit être prévue dans les schémas.

7.2 - les nouvelles carrières de grande taille (plus de 500 000 t/an) situées à plus de 30 ou 40 km des centres consommation devraient être directement raccordées à un moyen de transport en site propre (voie d'eau ou voie ferrée).

7.3 - le trafic ferroviaire doit être développé et l'installation des gros utilisateurs de matériaux sur des emprises ferroviaires dans les zones urbaines ou péri-urbaines doit être facilitée.

8 - Objectifs géographiques

Des objectifs doivent être fixés au niveau local en distinguant les zones a priori interdites et les zones soumises à diverses contraintes.

9 - Ménagement

9.1 - Pour les carrières de sables et graviers dans les vallées, il faut exploiter de préférence les gisements hors d'eau. Pour les carrières exploitées en eau, il faut rechercher la plus grande variété des réaménagements.

9.2 - Pour les carrières de roches massives, une attention particulière doit être apportée au réaménagement des grands fronts.

10 - Incidence économique

A côté des grands groupes qui se sont constitués ces dernières années, il faut conserver des carrières de taille petite ou moyenne (exploitant entre 50 kt/an et 500 kt/an pour les granulats) pour maintenir un réseau de carrières capable de satisfaire les besoins locaux avec le minimum de transport.

La définition claire des objectifs de l'administration à moyen terme (de l'ordre de 10 ans) permettra à la profession de s'adapter à l'évolution dans les meilleures conditions.

11 - Priorité dans l'élaboration des schémas

La réalisation de tous les schémas départementaux en même temps n'est pas possible, ni d'ailleurs nécessaire, il faudra que le Ministre de l'environnement fixe des priorités.

Pour la réalisation de ces schémas, il faudra veiller à la bonne articulation avec les autres schémas relevant de diverses législations, comme je l'ai indiqué au chapitre IV.

Enfin, il faudra allier une assez grande souplesse dans l'élaboration de ces schémas (l'expérience des ZERC prévues par l'article 109.1 du Code minier montre que les procédures trop lourdes sont inapplicables); avec une grande rigueur dans le respect des orientations qui auront été définies. Pour cela il faudra se doter des moyens, notamment statistiques, pour suivre l'application des schémas.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'L' followed by a curved line and a horizontal stroke.