



Affaire suivie par : Ludivine Boutineau
Tél : 03 51 37 62 51
Mél : ludivine.boutineau@developpement-durable.gouv.fr

Strasbourg, le

**COMPTE RENDU
RÉUNION DU COMITÉ DE PILOTAGE DU SCHÉMA RÉGIONAL DES CARRIÈRES DU 5/02/2021**

Date : 28/09/21	Heure : 10h-12h
Lieu : Visioconférence	
Participants :	cf. liste en annexe
Diffusion du présent compte-rendu :	Membres du COPIL, Site Internet de la DREAL Grand Est.
Nom du rédacteur :	SGARE / DREAL
Pièces jointes :	Support de présentation DREAL

L'objet de ce comité est de faire un point d'étape sur les travaux engagés depuis le 5 février dernier dans le cadre de la réalisation du SRC.

Rappel de l'ordre du jour :

1. Orientations en matière de transport
2. Orientations en matière de réaménagement de carrières
3. Cartographie des ressources potentiellement exploitables – gisements d'intérêt régional ou national
4. Information sur les ressources secondaires
5. Cartographie des enjeux environnementaux 1, 2 et 3
6. Suites des travaux

M. Domange, SGARE Adjoint, ouvre la séance par un tour de table. Il rappelle l'enjeu du schéma régional des carrières et l'objectif d'avoir un avant-projet en 2022.

1. Orientations en matière de transport, Cf. Présentation

M. Boidevezi, chargé de mission au service transport de la DREAL brosse un état des lieux rapide et synthétique en matière de transport pour la région Grand-Est. On note que la région Grand-Est est une région de transit et d'échanges au carrefour de 4 corridors européens. La route est le mode dominant pour le transport de marchandise (80-90 %).

Le transport fluvial et le transport ferroviaire sont respectivement 2 à 3 fois plus développés que dans les autres régions compte-tenu du maillage de canaux de différents gabarits, de fleuves et lignes de fret et d'Installations Terminales Embranchées (ITE) pour les industries.

Bien que ce maillage ne couvre pas tout le territoire, il reste accessible des secteurs les plus urbanisés. La répartition modale est différente en fonction du type de matériaux transportés. Le fluvial et le ferroviaire sont plus avantageux pour les matériaux pondéreux dont la distance de transport est significative. Dans le cadre du transport de granulats, les matériaux sont pondéreux mais la distance de transport relativement réduite, en moyenne 30 km, et la distribution de proximité nécessite de la souplesse compte-tenu de la diversité des clients. Aussi, le transport ferré et fluvial, hors matériaux à haute valeur ajoutée ou distances longues pour un client significatif, n'est pas adapté. Dans ce cadre, les exportations de matériaux à l'étranger (Allemagne depuis l'Alsace) se font à plus de 50 % par la voie d'eau.

M. Adolph indique que la présence d'un point de chargement à proximité des carrières est primordiale. En effet, chaque manipulation conduit à une perte de charge et augmente significativement le coût de transport. Ainsi les ruptures de charge pénalisent sensiblement le passage d'un mode à l'autre.

M. Moroni indique que le client doit également disposer d'une capacité de stockage en relation avec le volume à réceptionner.

M. Colin présente les orientations discutées lors du GT du 19 avril 2021.

Le premier axe de travail est la diminution de l'impact direct du transport routier à proximité de la zone d'extraction en évitant si possible les zones habitées et en privilégiant un itinéraire spécifique.

Le deuxième volet porte sur l'économie d'énergie et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Le troisième est le développement des alternatives à la route et la diversification des modes de transport notamment en étudiant et prévoyant quand cela est possible un mode de transport alternatif à la route dans les dossiers d'autorisation de carrière.

Le quatrième axe est la question du maintien en état des infrastructures existantes. Il semble important de sensibiliser les différents acteurs. Le trajet des matériaux étant en général d'une trentaine de km il est nécessaire de favoriser la proximité des carrières avec les zones de consommation.

La DREAL rédigera les orientations du SRC en matière de transport puis les soumettra aux membres des CT5 pour consolidation, ajustement et validation définitive de la rédaction de cette partie.

2. Orientations en matière de réaménagement, Cf. Présentation

M. COLIN précise qu'il s'agit d'un sujet extrêmement riche qui recouvre de nombreuses sous thématiques : eaux, agriculture, biodiversité, Tous les items n'ont pas été abordés dans le GT3 d'avril 2021. Un focus a été réalisé sur la biodiversité, les milieux aquatiques et la géodiversité. Les thèmes : paysage, zone sensible (Perthois, Bassée, ...), remblayage agricole feront l'objet d'échanges spécifiques.

Les notions de remise en état (notion réglementaire), de réaménagement (complémentaire à la remise en état et étudié dans l'étude d'impact), de réhabilitation s'appliquant aux anciennes carrières abandonnées sont présentées pour favoriser la compréhension des membres du copil. Il est rappelé que tout projet de carrières est soumis à évaluation environnementale et CDNPS.

Les membres du GT3 ont introduit la notion de géodiversité au SRC. Il s'agit de valoriser le patrimoine géologique régional. Ce point est étudié dans l'étude d'impact de façon proportionnée au projet. Si une richesse géologique apparaît, l'objectif est d'essayer de la conserver avec un témoin géologique. Pour les nouveaux projets nous introduisons une disposition pour étudier la possibilité de maintenir un front de taille. Pour information, 107 sites sont inscrits en géodiversité en région dont certains sont des carrières.

Sur la biodiversité, plusieurs mesures tendent à la diversification des milieux en fonction de la typologie du site. Il est recommandé de pérenniser les aménagements écologiques une fois le terrain rendu à son propriétaire et pendant l'exploitation de sensibiliser le personnel et prendre des mesures particulières si des espèces sont découvertes (mise en défens).

Des précautions sont prises sur le développement des espèces envahissantes invasives lors de la remobilisation des stocks de matériaux.

Sur les réaménagements sous forme de plan d'eau, l'objectif est de justifier dans l'étude d'impact : pourquoi ce type de réaménagement a été retenu ? En quoi il est compatible avec les SDAGE ? et de créer des aménagements en faveur de la biodiversité. Le postulat de base étant de restituer le site au plus près de l'état initial quand cela est possible ou avec une plus-value pour la biodiversité. Une attention particulière doit être portée aux plans d'eau de très grande taille ou à vocation multiple qui doivent avoir un caractère exceptionnel.

Le remblayage des plans d'eau sera réalisé sous condition notamment en Alsace avec la mise en place d'un suivi piézométrique.

Des pistes de travail sont présentées sur le volet agricole, forestier et remblayage, elles devront être rediscutées avec les membres du GT3.

Sur le remblayage, la règle 14 du SRADDET est de détourner 1Mt/ an de déchets inertes des carrières et des installations de stockage pour les réutiliser. Aussi, les déchets inertes acceptés en carrière devront ne pas être jugés recyclables au préalable.

M. Klein interpelle le COPIL sur les déchets venant du bâtiment qui contiennent du carrelage avec des colles et de l'amiante. Ils se retrouvent dans les chemins en remblais et dans les carrières. M. Colin indique que cette question dépasse le cadre du schéma régional des carrières. En matière d'acceptation de déchets par les carriers cette activité est très réglementée. Les déchets inertes utilisés en remblais font l'objet d'une acceptation préalable et de contrôles.

M. Moroni complète en indiquant que ce sujet est bien connu et qu'il y a création au niveau national d'une filière REP sur le carrelage qui doit conduire les producteurs de carrelage à mettre en place leur propre système de recyclage.

M. Villerez rajoute que le sujet comporte un volet réglementaire sur la gestion des déchets qui est en train de se structurer. Cette réglementation fait l'objet de contrôles. Cette question ne sera pas traitée dans le SRC mais dans le PRPGD. Néanmoins, le SRC peut s'interroger sur la fonction du remblai et garantir que son utilité soit justifiée.

M. Aumaitre (CEN Lorraine) intervient sur les carrières massives et précise que les réaménagements les plus rudimentaires sont parfois les plus propices à une biodiversité spécifique. Il souhaite que les réaménagements prescrits dans les arrêtés préfectoraux puissent être réévalués en fonction de la biodiversité qui apparaît sur le site. Cette possibilité est prévue dans le SRC des carrières mais seulement à l'initiative de l'exploitant.

M. Aumaitre complète que se placer dans le cadre d'un réaménagement à l'initial n'est pas toujours judicieux compte tenu que les carrières créent des plus-values en termes de biodiversité. M. Adolph indique que la consommation de terre agricole ou de forêt est un enjeu fort également et qu'il faut regarder dans les PLU la vocation des secteurs.

M. COLIN confirme que les carrières se trouvent à l'interface de plusieurs enjeux qui doivent être intégrés dans le SRC.

M. Aumaitre signale parfois la réutilisation de carrières en Lorraine avec des réaménagements agricoles où biodiversité, qui conduisent à des terres de moindre valeur et qui font ensuite l'objet de demandes d'utilisation pour des parcs photovoltaïques.

M. Domange propose de finaliser ces échanges en GT.

M. Adolph propose de remblayer les carrières pour éviter les captures des plans d'eau, car les cours d'eau de Lorraine sont très mobiles. Il conclut que pour le remblayage c'est la personne finale qui accepte le camion qui est la personne la plus importante de la chaîne pour garantir l'acceptabilité des déchets.

3. Cartographie des gisements potentiellement exploitables et classification des GIR / GIN

M. Bauer du BRGM indique que la chargée de mission, Jérôme DURON, a quitté le BRGM et qu'il assure la finalisation de l'étude.

Le BRGM a réalisé une mise à jour de l'inventaire des carrières actives (environ 400) avec l'appui de l'UNICEM. Une trentaine de carrières ont fermé depuis le premier inventaire de 2018. L'étude en cours recense également près de 20 000 carrières fermées en Grand Est. Cet inventaire a permis de recenser 77 ressources lithostratigraphiques reclassées dans la liste des 10 grands types de ressources de l'instruction technique des SRC.

A partir de ces ressources, la première étape a consisté à superposer les enjeux afin d'identifier les gisements potentiellement exploitables (GPE).

Ce croisement conduit en moyenne à une réduction de 14 % des GPE pouvant être beaucoup plus marquée en craie (22%) et zone alluviale (35%).

Les GPE de minéraux industriels (MI), de roches ornementales (ROC) et Granulats ballast vont selon des critères faire l'objet de propositions de classement en gisement d'intérêt nationaux (GIN) ou régionaux (GIR). Ce travail est réalisé dans le cadre d'une démarche associant les exploitants pour une meilleure connaissance du gisement potentiel (courrier) et une redéfinition de contours soit à la baisse pour les très grands polygones, soit en élargissant les zones en tenant compte de la géologie locale.

Des échanges s'engagent entre M. Moroni, Président de l'Unicem Grand Est, et M. Adolph de la DDT54 sur les fuseaux de mobilité et la terminologie légale. M. Colin précise que l'arrêté ministériel d 22/09/1994 interdit les carrières dans les fuseaux de mobilité et que ce même arrêté indique que l'exploitant peut définir ce fuseau par une étude. Enfin, dans le cadre du SRC, les fuseaux de mobilité sont classés en niveau 0¹ dans la classification des enjeux environnementaux, mais ne sont pas pris en compte dans la définition des GPE compte tenu qu'ils peuvent être redéfinis par l'exploitant. M. Villerez confirme que le SRC n'est pas le bon document pour définir les fuseaux de mobilité.

M. Adolph demande si des gisements exploités depuis des décennies dans la vallée de la Moselle et arrivant en fin d'exploitation vont bénéficier du statut de gisement d'intérêt régional ou national. M. Bauer indique que seuls les minéraux industriels (MI), les roches ornementales (ROC) et les granulats de ballast peuvent faire l'objet de cette classification. Les autres granulats présentent un intérêt mais font l'objet d'une consommation de proximité ou bassin. Ils seront traités dans le cadre d'une approche spécifique à la région Grand-Est en définissant des zones d'influence/ d'actions autour de la ressource exploitée dans un rayon de 2,5 km.

4. Information sur les ressources secondaires

Sur les ressources secondaires, il est judicieux de distinguer les déchets inertes du BTP de tous les déchets venant d'autres process industriels.

L'évaluation des quantités s'est basée sur l'inventaire des déchets du BTP via l'observatoire Grand Est. On estime à 17 millions de tonnes, hors réemploi, le volume de déchets du BTP disponibles. Pour les autres déchets inertes (hors stockage, crassiers), on les estime à 1 million de tonnes, auxquels il peut être rajouté 2 à 3 millions de tonnes de sables de fonderie.

Les déchets industriels sont soumis à des précautions spécifiques, de fait tous les gisements ne sont pas mobilisables en l'état. Dans la suite des travaux du SRC, il est validé de ne travailler de manière approfondie que sur les déchets du BTP (prospective et évolution de la ressource pour les scénarios), l'objectif étant d'estimer les déchets du BTP pouvant se substituer aux matières primaires.

1 Niveau 0 = interdiction

5. Cartographie des enjeux environnementaux 1, 2 et 3

M. Colin rappelle que lors du Copil du 5 février, la hiérarchisation des enjeux environnementaux a été validée.

Une carte dynamique a été réalisée reprenant l'ensemble des ressources, la localisation des carrières et les contraintes environnementales.

M. Villerez indique que cet outil permet aux parties prenantes du SRC de pouvoir croiser l'ensemble des données visuellement à l'échelle de la région.

Les liens des cartographies dynamiques disponibles pour travailler sur le SRC sont les suivants :

- la carte en ligne des zonages environnementaux croisés aux ressources lithostratigraphiques nommée "Ressources primaires" :
https://carmen.developpement-durable.gouv.fr/12/RessCarr_R44_201208.map
- la carte en ligne consacrée à la logistique nommée "État des lieux de la logistique"
https://carmen.developpement-durable.gouv.fr/12/LogistCarr_R44_210505.map

La DREAL envoie le lien sur la cartographie.

6. Suites des travaux

La prochaine étape du schéma, après la connaissance fine du gisement, sera de travailler sur le volet prospectif, à savoir comment nous pourrions répondre à nos besoins avec une projection à 12 ans. On distinguera les MI et ROC, car ils répondent à des besoins spécifiques alors que les granulats sont eux liés à l'évolution de la population.

La DREAL va commander une étude sur ce volet prospectif avec un rendu attendu pour fin 2021/ début 2022.

Les scénarios d'approvisionnement nécessitent l'état des lieux des capacités des carrières, les enjeux environnementaux et la vision prospective des besoins. Il y aura des hypothèses pour construire les scénarios avant d'en retenir collectivement un, puis le schéma décrira les conditions d'implantation des carrières. Dans l'attente, le travail sur les orientations se poursuivra sur la protection des zones sensibles, des paysages et le réaménagement des carrières.

Le décalage du calendrier sera d'environ 6 mois. Un copil de validation des orientations se déroulera en avril/ mai, 2022 et un copil avant projet en juin 2022.

M. Klein interroge l'assistance sur les indicateurs relatifs aux terres agricoles consommées et déjà impactées et les ressources encore disponibles pour les générations à venir.

Mme Boutineau indique que ces indicateurs n'existent pas à ce jour mais qu'il y a une attente dans le cadre du SRC.

M. Maillard demande à ce qu'il y ait plus de visibilité sur la partie rédactionnelle du SRC.

La profession est en attente de documents finalisés pour ne plus se poser de questions sur les parties traitées. L'UNICEM indique que certaines données pourraient être actualisées notamment sur les déchets du BTP via l'observatoire et qu'une vision prospective sur le bâtiment serait utile.

M. Cazin, Directeur adjoint de la DREAL, indique que la partie rédactionnelle va pouvoir commencer, car de nombreux principes ont été discutés et actés.

M. Maillard demande une réunion en présentiel pour les prochains COPIL et propose de visiter une carrière pour donner une idée plus opérationnelle aux membres du COPIL. M. Domange indique que cette proposition sera étudiée en fonction des conditions sanitaires à venir et clôture le COPIL en remerciant l'ensemble des membres.

Suite à donner :

Qui	Actions	Date limite de réalisation
DREAL (SPRA, SEBP, ST)	Rédiger les orientations du SRC en matière de transport et de remise en état puis les soumettre aux membres des CT5 et CT3 pour consolidation et validation définitive.	2 mois
DREAL (SPRA, SEBP)	Organiser un GT3 spécifique pour traiter du paysage et des zones sensible (Perthois, Bassée, ...) et dégager des orientations partagées. Échanger avec les parties prenantes sur les réaménagements agricoles et forestiers et sur le remblayage.	4 mois
DREAL (SPRA)	Envoyer le lien sur la cartographie. Consolider la cartographie sur la base des retours des membres du COPIL	Joint au CR 3 mois
BRGM	Restituer les livrables sur la cartographie des ressources potentiellement exploitables – gisements d'intérêt régional ou national	1 mois
DREAL (SPRA)	Engager le marché pour le volet prospectif	15 jours
DREAL (SPRA)	Retenir le bureau d'études pour le rapport d'évaluation environnementale suite à la clôture de l'appel d'offre	1 mois

Le Secrétaire Général Adjoint pour les Affaires Régionales et Européennes

Nicolas Domange

~~Pour la Préfète et par délégation~~
Le Secrétaire Général Adjoint pour
les Affaires Régionales et Européennes

ANNEXE: liste des participants

Nicolas Domange, Stella Jelden : préfecture de région, SGARE
Patrick Cazin-Bourguignon, François Villerez, Philippe Liautard, Pierre Casert, Nicolas Boidevezi, Véronique Chabroux, Florent Colin, Ludivine Boutineau : DREAL Grand Est
Patrick Adolph : DDT54
Khaled Fares : DDT57
Chloé Rielh : DDT68
Xavier Lugerini (excusé) : VNF
Eve Zimmermann : Fédération Nationale des SCOT
Anne Bossy (excusée) : DRAAF
Adrien Matuszczak, Michael Clément : Région Grand-Est
René Diyelani : CERC Grand-Est
Sébastien Cornu (excusé), Mireille Daudier : Minéraux Industriels France
Carole Scheckle, Rémy Moroni, Romain Maillard, Antoine Marx, Stéphane Charbonneau : UNICEM
Ludovic Hantz (excusé) : Syndicat national des recycleurs du BTP
Sandra Rimey : Minéraux Industriels France
Stéphan Helmbacher : Fédération nationale des Transports Routiers Grand-Est et Unicem
Vincent Tissot (excusé) : Société Française pour le Droit de l'Environnement
Véronique Delmas représentée par M. Pajon : Parc Naturel régional de la Forêt d'Orient
Damien Aumaitre : Conservatoire d'Espaces Naturels Lorraine
Jean-Marie Fernandez, Thierry Marguet : Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse
Anne-Louise Guilmain : Agence de l'eau Seine Normandie
Hugues Bauer : BRGM
Jacques Cornec : Association des maires de France
Patrick Klein : France Nature Environnement

