



Sarnac 09120 VENTENAC

05 61 60 78 88

[comite.ecologique.ariegeois@sfr.fr](mailto:comite.ecologique.ariegeois@sfr.fr)  
[cea09ecologie.org](http://cea09ecologie.org)

## CONFÉRENCE DE PRESSE DU 8 OCTOBRE 2013

### Le Schéma Départemental des Carrières 09, (SDC09)

#### Historique

Le SDC09 a été élaboré en 2003 par la CDNPS pour une durée de 10 ans. A la suite de problèmes de refus par la population rencontrés par les carrières et l'administration en Haute-Garonne autour de l'agglomération Toulousaine le préfet, qui était aussi préfet de région, a souhaité déplacer l'activité d'extraction de graviers vers la basse vallée de l'Ariège, moins « sensible »  
En 2009, d'une façon discrète le SDC09 a été modifié.

Arrivant à son terme en 2013, une révision du SDC09 est engagée en septembre 2011. Cette révision est élaborée par la CDNPS où le CEA est membre titulaire.

Cette révision est pratiquement achevée et devrait aboutir à un vote final en CDNPS avant la fin de l'année.

#### Contexte réglementaire

L'article L.515-3 modifié par la LOI n°2010-874 du 27 juillet 2010 - art. 51 (V) fixe les objectifs suivants : « *Le schéma départemental des carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites.* »

*extrait de la circulaire du 11/01/1995 relative à l'élaboration du SDC*

**Dans la cuisine du nouveau SDC**

Le schéma départemental des carrières est élaboré à l'initiative de la commission départementale des carrières et par elle. Il importe que le schéma départemental des carrières soit et reste l'affaire de la commission départementale des carrières. Vous pouvez faire participer à son élaboration, dans les conditions proposées ci-dessous des personnes et instances n'appartenant pas à la commission, mais il est essentiel qu'elle assure elle-même, sous votre présidence, la conduite et la plus grande part de l'élaboration du document, notamment la définition de ses orientations et objectifs.

### **ou : la concertation à sens unique**

Dans le cadre de la CDNPS un comité de pilotage (COPIL) a été créé avec deux représentants par collège. (administrations, élus, professionnels et associations/agriculture)

Ce COPIL a formé deux groupes de travail : l'un sur les aspects économiques, l'autre s'occupant des questions d'environnement. De nombreuses personnes extérieures y ont participé.

Ces nombreuses réunions, souvent bien animées, ont été gérées par la DREAL et par le secrétaire général de la préfecture .

De très (trop?) nombreux documents nous ont été fourni par l'UNICEM et la DREAL.

Nous (le Chabot, M. Mistou de la chambre d'agriculture, certains élus, le PNR et le CEA) n'avons pas cessé d'exprimer nos désaccords avec certaines des formulations et orientations prises, n'avons pas cessé de faire des propositions et d'alerter sur les risques et incohérences du nouveau SDC.

Pratiquement rien na été retenu.

Même la demande de mise au vote en CDNPS d'une modification d'une phrase (pour en préciser le sens : moratoire sur de nouvelles gravières) nous a été refusée .

L'impression d'un SDC imposé et élaboré à d'autres niveaux et dans lequel nous ne servirions que de caution à une concertation fantoche reste tenace.

### **Le SDC09 : un projet minimaliste qui ne remet pas en cause les autorisations aberrantes données dans le cadre du SDC modifié en 2009.**

L'administration prétend ne pas pouvoir revenir sur les autorisations données.

En réalité, le principe d'antériorité n'existe pas en matière administrative ou pénale et il est tout à fait possible de revenir sur ces Arrêtés Préfectoraux pour sortir de cette situation hautement préjudiciable à l'Ariège.

Certes l'exploitant pourrait demander des dédommagements à l'État, mais ceux-ci ne pourraient être supérieurs aux investissements non-amortis (jurisprudence du Conseil d'État). Mais en dédommagement l'administration peut aussi proposer des autorisations sur des gisements suffisants aux besoins. (p.ex. les graviers des terrasses hautes ou en roche dure, moins préjudiciables pour la ressource en eau).

### **Des solutions intelligentes appliquées dans d'autres départements.**

Le département du Lot a volontairement choisi d'utiliser à 99 % du gravier issu de la roche dure (calcaire). Ce qui au passage lui a permis de placer le Site NATURA2000 de la vallée du Lot en zone rouge où les gravières sont interdites.

Il pourrait même fournir l'agglomération toulousaine en matériaux issus de roches dures si les graves alluvionnaires ne lui faisaient pas de la concurrence .

Pour limiter les surexploitations le département de l'Hérault a limité dans son SDC les distances de transport à un rayon de 30 km autour des carrières et gravières.

### **Gaspillage éhonté de la ressource alluvionnaire non-renouvelable en basse vallée de l'Ariège**

Aujourd'hui la France consomme 60 % de matériaux issus de la roche dure, 36 % de roche meuble (alluvions) et 6 % de gravier issu du recyclage. Alors que l'Ariège utilise respectivement 29 % de roche dure, 70 % d'alluvionnaire et 1 % de recyclé.

La consommation moyenne nationale est de 6,5 tonnes/habitant/an, pour l'Ariège on est à plus de 8 tonnes par an.

Les matériaux alluvionnaires sont de très grande qualité, non-renouvelables et présents en quantité limitée. Ils ne devraient être utilisés que pour des bétons subissant de très fortes contraintes et pour les bandes de roulement des chaussées.

L'Ariège utilise 901 897 tonnes par an en travaux de viabilité, dont 637 848 tonnes de matériaux alluvionnaires. Un gaspillage dément.

Dans le nouveau SDC on se contente de belles intentions et vagues incantations pour augmenter la part du recyclé et de la roche dure.

Dans les faits, rien n'est fait.

Allez demander du sable à bâtir dans n'importe quelle gravière ou carrière. On vous servira du sable alluvionnaire.

### **Une protection de l'environnement au ras des pâquerettes (ou des cailloux ?)**

Le nouveau SDC09 se contente de protéger ce qui est de toute façon déjà protégé par des textes de loi existants. C'est bien peu. Et encore il a fallu taper du poing sur la table pour que les périmètres rapprochés des points de captage d'eau, pourtant protégés par la loi, soient inclus dans la zone rouge.

Pour le reste : les sites Natura2000, les ZNIEFF, les périmètres de protection autour des monuments historiques classés et inscrits, etc., ***le schéma autorise les carrières!*** On se contentera d'une étude approfondie qui doit prouver que la carrière n'aura d'impact ni sur les sites, ni sur les enjeux qui ont déterminés leur statut de protection.

***C'est là que se pose le problème : les bureaux qui « fabriquent » les études d'impact sont choisis et payés par les carriers*** et ils concluent évidemment toujours à une parfaite compatibilité du projet avec son environnement.

Par exemple : Carrières d'Estours ,de Pereille/Raissac et Denjean. Si nécessaire elles « oublient » quelques espèces gênantes parce que protégées. C'est un peu comme si le prévenu choisissait et payait son juge d'instruction.↵  
**L'étude d'impact et d'incidence pour les sites NATURA2000 est la clé de voûte. Or c'est sur elle et ses conclusions que s'appuie tout le cheminement administratif** qui mène à l'autorisation finale. Le monde administratif (DREAL, DDT) fait siennes les conclusions de l'étude d'impact et « s'assoie » sur les avis contraires exprimés lors des consultations du public.

Aucun cahier des charges précis concernant ces études n'a pu être inclus dans le SDC.

Et pourtant de nombreux SDC d'autres départements incluent les sites NATURA2000 et certaines ZNIEFF (type 1) dans la zone rouge sans que ceci ait été attaqué au TA par les carriers.

### **Le remblaiement des gravières en eau par des déchets inertes: un paquet de mensonges et un danger très grave pour l'environnement!**

L'idée de permettre un retour à un usage agricole par le remblaiement des gravières semblait intéressante. 30 % sont prévus dans le SDC.

Pendant l'élaboration du SDC nous n'avons jamais cessé de poser la question de l'innocuité sur la nappe alluviale des déchets inertes.

Invariablement administration et carriers nous ont répondu que des multiples **tris et inspections méticuleuses garantissaient la parfaite innocuité** des déchets du BTP.

Or au vu des déchets enfouis dans la gravière Denjean : soit ils nous ont honteusement menti, ou alors même avec les meilleurs tris et inspections possibles il n'est pas possible de garantir l'innocuité des déchets dits « inertes » du BTP et d'ailleurs. Ils le savaient et ne nous ont pas informé.

Dans les deux cas il est impératif en s'appuyant sur le principe de précaution,d'instaurer rapidement un moratoire interdisant tout remblaiement des gravières par des déchets quels qu'ils soient.

Une ERS (évaluation des risques sanitaires) englobant tout les risques liés aux gravières déjà autorisées et réalisée conjointement par l'INERIS et le BRGM doit être mise en place.

### **Le transport par train ; vraiment une bonne idée ? En tout cas une voie en train d'être abandonnée.**

Le ferroutage des matériaux de la basse vallée de l'Ariège était un des joyaux de « peinture verte » du nouveau SDC. L'évaluation environnementale du SDC09 en a fait tout un plat.

Il faut un peu relativiser :

Le transport par train ne concernera que 50 % des matériaux extraits puisqu'ils sont destinés à l'exportation hors du département. Mais l'autre moitié sera transportée par camions. Comme la production va quadrupler ça fera toujours deux fois plus de camions sur les routes.

C'est là que ça se corse : le même poids transporté par train dégagera la même quantité de gaz à effet de serre que le camion s'il parcourt 1,5 à 3 fois la distance parcourue par celui-ci. « Ce n'est bon pour la planète » que si le train remplace le camion sur à peu près la même distance. Mais le train ne devient rentable financièrement qu'à partir de grandes distances.

C'est inquiétant. Lors des réunions de travail les carriers voulaient nous faire croire à des besoins pressants en matériaux des agglomérations de Bordeaux et de Montpellier. Leurs SDC respectifs n'en font aucune mention, mais nous avons eu des informations (pas vérifiées actuellement) que les gravières seraient destinés à des pays du nord de l'Europe .

## **Pour finir**

Le Comité Écologique Ariégeois est tout à fait conscient de la nécessité de pouvoir fournir des granulats pour les besoins locaux, à condition de privilégier les économies, les substitutions et le recyclage des matériaux de construction, tout en veillant aux distances de transport les plus courtes possibles.

Il est aussi conscient que le recours à l'extraction de roche dure (calcaire) est à préférer à l'extraction de granulats dans la nappe alluviale qui impacte sévèrement la ressource en eau et les terres agricoles.

Mais ceci doit se faire ni n'importe où, ni n'importe comment. Il faut impérativement que cela se fasse dans des zones où les contraintes environnementales paysagères, historiques, naturelles et humaines soient les plus faibles possibles.

Nous avons demandé à plusieurs reprises qu'une carte des ressources soit établie sur laquelle seraient superposés les calques des cartes de zones de consommation, les voies et distances des transports, les zones sensibles pour l'environnement naturel, humain et paysager, les contraintes réglementaires, PLU, ScoT, etc. etc.

On nous a toujours renvoyé aux « calendes grecques ».

Pour plus de détails et d'informations :

<http://cea09ecologie.org/spip.php?article19>