



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU DOUBS

M. DEBACHE
10/04/05
/

DIRECTION DES COLLECTIVITES LOCALES ET DE L'ENVIRONNEMENT

BUREAU DE L'ENVIRONNEMENT

ARRETE 2005/DCLE/4B/N° 2005 1105 02252

OBJET :

**LE PREFET DE LA REGION FRANCHE-COMTE
PREFET DU DOUBS
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu la loi n° 93-3 du 4 janvier 1993 relative aux carrières,

Vu le Code de l'Environnement et notamment son article L515-3,

Vu le décret n° 77-1133 du 21 septembre 1977 modifié,

Vu le décret n° 94-486 du 9 juin 1994 relatif à la commission départementale des carrières,

Vu le décret n° 94-603 du 11 juillet 1994 relatif au schéma départemental des carrières et notamment son article 6,

Vu l'arrêté préfectoral n° 3214 du 16 juin 1998 portant approbation du schéma départemental des carrières du Doubs et notamment son article 5,

Vu les résultats et les préconisations de l'étude Etat- Conseil Régional de novembre 2004 relative à l'analyse de l'approvisionnement et la gestion des matériaux des grands projets de FRANCHE-COMTE,

Vu le rapport et les propositions de la Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement en date du 31 janvier 2005,

Vu l'avis de la commission départementale des carrières du DOUBS, réunie en séance du 26 avril 2005 visant à mettre à jour le schéma susvisé, compte tenu des besoins en matériaux générés par les grands chantiers d'infrastructure projetés dans le tiers nord de la FRANCHE-COMTE ;

Considérant que cette mise à jour ne porte pas atteinte à l'économie générale du schéma départemental des carrières du DOUBS,

Sur proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Doubs,

ARRETE

Article 1.

Le rapport de synthèse constitutif du schéma départemental des carrières du DOUBS est mis à jour comme suit :

1.1 Le dernier alinéa du paragraphe 5.2.4. Conditions d'implantation de nouvelles carrières : a) Règles générales, est remplacé comme suit :

"Eu égard aux capacités de production des carrières existantes, la réalisation des grands chantiers à venir dans le Nord Franche-Comté aux premiers rangs desquels figure la construction de la ligne LGV Rhin Rhône Branche Est, nécessite que soient trouvées de nouvelles zones d'extraction pour permettre un contexte concurrentiel dans un marché équilibré afin d'éviter soit des hausses de prix trop importantes, soit des risques de surproduction pouvant conduire à une augmentation non voulue des exportations..

Dans le cadre des orientations et objectifs prioritaires définis précédemment et visant à réserver les alluvions aux seuls usages pour lesquels ces matériaux sont absolument indispensables, les nouvelles carrières liées à ces chantiers exceptionnels seront des sites de roches massives.

La ressource alluvionnaire sera ainsi écartée des travaux de terrassement des chantiers considérés.

Toute demande d'autorisation d'exploitation de carrière ou d'extension de carrière existante, pour répondre à ces chantiers exceptionnels devra être justifiée par le pétitionnaire qui produira une étude technique et économique comparative des conditions d'approvisionnement à partir des sites autorisés les plus proches. A cet égard il faut rappeler que ces projets sont étudiés et conçus de manière à limiter les apports de matériaux extérieurs aux chantiers, en équilibrant au mieux les volumes de remblais et les volumes de déblais réutilisables.

Il est possible également d'économiser des matériaux en stockant provisoirement les éventuels déblais excédentaires d'un chantier en vue de les réutiliser sur un autre chantier programmé ultérieurement dans la région".

1.2 Le paragraphe 5.2.4. Conditions d'implantation de nouvelles carrières : c) Carrières en roches massives calcaires est complété comme suit :

"L'ouverture de toute nouvelle carrière de matériaux liée aux chantiers exceptionnels à venir, est assujettie à autorisation préfectorale délivrée au titre du Code de l'Environnement.

Au regard des règles générales mentionnées au paragraphe 5.2.4.a) il s'agira de sites de roches massives dont les qualités géotechniques décrites dans les dossiers de demandes d'autorisation, répondront aux besoins qu'ils sont amenés à satisfaire.

Le nombre de nouveaux sites doit être raisonnable pour prévenir un effet de mitage du paysage.

Pour éviter une trop grande extension de chaque carrière et corrélativement le dégagement de grandes quantités de matériaux de découvertes et de stériles, les gisements présentant des épaisseurs importantes de matériaux de bonne qualité requise seront privilégiés.

S'agissant de mobiliser de nouvelles ressources pour des chantiers exceptionnels, en l'occurrence la Ligne LGV, les autorisations délivrées dans ce cadre, qu'il s'agisse de nouvelles carrières ou d'extension de carrières existantes, seront strictement limitées à la durée de ce chantier et exclusivement pour la satisfaction des besoins de celui-ci.

A défaut de leur être contigus, les projets correspondants devront présenter un caractère de proximité marqué par rapport aux zones de besoins à satisfaire afin de limiter au maximum les distances de transport et les nuisances associées.

Conformément au paragraphe 3.7. , une attention tout à fait particulière sera portée à cet égard dans les dossiers de demande d'autorisation sur l'impact du transport des matériaux vers les lieux d'utilisation, sur les itinéraires empruntés et sur la sécurité.

Une desserte par piste dédiée pour rejoindre l'emprise des chantiers est à privilégier ainsi que les itinéraires les plus directs avec des voies adaptées et ne traversant pas de zone habitée.

Les zones d'exploitation seront préférentiellement des zones sans ou à faibles enjeux environnementaux et humains. A défaut, les projets devront être rendus compatibles avec les enjeux en cause.

Pour les nouvelles carrières créées spécifiquement pour répondre aux chantiers exceptionnels :

Les installations de traitement des matériaux et des infrastructures associées devront être de type mobiles pour être évacuées dès la fin du chantier. Elles seront préférentiellement localisées à l'intérieur des zones réservées aux exploitations ou à défaut à leurs voisinage immédiats. Les aménagements qui pourraient être nécessaires pour prévenir ou limiter les effets des travaux d'exploitation, devront être réalisés au tout début de l'ouverture des carrières et être opérationnels dès le début des travaux d'extraction.

La remise en état des zones considérées devra être soignée. Elle visera à remblayer le maximum de vides créés par des matériaux inertes de terrassement excédentaires afin d'obtenir une cicatrisation complète de la zone des travaux. Axée sur la meilleure intégration paysagère, elle sera guidée par les orientations énoncées au paragraphe 8. et englobera les dessertes spécifiques créées et qui ne présenteraient pas d'utilité en fin de travaux.

Elle devra être achevée dans un délai court après l'exploitation (au plus 1 an).

La remise en état devra avoir fait au demeurant l'objet d'un descriptif précis dans le cadre de la demande d'autorisation d'exploitation et les raisons du parti retenu y seront motivées, parmi les solutions envisagées.

Des excédents de matériaux de qualité pourront le cas échéant subsister sur les sites dans la perspective de leur valorisation à condition que les stocks résiduels soient bien circonscrits et fassent l'objet de "modelages paysagers".

1.3 Les 5° et 6° alinéas du paragraphe 5.4 Evaluations des besoins sont remplacés comme suit :

« -En ce qui concerne les chantiers à caractère exceptionnel concernant le département du DOUBS et aux premiers rangs desquels figure la construction de la Ligne LGV Rhin Rhône Branche Est, ils ont été intégrés dans une analyse plus globale de l'approvisionnement et de la gestion de l'ensemble des grands chantiers à venir dans la région Nord Franche-Comté permettant de localiser les projets excédentaires ou déficitaires en matériaux et d'examiner les possibilités et opportunités d'échanges de matériaux entre eux.

Les chantiers routiers devraient pouvoir être approvisionnés par les carrières existantes recensées aux voisinages des chantiers. L'augmentation de la production nécessaire devrait être modeste et pouvoir être supportée par les carrières en place. Cependant pour les chantiers proches de la ligne LGV, ceci ne sera possible que si l'approvisionnement de cette dernière est assuré de manière à ne pas saturer les carrières existantes.

L'influence de cette infrastructure ferroviaire est en effet prépondérante sur l'ensemble des grands travaux. Son approvisionnement ne peut raisonnablement pas être assuré par les seules carrières existantes compte tenu de la durée relativement courte des travaux de terrassement (environ 3 ans) et des risques de saturation pouvant survenir à certaines périodes et sur certaines zones.

Pour les minimiser, l'ouverture de nouvelles zones spécifiques d'extraction est ainsi à prévoir dans le département du DOUBS, le long du tracé.

Les règles énoncées au paragraphe 5.2 concernant l'utilisation rationnelle des granulats alluvionnaires sont étendues à l'ensemble des chantiers exceptionnels à venir.

Le recours à la ressource alluvionnaire pour les opérations de terrassements de ces chantiers est exclu et dès lors, seules les carrières exploitant des roches massives pourront être sollicitées pour les approvisionnements de ces chantiers".

1.4. Le paragraphe 5.4.3. Besoins en roches massives calcaires est complété comme suit :

"Les seuls besoins en matériaux calcaires pour l'ensemble de la ligne LGV Branche Est ont été évalués globalement à 6 millions de tonnes après optimisation des mouvements de matériaux permettant d'économiser la ressource minérale et de réduire les besoins en matériaux.

Le ballast constitué de matériaux éruptifs nécessaires à la réalisation de la ligne LGV n'est pas pris en compte eu égard à la provenance maîtrisée par RFF de ces matériaux qui sont très particuliers et exploités dans un nombre restreint de carrières réparties sur le territoire national et dont une seule est située en FRANCHE-COMTE et hors département du DOUBS.

Les règles définies aux paragraphes 5.2.4.a) et 5.2.4.c) sont applicables pour l'implantation des nouvelles carrières à exploiter pour les besoins exceptionnels en matériaux liés aux grands chantiers à venir".

1.5. Le paragraphe 5.4.4. Hypothèse du projet de TGV Rhin-Rhône est abrogé.

Article 2 :

La mise à jour du rapport de synthèse constitutif du schéma départemental des carrières du DOUBS, peut être consultée à la Préfecture de BESANCON et en Sous-Préfectures de MONTBELIARD et PONTARLIER. Un exemplaire est adressé au Conseil Général du Doubs ainsi qu'aux commissions départementales des carrières de la HAUTE-SAONE, du JURA et du TERRITOIRE DE BELFORT.

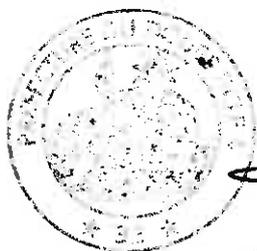
Article 3 : Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture , MM les Sous-Préfets de MONTBELIARD et PONTARLIER, Monsieur le Directeur Régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des actes administratifs et dont un extrait sera inséré dans deux journaux locaux diffusés dans le département.

Une ampliation sera adressée à :

- M. le Directeur Départemental de l'Equipement,
- M. le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt,
- M. le Chef du Service Départemental de l'Office National des Forêts,
- M. le Directeur Départemental des Affaires Sanitaires et Sociales,
- M. le Chef du Service Interministériel de Défense et de Protection Civile,
- M. l'Architecte des Bâtiments de France,
- M. le Directeur Régional des Affaires Culturelles,
- M. le Directeur Régional de l'Environnement.

Pour Copie Conforme
Pour le Préfet
Le Chef de Bureau D'Aménagement

Yannick LECUYER



Besançon le,
Le Préfet

11 MAI 2005

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général

Bernard BOULOC