

Annexe au rapport de synthèse

Modifications proposées dans la rédaction du SDC09 suite à l'avis de l'Autorité Environnementale (texte en bleu)

1) Précisions sur la méthodologie utilisée pour le classement des sites géologiques (p. 54 du projet de SDC)

- Sites géologiques :

L'ensemble du patrimoine géologique est concerné par les aspects minéralogiques, paléontologiques, sédimentologiques, stratigraphiques, tectoniques, etc. Actuellement, il n'existe pas de loi permettant une protection des sites géologiques sur l'ensemble du territoire. Toutefois, certains de ces sites sont protégés, après une procédure d'enquête, au titre des sites ou bien des réserves naturelles.

Les articles L.411-2 et L.342-1 du code de l'Environnement permettent de fixer une liste de sites minéralogiques, ou paléontologiques, sur lesquels une réglementation pourrait être mise en place. L'article L.411-5 du code de l'environnement donne corps à l'inventaire du patrimoine naturel, où la géologie tient toute sa place. L'état en assure la conception, l'animation et l'évaluation. Le muséum national d'histoire naturelle en assure la responsabilité scientifique.

En Ariège, l'inventaire du patrimoine géologique a été validé par le CSRPN (Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel) le 2 mars 2012.

L'inventaire du patrimoine géologique de ce département fait apparaître un patrimoine varié qui reflète sa géologie et surtout l'histoire des industries minières dans l'Ariège. Ainsi, 240 géosites ont été inventoriés et leurs intérêts géologiques principaux sont dominés par la minéralogie (140 sites ; 58 %) et les ressources naturelles (44 ; 18 %) (*cf. précisions en annexe 4*).

Une note a été attribuée à chaque site au regard de plusieurs critères et de coefficients multiplicateurs (utilisation d'un logiciel spécifique, GEOTOPE). Les sites ont été classés dans 4 catégories, de 0 à 3 étoiles :

- de 1 à 10 points : le site n'a pas d'étoile et présente un intérêt local.
- de 11 à 20 points : le site dispose d'une étoile et présente un intérêt départemental.
- de 21 à 30 points : le site a deux étoiles et possède un intérêt régional.
- au-dessus de 31 points : le site est classé "3 étoiles" et a un intérêt national à international.

En cas de découverte de sites géologiques d'intérêt patrimonial important (paléontologie, minéralogie...) au cours de l'exploitation d'une carrière, l'exploitant devra en aviser très rapidement le muséum d'histoire naturelle de Toulouse qui pourra travailler à leur sauvegarde en collaboration avec l'entreprise et les scientifiques compétents.

Les sites géologiques "3 étoiles", "2 étoiles" et "1 étoile" sont classés en zone orange.

⇒ cf. ORIENTATION n° 1

2) Précisions sur la possibilité de réaménagement des gravières en parc photovoltaïque (p. 66 du projet de SDC)

- Centrales photovoltaïques : De nouvelles expériences d'utilisation des plans d'eau mis à jour consistent à les commuter en surfaces disponibles pour accueillir des centrales photovoltaïques. Cette possibilité permet de diminuer les surfaces offertes à l'évaporation et la compétition avec les surfaces agricoles déjà touchées par les exploitations de graves.

A ce jour, il n'y a pas eu de tel projet en Midi-Pyrénées. Cependant, une doctrine régionale a été réalisée afin de permettre aux services de l'État d'instruire les projets solaires photovoltaïques. Le document est téléchargeable sur le site internet de la DREAL :

<http://www.midi-pyrenees.developpement-durable.gouv.fr/doctrine-regionale-photovoltaïque-a6243.html>

La doctrine régionale attire l'attention sur le fait que les carrières restent des installations classées jusqu'à la délivrance du P.V. de récolement et que le projet photovoltaïque ne les dédouane pas de leurs obligations de réaménagement en prenant en compte leur environnement.

Enfin, les carrières qui sont d'ores et déjà réaménagées pour un retour à l'usage agricole sont à considérer comme des terrains à vocation agricole, incompatibles avec du photovoltaïque, et non comme un site industriel compatible avec du photovoltaïque.

3) Orientation n° 3 : "PROMOUVOIR DES MODES DE TRANSPORT DES MATERIAUX ECONOMES EN GAZ A EFFET DE SERRE (p. 79-80 du projet de SDC)

La loi Grenelle 1 a fixé pour objectifs de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2020, en donnant notamment la priorité au rail : il s'agit d'augmenter la part du fret non routier et non aérien de 25 % d'ici 2012 et d'atteindre une part modale des transports non-routiers et non-aériens de 25 % à l'échéance 2022.

Ces objectifs ont été traduits au niveau régional dans le SRCAE (Schéma Régional Climat-Air-Energie), adopté en juin 2012 en Midi-Pyrénées : ainsi, pour le secteur des transports, une réduction de 13 % des émissions de gaz à effet de serre est visée en 2020 par rapport aux émissions de 2005.

Réduire le recours au transport des matériaux par camion permettrait également de réduire les risques induits par ce type de transport sur le trafic routier.

La route assure l'essentiel des transports de marchandises dans la région (96 %) : seulement 5 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par le fer en 2006. En Midi-Pyrénées, les matériaux de construction et de carrière représentent plus de 50% des tonnages de marchandises transportées (62 sur 120 Millions de tonnes), tous modes de transport confondus, et constituent plus de 70% des tonnages qui restent en Midi-Pyrénées, traduisant la dynamique de croissance démographique et économique de la région (données de 2006).

Deux postes se distinguent dans le transport des matériaux de carrières : le transport au sein de la carrière pour une faible part d'émissions et le transport vers le lieu de mise en œuvre pour l'essentiel des émissions de GES. La réduction des émissions issues de l'extraction proprement dite est difficilement réalisable.

Afin de réduire le transport par camions de matériaux, le schéma des carrières prend les orientations suivantes :

Transport au sein des carrières :

Une réduction des émissions peut être réalisée par le remplacement des dumpers ou tombereaux par des convoyeurs à bande (ou tapis de plaine).

- La mise en place de convoyeurs à bandes (ou tapis de plaine) est à privilégier pour le transport interne au sein des carrières. La demande d'autorisation devra présenter les éléments techniques et financiers justifiant le mode de transport retenu.

Transport vers les lieux de mise en œuvre :

D'une manière générale, il importe de rapprocher les zones de production des zones de consommation pour réduire les distances et les temps de transport. Cette problématique sera examinée avec attention dans les dossiers de demande d'autorisation.

La réduction des émissions dues au transport des matériaux depuis les lieux d'extraction vers les sites de mise en œuvre peut être réalisée en choisissant le transport ferroviaire :

- soit directement à partir du site d'extraction s'il est relié au réseau ferroviaire par un embranchement ferroviaire dédié (installation terminale embranchée),
- soit en utilisant des plates-formes ferroviaires existantes ou à créer à proximité des sites d'extraction.

En Ariège, la ligne Toulouse-La Tour de Carol passe au cœur de la zone d'extraction alluvionnaire de Saverdun-Montaut et la distance entre cette zone et l'agglomération toulousaine est d'environ 60 km. Les conditions sont donc favorables à l'utilisation de cette ligne pour alimenter l'agglomération toulousaine en granulats.

- **Le transport par train des granulats extraits en basse vallée de l'Ariège est imposé pour a minima 50 % de la production de chaque site, dès lors que ces matériaux sont exportés hors du département.** Cette disposition est cohérente avec celle définie dans le schéma départemental des carrières de Haute-Garonne qui impose le recours à un mode de transport alternatif à la route pour une fraction des granulats extraits à destination de l'agglomération toulousaine. Concernant l'exportation des matériaux hors de l'Ariège, les départements limitrophes et les bassins de consommation de Midi-Pyrénées sont à privilégier afin de ne pas exercer une trop forte contrainte sur la production départementale.
- **Dans tous les autres cas, une étude technico-économique est jointe au dossier de demande d'autorisation, étudiant la faisabilité d'un transport ferroviaire, dont l'acheminement des matériaux entre la zone d'extraction et l'installation terminale embranchée (ITE),** sous réserve de la capacité du réseau ferroviaire. Elle permet de justifier le mode de transport retenu.
- **Les solutions techniques permettant de limiter le pré-acheminement par camion des matériaux de carrières vers l'ITE doivent être privilégiées.**
- La date de mise en place d'une ITE est fixée au cas par cas dans chaque arrêté préfectoral en fonction des délais techniques de réalisation estimés par RFF. Pour mémoire et s'agissant des 4 carrières déjà autorisées dans la basse vallée de l'Ariège, le transport des granulats par train doit être mis en place avant le 31/12/2014.

4) - Ajout de la liste des captages d'alimentation en eau potable en Annexe 4 du SDC "Zones protégées au titre d'enjeux environnementaux" (cf. liste)

- Consultation d'un hydrogéologue agréé pour tout projet de carrière situé dans le périmètre rapproché ou éloigné d'un captage (modification du tableau en 8.3 - Synthèse hiérarchisée des enjeux environnementaux) :

Extrait du tableau "Synthèse hiérarchisée des enjeux environnementaux" :

SANTÉ PUBLIQUE		
Périmètre de protection <u>immédiat</u> des captages AEP	ZONE ROUGE	Interdiction de l'ouverture de nouvelles carrières et de l'extension des carrières existantes
Périmètre de protection <u>rapproché</u> et <u>éloigné</u> des captages AEP	ZONE ORANGE	Étude d'impact comportant un volet hydrogéologique détaillé + Avis d'un hydrogéologue agréé sur le projet, renouvellement ou extension de carrière