



# Schéma régional des carrières

## *Bilan des schémas*

**COPIL du 19/09/2017**

Emmanuelle PLAT et Pierre CONIL - BRGM PDL

# Contexte

## > Premier bilan réalisé à partir

- Des différents bilans départementaux
- Des compte-rendus des visites réalisées par la DREAL sur les aspects paysagers
- D'une analyse des impacts des carrières et de la logistique associée sur l'environnement

## > Avis des UD DREAL

- Remarques reçues des UD 44, 53 et 85
- Retour d'expériences de la révision des SDC 49 et 72

# Présentation des schémas des carrières

## > 5 schémas départementaux adoptés entre 1996 et 2002

Département	Approbation du précédent SDC	Bilans	Révision SDC
44	09/07/2001	2006 ; 2015	
49	09/01/1998	2001 ; 2004 ; 2006 ; 2012	08/07/2015
53	04/07/2002	2005 ; 2010 ; 2015	
72	02/12/1996	1999 ; 2005	En cours
85	25/06/2001	2005 ; 2008 ; 2015	

# Instruction des dossiers

## > Nombre de dossiers autorisés ou en cours d'instruction (source : Bilan des SDC)

DPT (période)	Dossiers déposés ayant donné lieu à un arrêté d'autorisation ou en cours d'instruction	Renouvellement extension	Nouvelle exploitation
44 (1998 – 2012)	45	31	14
49 (1998 – 2009)	66		
53 (1999 – 2012)	24	18	6
72 (1999 – 2004)	23	12	11
85 (2006 – 2012)	17	12	5

## > Une quinzaine de dossiers refusés ou dessaisis

## > Causes des dossiers refusés ou dessaisis

- Principalement : SDAGE, défrichement, SDC, PLU
- Pas toujours renseignées

# Utilité et suivi des SDC

- > **Pas de refus pour cause d'incompatibilité avec le SDC (sauf 1 en Sarthe)**
- > **Pas de difficulté particulière**
  - excepté dans le Maine-et-Loire pour des dossiers concernant des projets d'alluvionnaires en eau, difficile à analyser au regard du SDAGE
- > **Pas de difficulté avec les schémas voisins**
- > **Pas de difficulté pour la réalisation des bilans**
  
- > **Intégration de ces bilans pas aisée car niveau d'information différent et certaines données difficilement exploitables**

# Principales orientations des schémas

## > Une analyse comparative sous forme de tableaux

## > Principales concordances / divergences

- Promotion d'une utilisation rationnelle et optimale des gisements avec préservation des matériaux nobles pour les usages nobles et l'utilisation de matériaux recyclés (5 schémas)
- Matériaux alluvionnaires
- Limiter au maximum l'incidence du transport des matériaux sur l'environnement et la sécurité publique (5 schémas)
- Préservation des zones sensibles de l'environnement principalement via la hiérarchisation des enjeux environnementaux
- Remise en état
- Études complémentaires sur certaines thématiques (paysage, vibrations, encaissement des installations) traitées de manière hétérogène
- Mise en place de Commissions locales d'information et de surveillance (CLIS) (tous départements sauf Sarthe)

# Sommaire

## > Focus thématique du bilan

- Production/consommation
- Transport
- Utilisation rationnelle et économe des matériaux (dont les ressources secondaires)
- Préservation des zones sensibles
- Amélioration de la démarche environnementale (qualité des études, etc.)
- Mise en place de Commissions locales d'information et de surveillance (CLIS)

## > Impacts environnementaux des carrières

## > Impacts économiques de l'exploitation des carrières

- Non finalisé (manque d'informations)

# PRODUCTION / CONSOMMATION



# Production/consommation (source : DREAL - S3IC)

## > Production totale annuelle

- 46 millions de tonnes produites en moyenne entre 2004 et 2014 (43 entre 2009 et 2014)
- Diminution du % de granulats marins et augmentation des autres matériaux

## > Ratio entre production et réserves autorisées = Nombre d'années potentielles d'exploitation restante

- Inférieures à 10 pour les sables alluvionnaires
- Supérieures ou égale à 25 ans pour les autres matériaux

## > Adéquation besoin/production

- Pas de pénurie
- Départements globalement peu dépendants couvrant une partie des besoins de matériaux des régions voisines (37, BRE, 17, AQI notamment)

## > Ratio de consommation par habitants

- > Supérieur à la moyenne nationale (7) pour tous les départements sauf pour la Sarthe
- > Nette augmentation pour la Mayenne (LGV)

# UTILISATION RATIONNELLE ET ÉCONOME

# Utilisation rationnelle et économe

## > Économie des gisements de granulats roulés préférentiellement réservés à usage béton

- Orientation de l'ensemble des précédents schémas avec des objectifs variables selon les schémas (Charte pour le 72, évolution des cahier des charges pour 44, 53 et 85, etc.)
- Matériaux alluvionnaires représentent 6 % des ressources terrestres avec une réduction respectée (49 et 72) et fermeture des dernières extractions en Mayenne
- Matériaux alluvionnaires en lit majeur : réduction de 3 % tenue et respect du SDAGE dans le 49 et SDAGE satisfait depuis 2013 dans le 72
- Autres matériaux nobles : 98 % de l'éocène et du pliocène réservés à des usages nobles en Mayenne (données insuffisantes pour les autres départements)
- Utilisation de sables issues de roches massives en lieu et place de granulats « nobles » s'est encore peu développée
- Produits recyclés : Proportion de 3 % en 2012 (a peu progressé)
- Sensibilisation des maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre difficile à mesurer mais probablement insuffisante

# **MODE D'APPROVISIONNEMENT ET DE TRANSPORT**

# Bilan mode d'approvisionnement et de transport

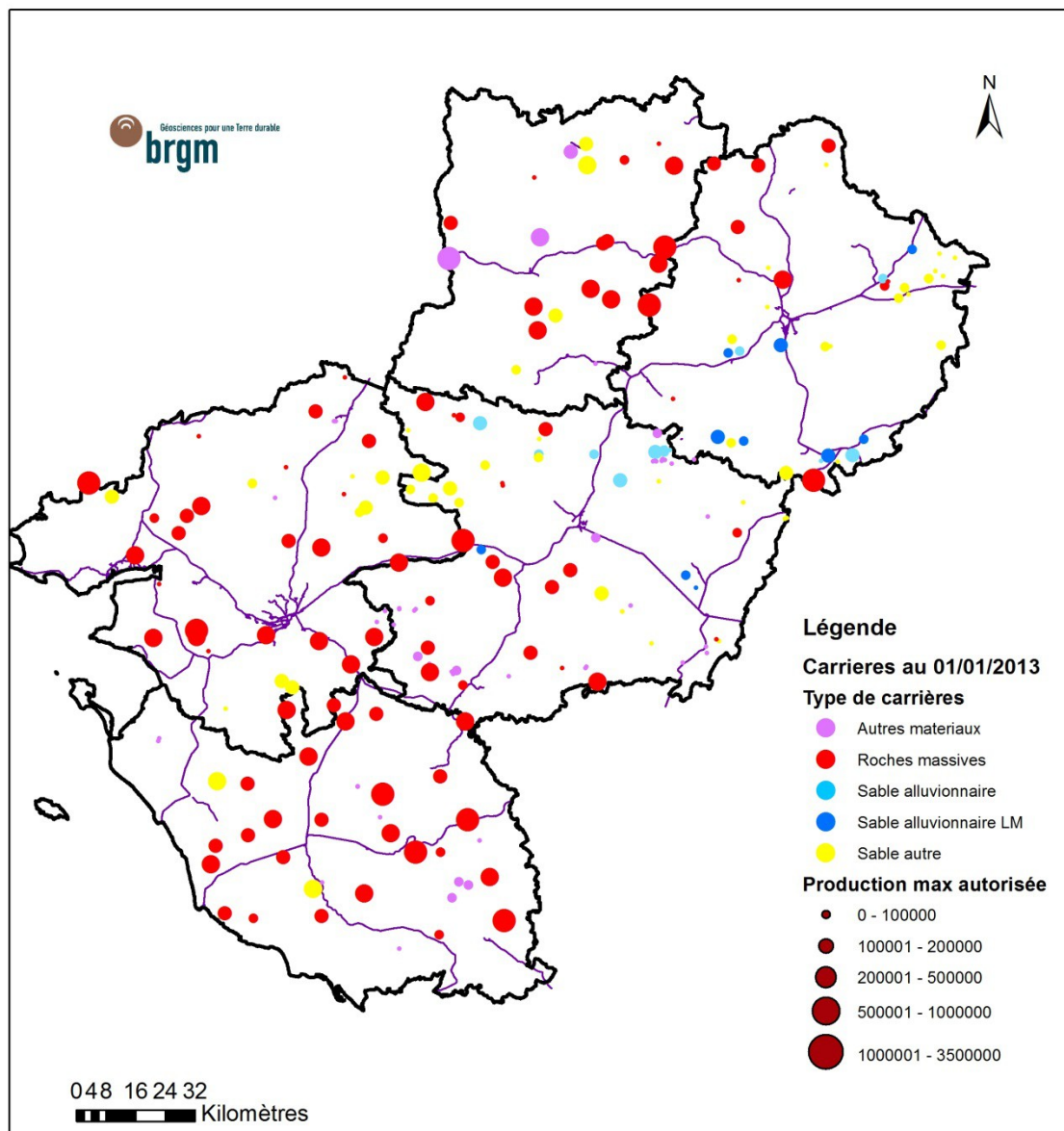
## > Itinéraires et études d'impact

- Les itinéraires empruntés presque systématiquement présentés (y compris petits tonnages)
- Amélioration de la qualité des études d'impacts
- DPT 72 : Majorité des plaintes concernent le transport : points noirs
- DPT 85 : Aménagements des accès aux sites peuvent prendre plusieurs années et peuvent conduire à un déphasage par rapport aux dispositions présentées dans le dossier de demande soumis aux consultations

## > Répartition des carrières, plateformes de stockage et installations utilisatrices

- Répartition des carrières favorable pour assurer l'approvisionnement des zones de consommations avec une distance inférieure ou égale à 30km (excepté la Sarthe du fait de la répartition des gisements)
- 2 plates-forme de mutualisation embranchée pour le transfert de matériaux de carrières au niveau du Mans (72)
- une plateforme embranchée à Château Gontier (53), ouverte en 2013, mais qui n'est pas utilisée pour le transfert de matériaux de carrières
- Cartographie des installations utilisatrices réalisée par la CERC

# Localisation des carrières



# Bilan mode d'approvisionnement et de transport

## > Raccordement au réseau ferré

- 3 carrières disposent d'un embranchement pour l'évacuation des matériaux par voie ferrée
- Pas d'ouvertures de grandes carrières avec raccordement
- Deux extensions de sites existants de plus de 500 000 tonnes/an sans modification des conditions de transport (DPT 72)

## > Voie d'eau

- Approvisionnement en granulats marins grâce aux terminaux de déchargement sis sur les installations portuaires de Montoir de Bretagne (Saint-Nazaire), de la ZI de Cheviré (Nantes aval – 3 installations) et des Sables d'Olonne
- Transport fluvial peu développé

# ZONES SENSIBLES



# Zones sensibles

## > Implantation dans des zones à très forte ou à forte sensibilité

- Volonté marquée des précédents schémas de protéger les enjeux environnementaux
- Certains enjeux forts à très forts demeurent concernés par la présence de carrières
- Quelques carrières ouvertes dans des zones à enjeux très forts
- Impossibilité de déterminer l'évolution des surfaces de zones à enjeux environnementaux impactés par des carrières (données non disponibles)
- Question de la prise en compte des enjeux environnementaux = point clé du SRC

## > Mesure ERC

- Difficulté de mesurer l'évolution des mesures ERC au cours du temps

# QUALITE ET CLIS

# Qualité et CLIS

- Charte Environnement de l'UNICEM
- Qualité des dossiers s'améliorent (évolutions réglementaires, SDAGE et SAGE, SRCE) avec quelques bémols
  - l'appréciation paysagère parfois sujette à interprétation
  - L'encaissement traité de façon disparate
  - Pas de nouveaux essais in situ dans le cadre des études fracturation
- Quelques études spécifiques réalisées ou en cours (« Étude préalable pour l'élaboration d'un cadre de référence pour l'instruction des demandes de carrières de granulats alluvionnaires en région Pays de la Loire », Modélisation du Cénomaniens, etc.)

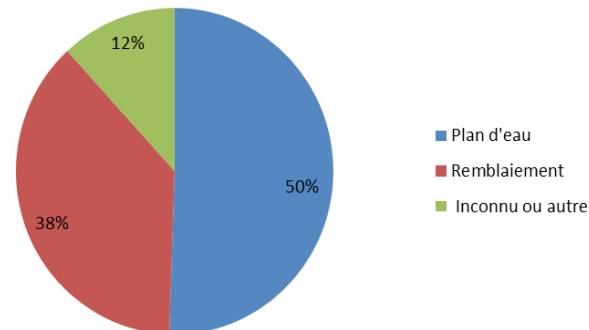
# CLIS

- **Concertation et dialogue entre carriers et acteurs nécessaire**
- **Mise en place de CLIS (Commission locale d'information et de surveillance) variable selon les départements**
  - Peu de CLIS (en 44, 49)
  - Difficulté de réunir régulièrement les membres des CLIS (en 49)
  - Suivi pour la plupart des projets (en 53)
- **Création de CLC (Commission locale de concertation) voire généralisation (44)**
- **Parfois obligation d'informations périodique des acteurs fixés dans les AP (49)**

# IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

# Impacts environnementaux en quelques chiffres

## > Remise en état (sur 93 exploitations terminées)



## > Consommation d'espace

- 6 940 ha autorisés en 2012 (0,2 % territoire régional)
- Consommation d'espace annuelle estimée à 135 ha
- Superficie d'espaces restitués par les carrières non connue avec précision

## > Volet eau

- Quelques ACC et Plans de prévention des risques concernés par des carrières
- En 2017, une seule carrière considérée dans une zone ayant subi une forte extraction (définie dans le cadre du SRC), à savoir Marçon
- 8 carrières situées dans des zones humides d'importance majeure

## > Volet biodiversité

- 2 carrières en zones à très forte sensibilité
- APPB (arrêté protection de biotope) de Vouvray-sur-Huisne (72)
- Limite RNR (réserve naturelle régionale) de Pont-Barré (49)
- Listes des carrières présentes sur les sites Natura 2000 et ZNIEFF 1

# Impacts environnementaux en quelques chiffres

## > Volet paysage

- Compte-rendus de visites établis par la DREAL et préconisations
- Identification des zones de mitage (issus des précédents SDC, des zones ayant subi une forte extraction du SDAGE)

## > Volet transport (internes et externes)

- 35 600 tonnes annuelles d'équivalent carbone (SITRAM 2012,)

Moyen de transport	Milliers de tonnes (SITRAM, 2012)	% de milliers de tonnes	Milliers de tonnes.km (SITRAM 2012 et Distance fournie par UNICEM pour 2012)	% de milliers de tonnes.km
Train	1 760	4,1%	286 350	14,7%
Bateau	2 120	5,0%	106 000	5,5%
Transport routier	38 857	90,9%	1 550 000	79,8%
TOTAL	42 737	100,0%	1 942 350	100,0%

## > Santé et salubrité publique

- Peu d'informations hormis les plaintes

# Principales difficultés / attentes vis-à-vis SRC

- > Réflexions à mener sur l'implantation des carrières dans les zones sensibles**
- > Utilisation des sables/granulats de carrières de roches massives**
- > Pour les remises en état, compétition entre différents type de réaménagement**
- > Pour le remblaiement par des déchets inertes : qualité des matériaux**
- > Compatibilité des PLU et des SCOT avec le schéma des carrières**
- > Éléments d'interprétation du SDAGE vis-à-vis des carrières**



# Merci de votre attention