

DEMANDE D'AUTORISATION D'OUVERTURE D'UNE CARRIÈRE DE MATÉRIAUX ALLUVIONNAIRES

Au titre des installations classées pour la protection de l'environnement

Communes de Reims-la-Brûlée et de Vauclerc (51)



VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ ET DE L'ARTICULATION DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS DE CADRAGE



Mai 2023

Sommaire

1. PRÉAMBULE	5
2. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET ARTICULATION AVEC LES PRINCIPAUX DOCUMENTS D'ORIENTATION	7
2.1. DOCUMENTS D'URBANISME AU NIVEAU COMMUNAL	7
2.2. SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES CARRIÈRES (SDC) DE LA MARNE	12
2.3. SCHÉMA DIRECTEUR PAYSAGER DU PERTHOIS MARNAIS ET HAUT-MARNAIS	19
2.4. SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) 2022-2027 DU BASSIN DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU CÔTIERS NORMANDS	20
2.5. SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA RÉGION GRAND EST	23

1. Préambule

Le décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, a modifié l'article R.122-5 du code de l'environnement définissant le contenu des études d'impact en supprimant notamment l'alinéa suivant (qui avait été ajouté par le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011) : « l'étude d'impact présente [...] les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3 ».

Nous n'avons donc pas réalisé de chapitre d'analyse de la compatibilité et de l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme et d'orientation dans l'étude d'impact (volume 2 du présent dossier) mais avons toutefois maintenu cette analyse, que nous avons reportée au sein de ce volume 4.

Cette analyse porte sur les documents suivants :

- les documents d'urbanisme au niveau communal ;
- le Schéma Départemental des Carrières de la Marne ;
- le Schéma Directeur Paysager du Perthois Marnais et Haut Marnais et l'Atlas régional des Paysages de Champagne-Ardenne (bien que le site en projet soit situé en dehors de l'emprise de ce schéma) ;
- le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2022-2027 de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ;
- le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires du Grand Est.

Précisons que, d'après le DDRM de la Marne de 2019 (complété par des modifications à prendre en compte pour l'année 2020) et la base de données Géorisques, les communes de Reims-la-Brûlée et de Vauclerc sont situées en dehors de tout périmètre de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, de Plan de Prévention des Risques Technologiques et de plan de Prévention des Risques Naturels (y compris inondations).

Par ailleurs, un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est en cours d'élaboration sur le territoire du Pays du Vitryat regroupant 4 communautés de communes, dont la Communauté de communes Côtes de Champagne et Val de Saulx. Sa finalisation est prévue d'ici la fin de l'année 2023.

2. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme et articulation avec les principaux documents d'orientation

2.1. DOCUMENTS D'URBANISME AU NIVEAU COMMUNAL

Les documents d'urbanisme en vigueur sur la commune de Vauclerc et la commune de Reims-la-Brûlée sont des cartes communales datant respectivement du 11 avril 2006 et du 20 décembre 2012.

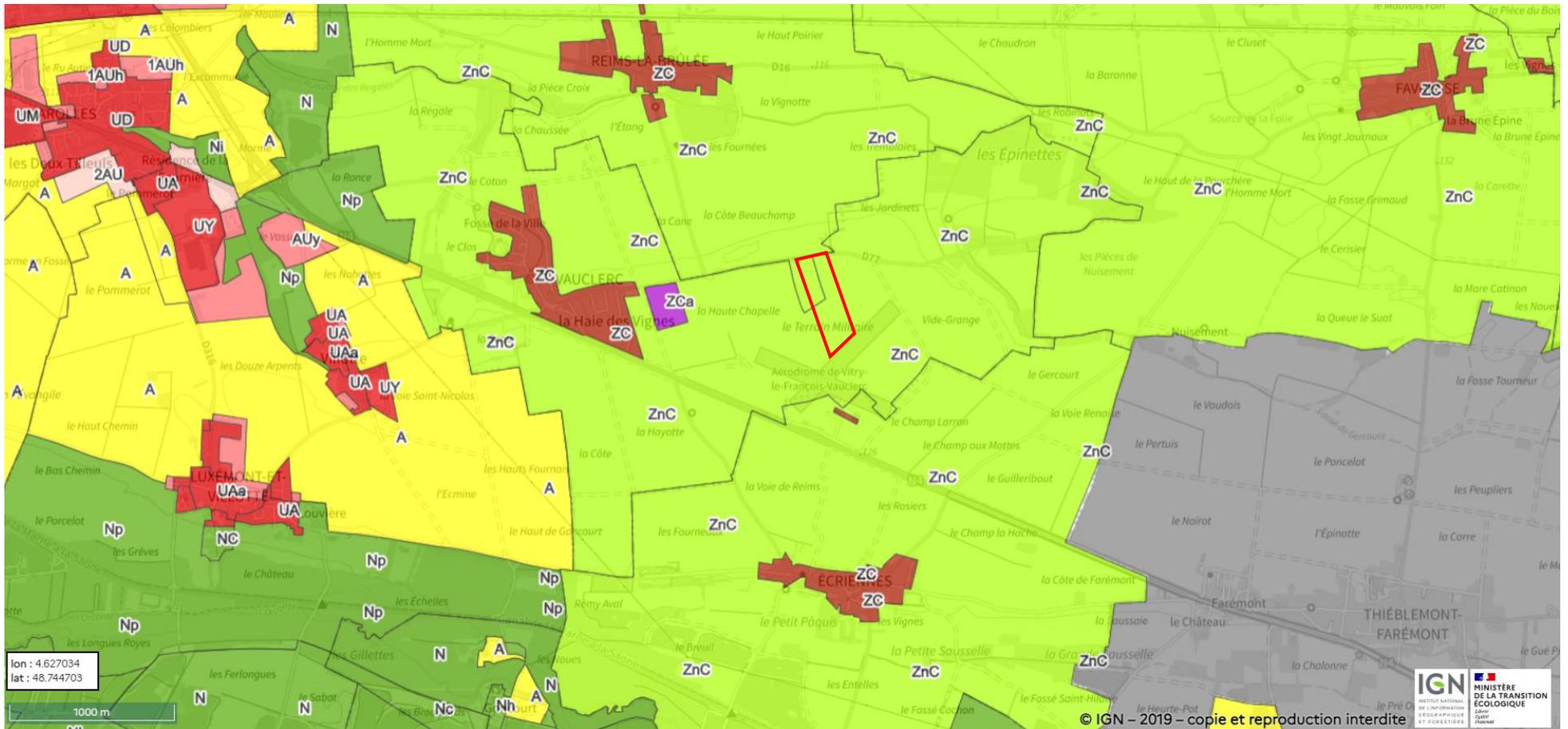
Les communes non dotées d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) sont soumises en matière d'urbanisme et de construction aux dispositions du Règlement National d'Urbanisme (RNU) régi par les articles R.111-1 à R.111-27 du Code de l'Urbanisme modifié par décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007.

D'après le RNU, les communes doivent interdire ou limiter les constructions ou projets susceptibles, par leurs caractéristiques, leur importance ou leur localisation, de générer des dépenses trop importantes pour la commune ou de porter atteinte à :

- l'intérêt public d'urbanisme,
- la salubrité et la sécurité publique,
- le bruit,
- les sites ou les vestiges archéologiques,
- la sécurité des usagers des voies d'accès au projet,
- l'activité agricole ou forestière,
- l'environnement.

Plan de zonage des documents d'urbanisme

Source : Géoportail de l'urbanisme



- Zone urbaine
- Zone à urbaniser, bloquée
- Zone naturelle et forestière
- Secteur réservé aux activités
- Emprise du projet
- Zone à urbaniser, ouverte
- Zone agricole
- Secteur ouvert à la construction
- Constructions non autorisées

**VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC
LES DOCUMENTS DE CADRAGE**

Le RNU réserve le droit aux autorités compétentes d'imposer des prescriptions spéciales en cas de non-respect des éléments précités.

En ce qui concerne spécifiquement l'exploitation de carrière, le RNU n'édicte aucune contrainte particulière. Les règles applicables au projet sont celles, générales, exigées par ailleurs par le code de l'environnement.

D'après les cartes communales de Vauclerc et Reims-la-Brûlée, les terrains du projet sont classés en zone ZnC, correspondant à un secteur non ouvert à la construction, sauf exceptions prévues par la loi (voir la carte ci-avant). Or aucune construction n'est prévue dans le cadre du projet.

Le projet d'ouverture de carrière des ETS BLANDIN est conforme aux zonages des cartes communales de Vauclerc et de Reims-la-Brûlée.

Les servitudes d'utilité publiques recensées au sein des cartes communales de Vauclerc et de Reims-la-Brûlée sont cartographiées en page suivante.

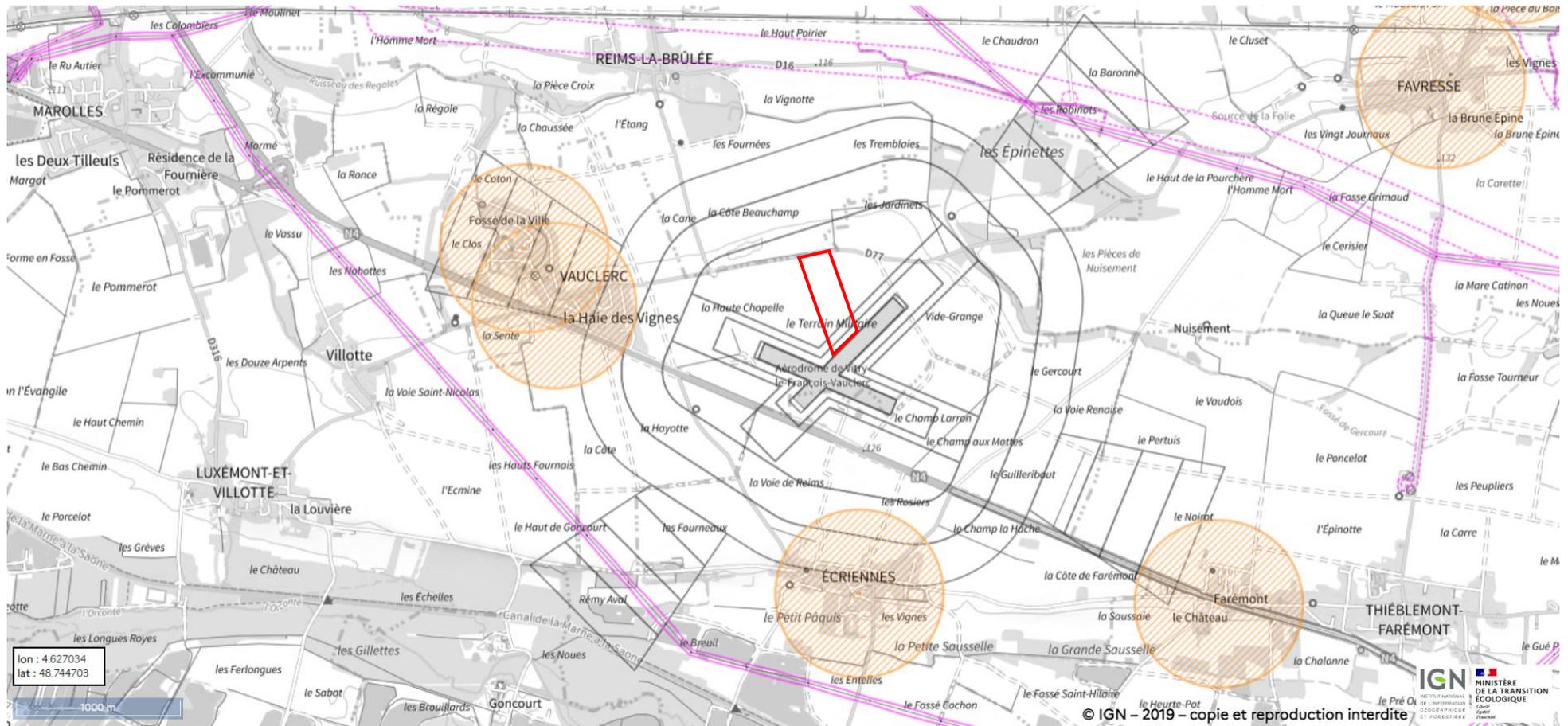
Les terrains du projet d'ouverture de carrière sont uniquement concernés par les servitudes liées à l'aérodrome de Vitry-le-François - Vauclerc. Ces servitudes ont été prises en compte dans la demande (volume 1a), l'étude d'impact (volume 2a) et l'étude de dangers (volume 3).

Les servitudes d'éloignement générées par cet aérodrome sont les suivantes :

- l'arrêté ministériel du 29 mai 1972 (plan ES 130 index A2 du Service Technique des bases Aériennes) fige une bande de 100 m de large au droit des pistes ;
- le District Aéronautique de Champagne-Ardenne préconise par mesure de précaution une bande de 150 m de largeur, soit 75 m de part et d'autre de l'axe de chaque piste.

Sachant que la limite sud du site (limite parcellaire entre l'aérodrome et le projet de carrière) est située à 50 m de l'axe de la piste, une bande de recul de 25 m a été appliquée en bordure sud de l'emprise exploitable par rapport à la limite parcellaire (emprise sollicitée). Ainsi, la limite exploitable reste bien distante de 75 m de l'axe de la piste.

Plan des servitudes d'utilité publique - Source : Géoportail de l'urbanisme



Transport de gaz, hydrocarbures et

produits chimiques

-  Maitrise des canalisations de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques - I1
-   Canalisations de transport de gaz, hydrocarbures et produits chimiques - I3
-  Canalisations de distribution de gaz - I5

Monuments historiques

-  Périmètre des abords - AC1
-  Monuments historiques - AC1

Electricité

-  Canalisations électriques aériennes - I4
-  Canalisations électriques souterraines - I4
-  Canalisations électriques - I4

Circulation aérienne

-   Aéronautique de balisage - T4
-  Circulation aérienne - T5
-  Terrains nécessaires à la navigation aérienne - T6
-   Extérieur des zones de dégagement - T7

 Emprise du projet

VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE CADRAGE

La servitude de dégagement en altitude de cet aérodrome représente un angle de 20 % (soit environ 11,3°) à partir du côté des pistes jusqu'à atteindre la cote de 145 m NGF (c'est-à-dire sur une longueur de 105 m environ).

Pour respecter cette servitude de dégagement en hauteur (3 m par rapport au TN à 15 m de la limite sollicitée, 5 m au droit de la limite exploitable) :

- aucune activité (circulation ou stockage) ne sera réalisée à moins de 15 m du bord de la piste (correspondant à la limite parcellaire sollicitée), par mesure de précaution ;
- au droit de la bordure sud du site, les merlons de stockage de terre végétale qui seront réalisés sur la bande de 10 m avant la limite exploitable auront une hauteur limitée à 2 m par mesure de précaution ;
- sur une bande de 5 m à partir de la limite sud exploitable, interdiction sera faite de lever entièrement le bras de la pelle avant que celle-ci soit enfoncée d'une profondeur d'au moins 1 m.

Le schéma suivant illustre les servitudes et les dispositions qui seront mises en œuvre sur le site.

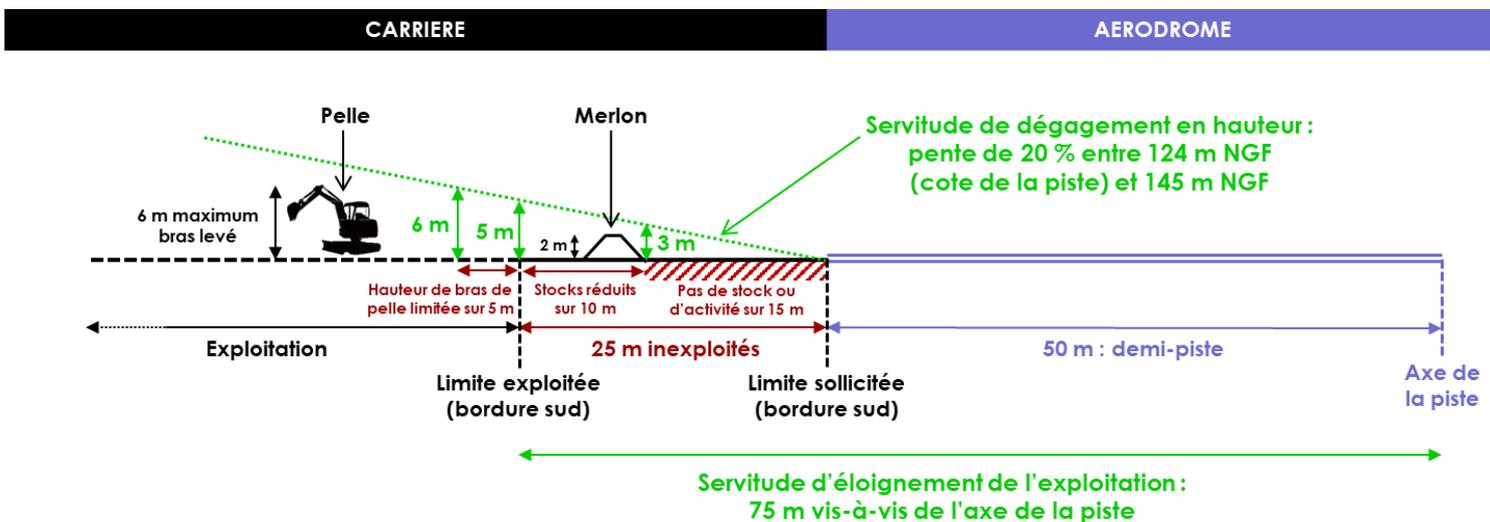


Schéma illustrant les servitudes d'éloignement et de dégagement en hauteur de l'aérodrome de Vitry-le-François - Vauclerc

Le site est éloigné des autres servitudes grevant le territoire (gaz et hydrocarbures, électricité, monuments historiques).

Le projet d'ouverture de carrière des ÉTABLISSEMENTS BLANDIN SAS respecte les servitudes des cartes communales de Vauclerc et de Reims-la-Brûlée.

2.2. SCHÉMA DÉPARTEMENTAL DES CARRIÈRES (SDC) DE LA MARNE

Le Schéma Départemental des Carrières (SDC) est un document qui définit, en vertu de l'article L. 515-3 du code de l'environnement, 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, la protection des paysages et des milieux sensibles, et la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace ; tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe enfin les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites. Les autorisations de carrières qui sont délivrées doivent être compatibles avec les orientations et les objectifs définis par ce schéma. Les dispositions du SDC de la Marne sont rendues applicables par un arrêté préfectoral du 14 novembre 2014.

Les orientations générales définies dans le SDC, ainsi que l'articulation du projet avec ces dispositions, sont exposées dans le tableau ci-après.

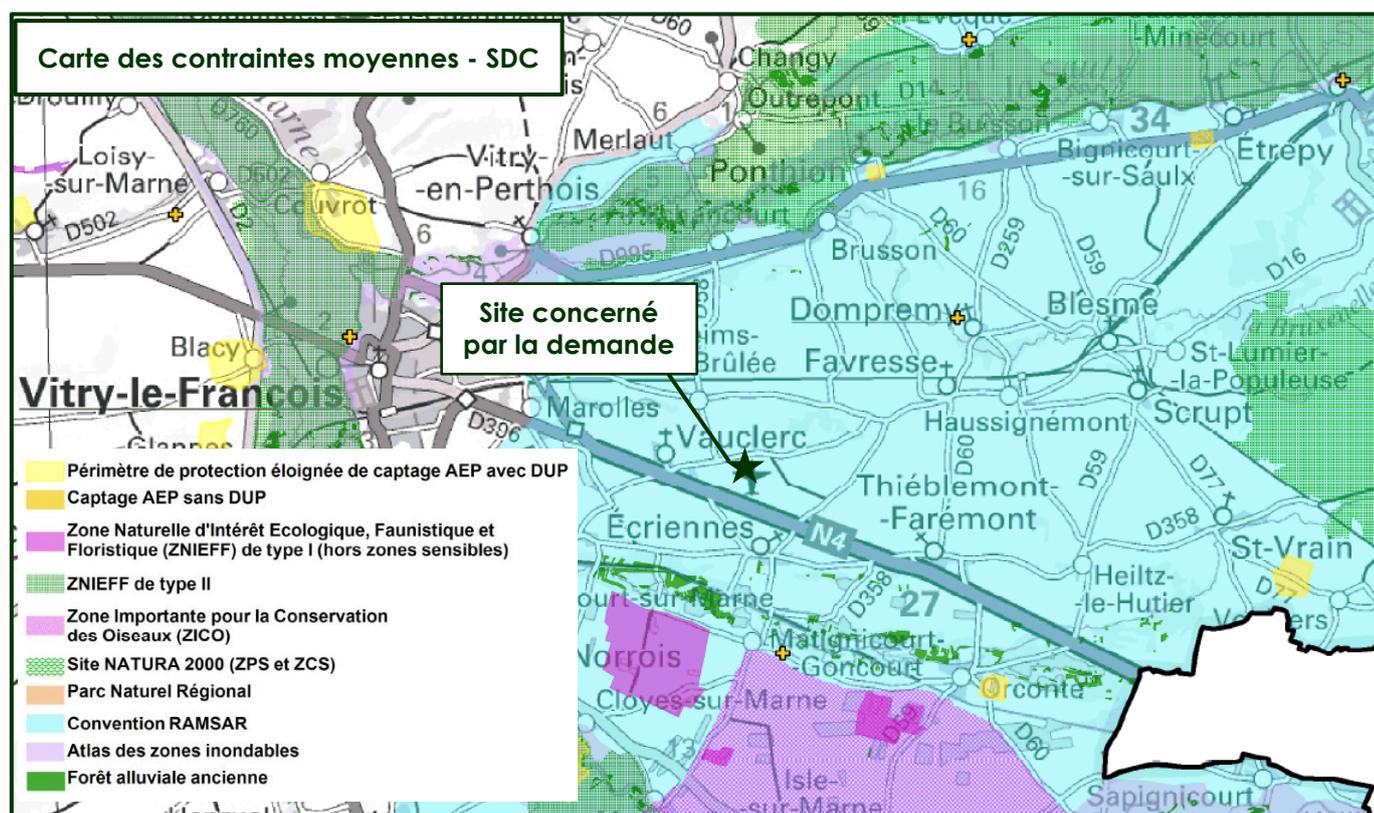
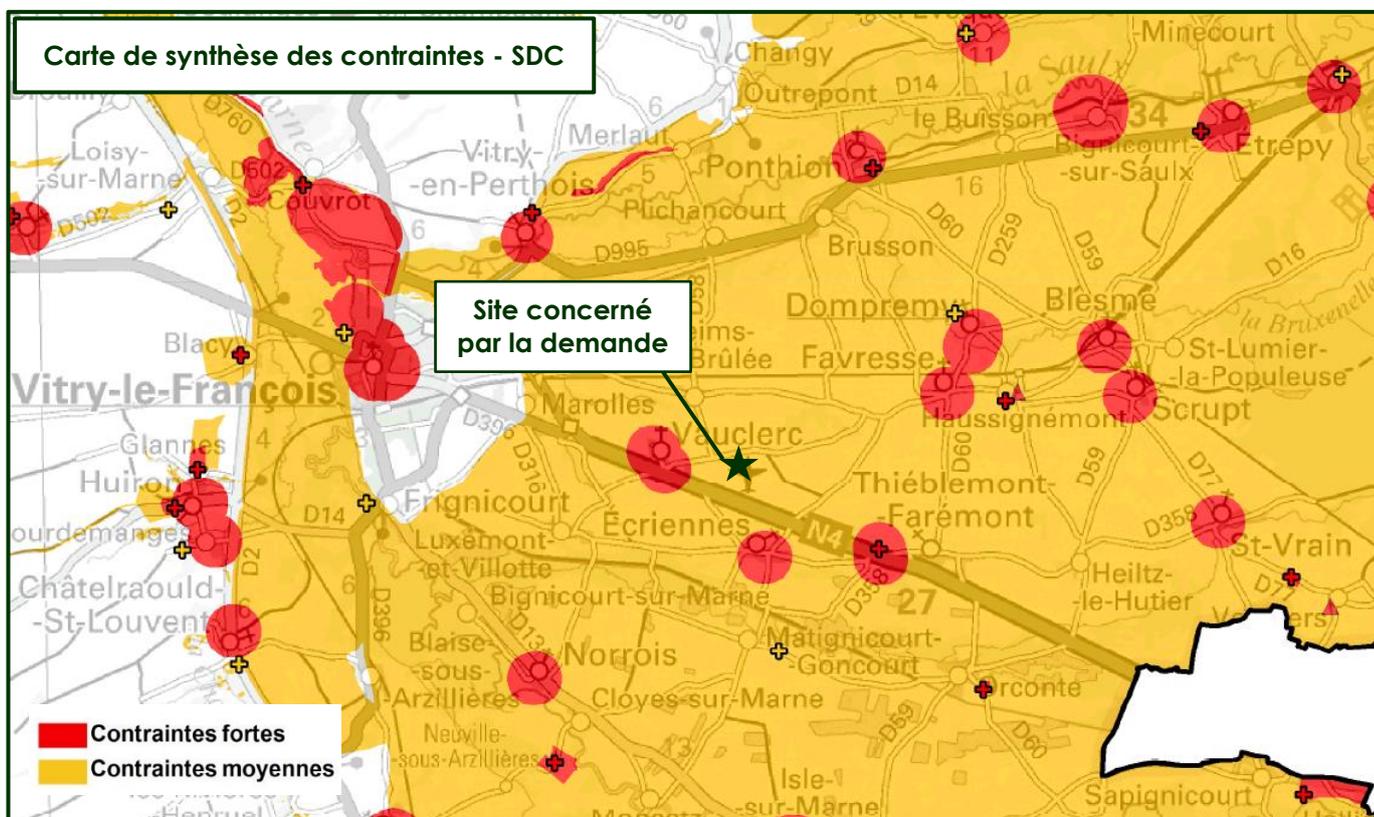
Les cartes du SDC illustrant les contraintes environnementales sur le territoire s'imposant aux ouvertures de carrières figurent en page précédente.

DISPOSITIONS DU SDC	ARTICULATION DU PROJET AVEC CES DISPOSITIONS
UTILISATION RATIONNELLE DES MATERIAUX	
<p>Le schéma fixe comme double objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « une réduction à 45 % de la part de la consommation en matériaux alluvionnaires dans la consommation totale de granulats ; - une réduction de 9 % de la production de matériaux alluvionnaires à échéance 2024 par rapport à la moyenne de production calculée sur les années 2005-2010 ». <p>Ces objectifs conduisent à poursuivre la réorientation des usages, à favoriser « une utilisation noble des granulats alluvionnaires », et à développer l'utilisation de matériaux de substitution. « Ainsi, toute demande d'autorisation de carrière visant à la commercialisation, pour une utilisation finale, de sables et graviers bruts ou 'tout-venant brut', à savoir la commercialisation d'alluvions n'ayant fait l'objet d'aucun traitement (criblage, concassage et lavage), ne sera pas autorisée. »</p> <p>De plus, l'objectif d'évitement de la consommation précipitée du gisement alluvionnaire et d'encadrement des nouvelles demandes d'ouverture de carrière se décline en 2 parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « éviter le phénomène de mitage en imposant une surface minimale exploitable de 5 ha dans le Perthois, et éviter les extractions nouvelles de matériaux alluvionnaires destinées à couvrir des besoins ponctuels de faible importance [...] ou limités dans le temps (< 3 ans) ; - rationaliser les demandes d'autorisation d'exploiter : toute demande doit être justifiée notamment au regard des capacités de production existantes, des échéances et des réserves de production des carrières autorisées du pétitionnaire [...] pour un bassin considéré ». 	<p>Le projet correspond à l'exploitation d'un gisement alluvionnaire dans le Perthois. Il s'agit toutefois d'un site localisé sur les terrasses, où les alluvions sont considérées à sec, donc une alternative aux alluvions en eau.</p> <p>Le projet est en accord avec l'objectif d'utilisation rationnelle de la ressource, puisque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les matériaux qui seront extraits feront l'objet d'un traitement et ne seront pas commercialisés sous leur forme brute ; - les granulats seront commercialisés localement, et leur destination sera adaptée à leur qualité (utilisation noble exclusivement) ; - la surface exploitable du projet de carrière est de 7,78 ha ; - la durée sollicitée pour l'exploitation du site et sa remise en état est de 10 ans ; - la présente demande se justifie pour la qualité particulière du gisement adaptée au béton et par anticipation de l'épuisement des réserves des ETS BLANDIN (voir la section 1.1 de la demande – volume 1a).

DISPOSITIONS DU SDC	ARTICULATION DU PROJET AVEC CES DISPOSITIONS
TRANSPORTS	
<p>Le SDC atteste que <i>« malgré une bonne innervation des réseaux alternatifs, le réseau routier est le plus utilisé compte tenu des contraintes explicitées : lourds investissements pour réaliser des aménagements et nécessité d'une rupture de charge ; et que pour des courtes distances et des volumes faibles, le transport routier est de loin le plus compétitif et le plus souple. »</i></p> <p>L'objectif minimal consiste donc <i>« à ne pas accroître les distances de transport internes au département »</i>.</p> <p>Toutefois, notamment dans le Perthois, les carrières <i>« présenteront les solutions alternatives à la route, lorsqu'il en existe, pouvant desservir leurs projets, en identifiant les difficultés techniques, économiques ou juridiques qui ne permettraient pas leur mise en œuvre à court terme. »</i></p> <p>Concernant les accès aux sites de carrières, le SDC fixe les prescriptions générales suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>« l'exploitant devra solliciter l'autorisation d'utiliser les chemins auprès de leur gestionnaire,</i> - <i>l'accès devant desservir la carrière devra être renforcé et revêtu d'un enduit gravillonné sur une cinquantaine de mètres pour éviter l'apport de boues sur la voie publique,</i> - <i>le débouché de l'accès de la carrière sur la voie publique sera présignalisé de part et d'autre [...] et un panneau stop sera implanté sur le chemin d'exploitation. Ce chemin sera aménagé de telle sorte qu'il ne crée pas de risque pour la sécurité publique. »</i> 	<p>Le projet des ETS BLANDIN SAS répond à ces orientations en termes de modalités de transport, puisque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - étant donné d'une part l'éloignement des voies ferrées et navigables par rapport à la distance à parcourir entre la carrière et l'installation, et d'autre part l'inadaptation des voies fluviales et ferrées pour du fret, un report modal n'est pas envisageable sur les plans technique, financier et environnemental (voir le paragraphe 2.2.A du chapitre IV de l'étude d'impact – volume 2a) ; - l'acheminement du gisement extrait jusqu'à l'installation de traitement (au maximum 12 camions/jour) engendra une augmentation négligeable du trafic sur la RN.4, et une augmentation très faible du trafic sur les départementales empruntées (RD.77, RD.58 et RD.16), de l'ordre de 2 à 5 % en véhicules/jour. En prenant uniquement en compte le trafic de poids-lourds sur ces départementales, l'impact sera important (entre 70 et 120 %). L'impact de l'acheminement des matériaux sur le trafic des voiries locales (rue Saint Jacques passant au sein de la ZI de Vitry Marolles, chemins d'exploitation et chemins latéraux à la RN.4) sera quant à lui significatif mais modéré ; - les rotations de camions seront limitées par le système de double fret entre le gisement extrait et les apports de matériaux extérieurs inertes ; - le trajet passe uniquement par des routes déjà aménagées, adaptées à la circulation de poids-lourds et fréquentées par des camions. Par ailleurs, ce trajet évite les villages du secteur ; - lorsque le projet de giratoire de la DIR Est sur la RN.4, au niveau de l'embranchement avec la RD.77 et la RD.58, sera réalisé, les camions pourront l'emprunter afin de bénéficier d'un accès à la RN.4 à proximité directe de la carrière ; - les aménagements nécessaires pour la sécurité routière seront réalisés : un panneau STOP sera implanté en sortie du site pour laisser la priorité aux usagers de la départementale, et des panneaux « Sortie de camions » seront implantés sur la RD.77 de part et d'autre de l'accès ; - un enrobé sera mis en place sur un tronçon de 50 m sur la piste interne avant son débouché sur la RD.77 ; - la société procédera au nettoyage de la RD.77 en sortie de site autant que nécessaire à l'aide d'une balayeuse.

**VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC
LES DOCUMENTS DE CADRAGE**

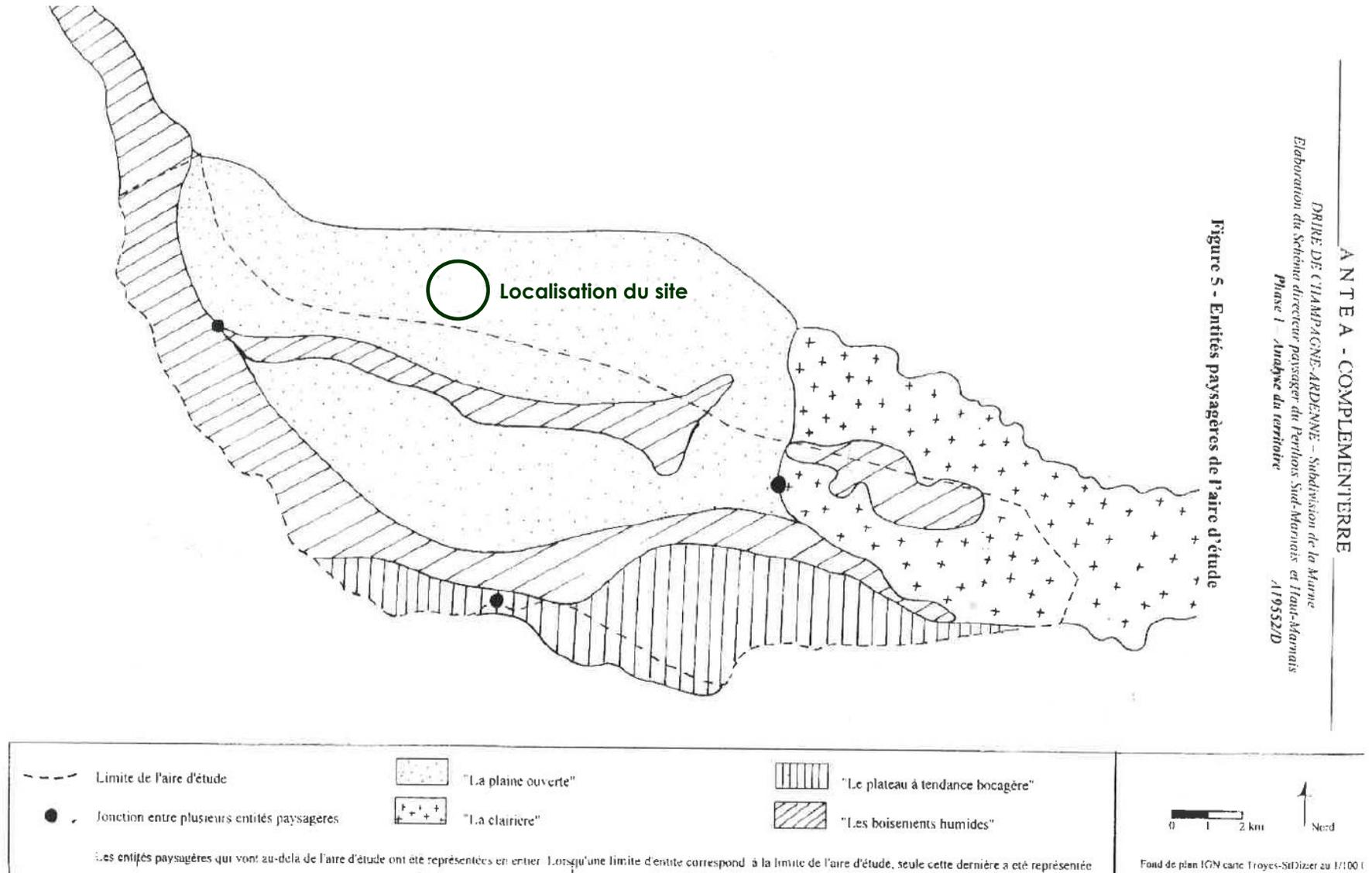
DISPOSITIONS DU SDC	ARTICULATION DU PROJET AVEC CES DISPOSITIONS
PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT	
<p>Le SDC a inventorié, évalué et cartographié les contraintes environnementales du territoire de la Marne, liées au patrimoine naturel et au paysage, aux activités humaines, au patrimoine culturel, et aux orientations du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.</p> <p>Deux principales zones de contraintes sont distinguées : « les contraintes fortes sont des zones dans lesquelles l'exploitation de carrières :</p> <ul style="list-style-type: none">- [est réglementairement interdite ; ou bien]- « nécessite une étude particulière levant cette (ces) contrainte(s). L'étude d'impact devra démontrer que l'éventuelle exploitation n'aura pas d'incidence sur le milieu ou le patrimoine concerné ». <p>« Les contraintes moyennes sont des zones dans lesquelles une demande d'autorisation d'exploitation de carrière nécessite une étude approfondie au regard des contraintes rencontrées. »</p> <p>Par ailleurs, en application des articles L. 515-3 et R. 515-2-II-6 du code de l'environnement, le SDC présente « les zones dont la protection, compte tenu de la qualité et de la fragilité de l'environnement, doit être privilégiée ».</p>	<p>Le site est inscrit dans une zone de contrainte moyenne, en raison de son inscription dans une zone RAMSAR (voir cartes en page suivante).</p> <p>Or un inventaire des zones humides a été réalisé : la totalité du site est identifié comme non humide.</p> <p>Le site se trouve par ailleurs en dehors des 51 sites comportant des habitats naturels sensibles définis par le document.</p>



VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC LES DOCUMENTS DE CADRAGE

DISPOSITIONS DU SDC	ARTICULATION DU PROJET AVEC CES DISPOSITIONS
REAMENAGEMENT	
<p>Le SDC rappelle que « la remise en état d'une exploitation de carrière doit comporter [...] les dispositions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la mise en sécurité des fronts de taille ; - le nettoyage de l'ensemble des terrains et, d'une manière générale, la suppression de toutes les structures n'ayant pas d'utilité après la remise en état du site ; - l'insertion satisfaisante de l'espace affecté par l'exploitation dans le paysage, compte tenu de la vocation ultérieure du site. » <p>Le SDC insiste sur la nécessité d'« apporter la plus grande attention aux enjeux écologiques et à la diversité des choix de réaménagement, et d'affecter une vocation aux sites après exploitation ».</p> <p>Le SDC de la Marne ajoute que « dans le Perthois, il convient plus particulièrement de veiller au maintien des conditions d'écoulement de la nappe en suivant le schéma directeur paysager ».</p> <p>Par ailleurs, le document spécifie que « pour les projets de carrières en concurrence avec des terres agricoles, le pétitionnaire [doit étudier] la possibilité de restituer une partie des terrains du projet en terre agricole ».</p>	<p>Le projet de remise en état du site est présenté dans le volume 1a (Demande) du présent dossier. Il consiste en une restitution des terrains à leur vocation agricole d'origine.</p> <p>L'excavation (majoritairement hors d'eau) créée lors de l'exploitation des terrains sera partiellement remblayée (dépression finale de 1,70 m en moyenne), mais les talus résiduels seront de petite taille et remodelés en faible pente (2 pour 1 au maximum), ce qui assurera leur stabilité.</p> <p>La remise en état prévoit l'enlèvement de tout le matériel et des engins après exploitation. Une étude écologique a été réalisée et a préconisé l'adoption de mesures d'évitement et de réduction. Avec ces mesures, les impacts résiduels du projet sont faibles, et aucune mesure compensatoire n'est nécessaire. La restitution finale des terrains à leur vocation agricole d'origine ne modifiera pas les enjeux écologiques existants actuellement.</p> <p>Concernant l'impact du projet sur la nappe du Perthois, précisons qu'il sera très limité du fait de la localisation du projet sur les terrasses et de l'exploitation du gisement en grande partie hors d'eau (seule une fine lame d'eau de quelques centimètres d'épaisseur pourra être présente en fond de fouille). Par mesure de précaution, une épaisseur de 1 m de remblais filtrants sera disposée en fond de fouille lors du remblaiement, afin de réduire voire éviter tout effet barrière et permettre la libre circulation des eaux souterraines.</p> <p>Le projet ne prévoit pas d'artificialisation des terres agricoles, puisque les terrains seront restitués à leur vocation d'origine.</p> <p>Enfin, des garanties financières seront mises en place par l'exploitant, selon les montants calculés et exposés au chapitre 10 du volume 1a (demande).</p>

Le projet des ETS BLANDIN SAS répond aux orientations générales définies dans le SDC, en termes de gestion économe de la ressource, de préservation des espaces naturels, de mode de transport et de remise en état.



2.3. SCHÉMA DIRECTEUR PAYSAGER DU PERTHOIS MARNAIS ET HAUT-MARNAIS

Ce schéma, élaboré en 2001 par ANTEA à la demande de la DREAL Champagne-Ardenne, est le document de référence en matière de paysage dans la partie sud du Perthois pour le Schéma Départemental des Carrières (SDC) de la Marne.

Le Schéma directeur paysager du Perthois sud constitue « une démarche de réflexion globale sur le paysage du territoire correspondant au gisement alluvial épais du Perthois, soit un territoire de 20 à 25 communes environ entre Vitry-le-François, à l'ouest, et Saint-Dizier, à l'est ».

Il propose un schéma d'aménagement de ce territoire, qui comprend une localisation préférentielle pour les futures exploitations et des recommandations pour leur insertion et leur réaménagement.

Le site du projet se trouve en dehors du territoire concerné par le Schéma directeur paysager du Perthois sud, mais il est situé à proximité (voir la carte page précédente).

Le schéma distingue quatre entités paysagères. Le site du projet se trouve au sein de l'entité paysagère de la plaine ouverte. Pour le schéma paysager, la plaine « se caractérise par son relief plat et son paysage ouvert qui permet des vues larges et lointaines. Les gravières y sont très nombreuses et constituent une composante paysagère majeure marquée par la présence d'une végétation spontanée ou plantée qui ceinture les plans d'eau. »

Le schéma paysager attribue des sensibilités différentes aux quatre entités vis-à-vis des exploitations de matériaux. La plaine ne présente pas de sensibilité forte à leur implantation, sous réserve du respect de recommandations paysagères : éviter le mitage, respecter une marge de recul par rapport aux habitations, éviter la co-visibilité des plateformes de stockage de matériaux avec un élément du patrimoine, privilégier pour le réaménagement une végétation de milieux humides, veiller au maintien d'un paysage ouvert en conservant des prairies de pâture.

Or le projet :

- correspond à une exploitation sur les terrasses, majoritairement hors d'eau ;
- prévoit un remblaiement partiel des terrains et une restitution à leur vocation agricole d'origine, sans plan d'eau résiduel ;
- est situé à plus de 1 km des principales zones d'habitat du secteur (seule la maison du gardien de l'aérodrome est située à 390 m) ;
- prévoit la mise en place de merlons en périphérie de l'exploitation ;

- est situé en dehors et à distance des monuments historiques du secteur et de leur périmètre de protection.

Précisons que les recommandations du schéma à l'attention des carrières concernent les exploitations en eau et les modalités de réaménagement des plans d'eau résiduels. Elles ne s'appliquent pas au site projeté, localisé sur les terrasses, exploité à sec et réaménagé en espace agricole après un remblaiement partiel.

Le site du projet n'est pas concerné par le Schéma directeur paysager du Perthois sud, mais est situé à proximité du territoire concerné par ce schéma. Il s'inscrit au sein de l'entité « plaine ouverte », où l'implantation de nouvelles exploitations, moyennant le respect de préconisations en termes de localisation et de réaménagement, est permise.

2.4. SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) 2022-2027 DU BASSIN DE LA SEINE ET DES COURS D'EAU CÔTIERS NORMANDS

Le 23 mars 2022, le comité de bassin Seine-Normandie s'est réuni pour adopter son nouveau SDAGE. L'arrêté portant approbation de ce dernier a été publié le 6 avril 2022 au journal officiel.

Le SDAGE 2022-2027 émet 5 orientations fondamentales :

- OF 1 : Des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée ;
- OF 2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable ;
- OF 3 : Réduire les pressions ponctuelles ;
- OF 4 : Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face aux changements climatiques ;
- OF5 : Protéger et restaurer la mer et le littoral.

Ces orientations fondamentales se déclinent en 28 orientations et 124 dispositions. L'articulation du projet avec le SDAGE 2022-2027 est présentée ci-après sous forme d'un tableau. Les dispositions du SDAGE avec lesquelles l'articulation du projet est analysée, ont été sélectionnées en fonction des éléments sur lesquels le projet pourrait avoir une incidence.

Orientations fondamentales	Orientations	Dispositions	Caractéristiques du projet au regard des dispositions	Articulation du projet avec ces dispositions
1 – Des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée	1.2 – Préserver le lit majeur des rivières et étendre les milieux associés nécessaires au bon fonctionnement hydromorphologique et à l'atteinte du bon état	1.2.1 – Cartographier et préserver le lit majeur et ses fonctionnalités	- Le site est localisé hors zone inondable.	
		1.2.2 – Cartographier, préserver et restaurer l'espace de mobilité des rivières	- Le site est éloigné des cours d'eau du secteur, et est donc en dehors des espaces de mobilité : le ruisseau de Gercourt s'écoule à environ 750 m à l'est, l'Orconté à environ 2,3 km au sud et la Marne à 6,2 km au sud.	
		1.2.3 – Promouvoir et mettre en œuvre le principe de non-dégradation et de restauration des connexions naturelles entre le lit mineur et le lit majeur	- Le projet ne prévoit aucune action induisant une déconnexion entre lit mineur et lit majeur (curage, recalibrage, rectification, remblai ou déblai dans le lit majeur) et/ou altérant les sols et la végétation qui s'y implante.	
		1.2.4 – Éviter la création de nouveaux plans d'eau dans le lit majeur des rivières, les milieux humides, sur les rivières ou en dérivation et en tête de bassin	- Le site est localisé hors zone inondable et hors zone humide. - Le projet ne prévoit la création d'aucun plan d'eau : l'exploitation se fera majoritairement hors d'eau (seule une lame d'eau de quelques centimètres pourra être présente en fond de fouille), et les terrains seront partiellement remblayés pour une restitution finale en espaces agricoles (vocation d'origine).	
		1.2.5 – Limiter les prélèvements dans les nappes et rivières contribuant au fonctionnement des milieux humides	- Il n'y aura aucun prélèvement dans les nappes dans le cadre du projet. - Aucune zone humide n'a été identifiée dans l'emprise du projet (situé sur les terrasses).	
		1.2.6 – Éviter l'introduction et la propagation des espèces exotiques envahissantes ou susceptibles d'engendrer des déséquilibres écologiques	- Aucune espèce exotique envahissante n'a été recensée dans l'emprise des terrains lors des inventaires écologiques. - Des espèces exotiques envahissantes pourraient se développer lors des travaux d'exploitation.	- Un programme de veille vis-à-vis des espèces envahissantes sera mis en place (voir le paragraphe 4.1.B du chapitre V de l'étude d'impact – volume 2a, ou la pièce 1 du volume 2b). Il permettra de surveiller leur potentielle apparition sur le site et de ce fait de mettre en place un programme de lutte ou de régulation des populations le cas échéant. Lorsqu'une telle espèce sera observée par le personnel du site, elle sera immédiatement signalée. L'évolution des espèces exotiques envahissantes sur le site sera évaluée grâce au suivi écologique, qui pourra permettre de mettre en place un plan de lutte adapté si nécessaire.
	1.3 – Éviter avant de réduire, puis compenser l'atteinte aux zones humides et aux milieux aquatiques afin de stopper leur disparition et leur dégradation	1.3.1 – Mettre en œuvre la séquence ERC en vue de préserver la biodiversité liée aux milieux humides des altérations dans les projets d'aménagement	- Aucune zone humide n'a été identifiée dans l'emprise du projet (situé sur les terrasses), d'après les critères floristiques et faunistiques étudiés sur le terrain (voir l'étude des zones humides en pièce 4 du volume 2b).	
		1.3.2 – Accompagner la mise en œuvre de la séquence ERC sur les compensations environnementales	- Le projet de carrière ne nécessite aucune mesure compensatoire. Il n'impacte aucune zone humide, il se déroule majoritairement hors d'eau, il prévoit la restitution des terrains à leur vocation agricole initiale, il n'aura aucun impact résiduel significatif sur le cadre biologique (après mesures d'évitement et de réduction).	
	1.4 – Restaurer les fonctionnalités de milieux humides en tête de bassin versant et dans le lit majeur, et restaurer les rivières dans leur profil d'équilibre en fond de vallée et en connexion avec le lit majeur	1.4.1 – Établir et conduire des programmes de restauration des milieux humides et du fonctionnement hydromorphologique des rivières par unité hydrographique	- Aucune zone humide et aucun milieu aquatique n'est présent dans l'emprise du projet. - Le site est éloigné de tout cours d'eau.	
		1.4.2 – Restaurer les connexions latérales lit mineur – lit majeur pour un meilleur fonctionnement des cours d'eau	- Le projet, situé en zone agricole et sur les terrasses, ne prévoit la création ou la restauration d'aucun milieu humide ou aquatique.	
1.4.3 – Restaurer les zones d'expansion des crues et les milieux humides concourant à la régulation des crues		- Le site est hors zone inondable, et est localisé sur les terrasses.		
2 – Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable	2.1 – Préserver la qualité de l'eau des captages d'eau potable et restaurer celle des plus dégradés	2.1.8 – Encadrer les rejets ponctuels dans les périmètres rapprochés des captages d'eau de surface	- Le site est à distance de tout captage d'eau potable, le captage en service le plus proche est situé à 2,6 km à l'est, sur le territoire communal de Thiéblemont-Farémont. Les captages du secteur captent tous les eaux souterraines.	
	2.4 – Aménager les bassins versants et les parcelles pour limiter le transfert des pollutions diffuses	2.4.2 – Développer et maintenir les éléments fixes du paysage qui freinent les ruissellements	- Le site en projet est un espace agricole cultivé, qui ne présente aucun élément fixe du paysage de type arbre, haie, talus, boisement, mare. - La remise en état projetée prévoit la restitution des terrains à leur vocation agricole d'origine, sans ajout d'élément fixe du paysage. - Précisons qu'un arbre sera coupé dans l'alignement bordant la RD.77 au sud lors des travaux préalables, afin de permettre l'accès au site depuis la départementale. À l'issue du réaménagement, un arbre sera planté au même emplacement, avec la collaboration du Conseil Départemental le cas échéant.	

Orientations fondamentales	Orientations	Dispositions	Caractéristiques du projet au regard des dispositions	Articulation du projet avec ces dispositions
		2.4.3 – Maintenir et développer les prairies temporaires ou permanentes	<ul style="list-style-type: none"> - Le site en projet est un espace agricole cultivé. La remise en état projetée prévoit la restitution des terrains à leur vocation agricole d'origine : culture de céréales. - Le projet n'impactera aucune prairie, et ne prévoit la création d'aucune prairie. 	
3 – Réduire les pressions ponctuelles	3.1 – Réduire les pollutions à la source	3.1.1 – Privilégier la réduction à la source des micropolluants et effluents dangereux	<ul style="list-style-type: none"> - Il n'y aura pas de stockage de cuve d'hydrocarbures, mais les engins seront ravitaillés sur site. - Des matériaux extérieurs seront apportés dans le cadre du remblaiement partiel des terrains. - Il n'y aura pas de déchets produits sur le site. 	<ul style="list-style-type: none"> - Des mesures efficaces de prévention des risques de pollutions accidentelles, et d'intervention en cas d'accident, seront mises en œuvre : pas de stockage d'hydrocarbures sur le site, ravitaillement des engins sur site via un camion-citerne au-dessus d'une aire étanche mobile, respect de la procédure de ravitaillement des engins, présence de kits anti-pollution dans les engins, entretien des engins sur le site du pétitionnaire à Perthes. - Les matériaux extérieurs acceptés sur site seront des matériaux inertes figurant dans l'annexe I de l'arrêté du 12 décembre 2014. Il s'agira quasi-exclusivement de terres et cailloux provenant de chantiers de terrassement (pas de matériaux de démolition). - Les conditions d'admission des remblais extérieurs seront conformes à l'alinéa III de l'article 12.3 de l'arrêté du 22 septembre 1994 modifié, et aux articles 5 et suivants de l'arrêté du 12 décembre 2014. - L'admission, le tri et la vérification du caractère inerte de ces matériaux seront effectués principalement sur l'installation de traitement à Perthes, puis une dernière fois sur le site de la carrière au niveau d'une plateforme dédiée, dont la localisation évoluera au fur et à mesure de l'avancée des opérations de remblaiement.
	3.2 – Améliorer la collecte des eaux usées et la gestion du temps de pluie pour supprimer les rejets d'eaux usées non traitées dans le milieu	3.2.2 – Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser la gestion à la source des eaux de pluie dans les documents d'urbanisme 3.2.6 – Viser la gestion des eaux pluviales à la source dans les aménagements ou les travaux d'entretien du bâti	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet n'entraînera aucune imperméabilisation des sols, ne prévoit aucun local, construction ou installation. Seule une roulotte de chantier sera installée. - Le projet prévoit la restitution <i>in fine</i> des terrains à leur vocation agricole d'origine. - Les eaux pluviales continueront à s'infiltrer naturellement dans les sols au droit du site. 	
4 – Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique	4.2 – Limiter le ruissellement pour favoriser des territoires résilients	4.2.3 – Élaborer une stratégie et un programme d'actions limitant les ruissellements à l'échelle du bassin versant	<ul style="list-style-type: none"> - Le site est hors zone inondable. - Le site en projet est un espace agricole cultivé. La remise en état projetée prévoit la restitution des terrains à leur vocation agricole d'origine : culture de céréales. 	
	4.3 – Adapter les pratiques pour réduire les demandes en eau	4.3.3 – Réduire la consommation d'eau des entreprises	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet ne nécessite aucune utilisation d'eau. Aucun pompage ne sera réalisé dans la nappe, et aucune consommation d'eau potable ne sera nécessaire pour les procédés d'exploitation (uniquement pour les besoins du personnel intervenant sur le site). - Le gisement sera traité sur l'installation autorisée du pétitionnaire à Perthes. 	
	4.4 – Garantir un équilibre pérenne entre ressources en eau et demandes	4.4.6 – Limiter ou réviser les autorisations de prélèvements	<ul style="list-style-type: none"> - Le projet ne prévoit aucun prélèvement d'eau. 	
	4.6 – Assurer une gestion spécifique dans les zones de répartition des eaux	4.6.3 – Modalités de gestion de l'Albien-Néocomien captif	<ul style="list-style-type: none"> - Le site se trouve en dehors de la zone de répartition des eaux de la nappe profonde de l'Albien, dont la limite est éloignée d'environ 3 km. 	
	4.7 – Protéger les ressources stratégiques à réserver pour l'alimentation en eau potable future	4.7.1 – Assurer la protection des nappes stratégiques	<ul style="list-style-type: none"> - La nappe du Perthois n'est pas classée comme une nappe stratégique à réserver pour l'alimentation en eau potable future. - Le projet ne prévoit aucun prélèvement d'eau, et l'exploitation se fera majoritairement hors d'eau. 	
5 – Protéger et restaurer la mer et le littoral	Sans objet			

Le projet des ETS BLANDIN est en accord avec les orientations fondamentales définies dans le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027.

2.5. SCHÉMA RÉGIONAL D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA RÉGION GRAND EST

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est une stratégie à horizon 2050 pour l'aménagement et le développement durable du Grand Est. Cette stratégie issue de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 07 août 2015 est portée et élaborée par la Région Grand Est mais a été co-construite avec tous ses partenaires (collectivités territoriales, Etat, acteurs de l'énergie, des transports, de l'environnement, associations...). Après cette vaste concertation, le SRADDET Grand-Est a été adopté par le Conseil Régional le 22 novembre 2019 puis approuvé le 24 janvier 2020.

Le SRADDET se substitue aux schémas sectoriels idoines : SRCE, SRCAE, SRI, SRIT, PRPGD.

30 objectifs ont été fixés dans le SRADDET de la région Grand Est. Ils convergent autour de 2 axes :

- Le premier axe porte sur l'ambition d'un Grand Est qui fait face au bouleversement climatique en osant changer de modèle de développement,
- Le second axe vise à dépasser les frontières et renforcer les cohésions, pour un espace européen connecté.

Le document a par la suite fixé des règles et des mesures associées afin de répondre à ces différents objectifs.

Objectifs du SRADET	Articulation du projet avec ces dispositions
Axe 1 : Changer de modèle pour un développement vertueux de nos territoires Objectif 1 : Choisir un modèle énergétique durable	
Sous-objectif 3 : Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises et accompagner l'économie verte	
<p>L'objectif est de poursuivre la baisse des consommations énergétiques de l'ensemble du tissu économique mais aussi de permettre une transformation globale des secteurs économiques en faveur de modes de production plus respectueux de l'environnement en saisissant les potentiels existants. Cette transformation passe par le développement des démarches d'efficacité énergétique des entreprises, dans l'organisation de leur activité, notamment de leurs procédés de fabrication, leurs systèmes de chauffage, l'isolation des bâtiments ou encore leur chaîne logistique.</p>	<p>Le projet de carrière nécessitera principalement l'utilisation d'énergie sous forme d'hydrocarbures pour le fonctionnement des engins.</p> <p>La consommation de carburant sera cependant limitée grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un suivi et un entretien régulier de tous les engins, ainsi qu'une utilisation optimale de ces derniers, - un transport en double fret entre le gisement brut évacué et les matériaux extérieurs apportés par voie routière, ce qui limite les rotations de camions, - une limitation de la vitesse de circulation à 20 km/h sur le site et le chemin d'accès (évitant une surconsommation de carburant), - un réaménagement coordonné dans la mesure du possible (permettant de réduire les opérations de reprise). <p>Par ailleurs, il n'y aura pas d'autre éclairage en période hivernale que les phares des engins.</p> <p>Concernant les modes de transport alternatif pour l'évacuation du gisement et l'apport de matériaux extérieurs inertes, étant donné d'une part l'éloignement des voies ferrées et navigables par rapport à la distance à parcourir entre la carrière et l'installation, et d'autre part l'inadaptation des voies fluviales et ferrées pour du fret, un report modal n'est pas envisageable sur les plans technique, financier et environnemental (voir le paragraphe 2.2.A du chapitre IV de l'étude d'impact – volume 2a).</p>
Axe 1 : Changer de modèle pour un développement vertueux de nos territoires Objectif 2 : Valoriser nos richesses naturelles et les intégrer dans notre développement	
Sous-objectif 6 : Protéger et valoriser la nature, la fonctionnalité des milieux et les paysages	
<p>La Région et ses territoires affirment la nécessité de préserver ce patrimoine naturel, les paysages et les fonctionnalités des milieux, pour maintenir et développer la diversité écologique du territoire.</p> <p>Une priorité est notamment accordée à la préservation des zones humides, prairies permanentes et milieux aquatiques. Le Grand Est se fixe ainsi l'objectif d'atteindre 2% du territoire en espaces protégés d'ici 2030 contre 0,5% aujourd'hui (moyenne nationale de 1,5%), et de maintenir le cap de 0 perte nette de surfaces en zones humides et en haies par rapport à 2017.</p>	<p>Aucune zone humide n'est présente sur les terrains du projet. Le projet n'impactera aucune zone humide et ne prévoit la création d'aucune zone humide.</p> <p>L'étude écologique a démontré l'absence d'impact résiduel du projet de carrière après application des mesures d'évitement et de réduction préconisées. Aucune mesure compensatoire n'est nécessaire.</p> <p>Le site sera partiellement remblayé et restitué à sa vocation agricole initiale. Le projet n'engendrera ainsi pas de perte de terres agricoles.</p>

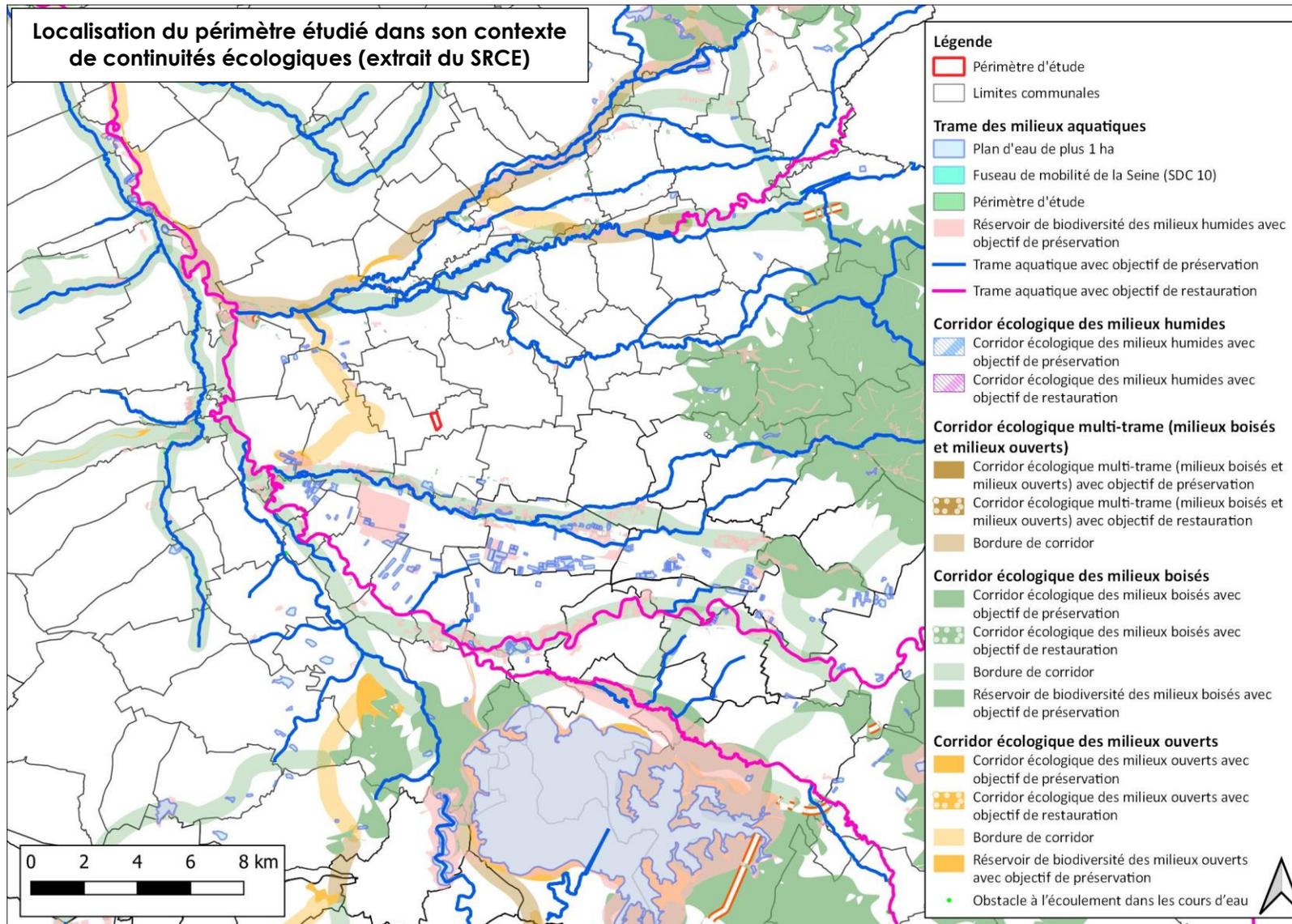
**VOLUME 4 : ANALYSE DE LA COMPATIBILITÉ AVEC
LES DOCUMENTS DE CADRAGE**

Objectifs du SRADET	Articulation du projet avec ces dispositions
<p>Le SRADET préconise ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'encourager les modes d'exploitations compatibles avec la préservation de la biodiversité et des paysages, - de limiter et optimiser la consommation d'espace afin de garantir le maintien des terres agricoles et naturelles, supports de la biodiversité, - de respecter, dans tout aménagement, la séquence « éviter-réduire-compenser », - de préserver les paysages et leur caractère typique, - de préserver les espèces et les espaces remarquables. <p>La restauration des milieux constitue également un volet important de cet objectif. Sur ce point, la règle n°9 « préserver les zones humides », précise qu'il faut préserver les surfaces et les fonctionnalités des zones humides selon les orientations fondamentales et dispositions des SDAGE en vigueur.</p>	<p>L'impact visuel de la carrière sera ponctuel, et ne portera que depuis la RD.77 et, de façon moindre, la RN.4. Ces vues seront limitées à des tronçons particuliers et atténuées par la vitesse des observateurs dans leurs véhicules. Les zones d'habitat aux alentours sont globalement éloignées (au moins 1 km) et bénéficieront de masques visuels topographiques, végétaux et anthropiques.</p> <p>La restitution des terrains à leur vocation agricole initiale, avec un remblaiement partiel et un remodelage des talus résiduels en pente douce (2 pour 1 au maximum) permettront une bonne intégration paysagère du site remis en état.</p> <p>L'ensemble de l'étude d'impact (volume 2a) et des études techniques (volume 2b) a respecté la séquence ERC.</p>
Sous-objectif 7 : Préserver et reconquérir la Trame verte et bleue	
<p>La Région et ses territoires réaffirment l'importance non seulement de préserver mais aussi de reconquérir la Trame verte et bleue qui identifie des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité.</p> <p>Il s'agit aussi de restaurer la fonctionnalité des milieux dans les zones à enjeux identifiées au niveau régional ou au niveau local et réduire l'impact des fragmentations.</p> <p>Il convient d'identifier et d'intégrer les continuités écologiques à toutes les échelles de l'aménagement du territoire et de la gestion des espaces. Il s'agit en effet d'empêcher de futures dégradations de ces trames, mais aussi de restaurer des continuités à travers la résorption des obstacles de toute nature, dont notamment les obstacles liés aux activités humaines pouvant altérer la qualité des milieux (agriculture intensive, exploitation de carrières, etc.) et engendrer du dérangement (fréquentation, nuisances sonores).</p>	<p>Le site du projet est localisé en dehors et à distance de tout réservoir ou corridor écologique identifié dans l'atlas cartographique du SRCE (schéma régional de cohérence écologique), repris dans le SRADET (voir la carte figurant à la suite du tableau).</p> <p>L'étude écologique n'a pas identifié d'axes de déplacement de l'avifaune et des chiroptères sur le périmètre d'étude. Toutefois l'alignement d'arbres en bordure de la RD.77 peut servir de guide pour le transit des chiroptères et des oiseaux.</p> <p>L'emprise exploitable restera distante de 10 m de cet alignement d'arbres. Lors des travaux préalables, un arbre sera coupé afin de permettre l'accès au site depuis la RD.77. Il n'y aura pas d'impact écologique significatif, et un arbre sera replanté au même emplacement à l'issue de la remise en état des terrains.</p>

Objectifs du SRADDET	Articulation du projet avec ces dispositions
Sous-objectif 10 : Améliorer la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau	
<p>Il s'agit d'optimiser la gestion de la qualité et de la quantité d'eau afin qu'elle puisse continuer à être disponible pour ses différents usages.</p> <p>Concernant la protection des milieux aquatiques et de la ressource en eau, le SRADDET édicte également les règles suivantes : « réduire les pollutions diffuses » (règle n°10) et « réduire les prélèvements d'eau » (règle n°11).</p>	<p>Le présent projet ne prévoit aucun pompage d'eau ni rejet d'effluent.</p> <p>Les modalités d'exploitation et de réaménagement projetées n'auront pas d'incidence sur la qualité de la nappe. Les apports de matériaux extérieurs feront l'objet d'une procédure de contrôle de leur caractère inerte, et les risques de pollutions accidentelles aux hydrocarbures seront prévenus par les mesures habituelles de précaution, prévention et intervention.</p>
Axe 1 : Changer de modèle pour un développement vertueux de nos territoires Objectif 3 : Vivre nos territoires autrement	
Sous-objectif 15 : Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique	
<p>Le SRADDET rappelle que la qualité de l'air s'améliore régulièrement dans le Grand Est, mais que la population reste exposée à des niveaux de concentration importants pour les particules fines (PM10 et PM2,5), le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃).</p> <p>Le SRADDET préconise notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une réduction du trafic de transit des poids lourds par un rééquilibrage des conditions d'usage des infrastructures routières et une amélioration des conditions de report sur les transports alternatifs à la route ; - la réduction des émissions d'origine industrielle notamment au travers de démarches globales de type écologie industrielle. <p>La règle n°6 « améliorer la qualité de l'air » associée à cet objectif vise à participer, dans les limites des domaines de compétences respectifs, à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques à la source et limiter l'exposition des populations.</p>	<p>Les émissions de poussières et de gaz d'échappement résultant des activités seront limitées et localisées. Elles ne seront pas susceptibles de constituer une gêne pour les riverains (principales zones d'habitat éloignées d'au moins 1 km), pour l'aérodrome et son gardien (près de 400 m), et pour les usagers de la RD.77 voisine.</p> <p>Les émissions de polluants atmosphériques, notamment de poussières et de gaz d'échappement, et leur diffusion vers l'extérieur du site, seront réduites grâce à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'optimisation du nombre d'engins intervenant sur site et du nombre de rotations de camions (double fret) ; - l'entretien régulier des engins afin d'assurer leur bon fonctionnement et de limiter l'émission d'odeurs ou de fumées liée aux gaz d'échappement ; - la limitation de la vitesse de circulation à 20 km/h maximum sur les pistes internes, limitant les émissions de poussière soulevées par le roulage des engins ; - l'entretien régulier des pistes internes et d'accès au site ; - l'arrosage si nécessaire des pistes par temps sec, pour limiter la dispersion de poussières lors du roulage des engins ; - la mise en place de merlons périphériques de terre végétale, qui feront obstacle à la dispersion des poussières. <p>Concernant les modes de transport alternatif pour l'évacuation du gisement et l'apport de matériaux extérieurs inertes, étant donné d'une part l'éloignement des voies ferrées et navigables par rapport à la distance à parcourir entre la carrière et l'installation, et d'autre part l'inadaptation des voies fluviales et ferrées pour du fret, un report modal n'est pas envisageable sur les plans technique, financier et environnemental (voir le paragraphe 2.2.A du chapitre IV de l'étude d'impact – volume 2a).</p>

Objectifs du SRADET	Articulation du projet avec ces dispositions
<p>Sous-objectif 16 : Déployer l'économie circulaire et responsable dans notre développement Sous-objectif 17 : Réduire, valoriser et traiter nos déchets</p>	
<p>Il s'agit de poursuivre un objectif d'économies des ressources disponibles, tout en encourageant la réduction de la production de déchets.</p> <p>En ce qui concerne la gestion des déchets, le SRADET préconise notamment de s'appuyer sur les 3 principes du PRPGD Grand Est :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le principe de proximité qui préconise de valoriser et traiter les déchets dans les installations disponibles les plus proches de leur lieu de production avec un rayon maximal pouvant s'étendre jusqu'aux frontières de la région Grand Est voire aux régions limitrophes ou frontalières, notamment en cas de situation exceptionnelle pour assurer la continuité du service de traitement des déchets. - Le principe d'autosuffisance qui vise à mettre en œuvre ou poursuivre des coopérations entre territoires pour permettre d'optimiser les capacités de valorisation et de traitement des déchets résiduels existants sur le territoire régional. - Le principe « d'échanges équilibrés » qui vise à consolider les coopérations existantes avec les régions et pays limitrophes ou à les développer et à organiser le plus rationnellement possible des flux de déchets, dans une logique d'équilibre des flux. 	<p>Les « déchets » directement générés par les activités en projet correspondent à des terres non polluées (stériles de découverte et terre arable). Le principe de proximité sera respecté puisque ces « déchets » seront réutilisés sur le site pour la remise en état des terrains.</p> <p>Les opérations de gros entretien des engins seront réalisées sur le site de l'installation de traitement du pétitionnaire à Perthes, où seront traités les matériaux. Il n'y aura donc pas de déchets liés à ces activités produits sur le site objet de la demande.</p> <p>Des déchets pourront être produits sur le site lors des opérations de ravitaillement des engins d'exploitation, tels que des huiles usagées ou des déchets souillés (chiffons ou produits absorbants souillés par des hydrocarbures).</p> <p>Ces déchets seront évacués vers l'installation de traitement de Perthes et y seront triés, stockés de manière adaptée sur rétention, puis éliminés conformément à la réglementation et à la procédure en place (avec un registre de suivi).</p> <p>Par ailleurs, le personnel utilisera les locaux sociaux présents sur le site sous la forme d'une roulotte de chantier autonome. Les déchets ménagers ainsi produits seront collectés et évacués par l'intermédiaire de la collecte communale.</p> <p>Les déchets recyclables tels que cartons, emballages plastiques, papiers, seront collectés et gérés par des organismes agréés.</p> <p>Enfin, l'apport de matériaux extérieurs (déchets inertes) pour le remblayage partiel de la carrière nécessitera un tri préalable à leur utilisation, qui pourra générer des déchets. Le contrôle et le tri de ces matériaux seront réalisés sur le site de l'installation de Perthes. Un dernier contrôle visuel sera réalisé sur le site de la carrière lors du déchargement des camions avant de pousser les remblais dans la zone excavée.</p> <p>Les matières non inertes potentiellement identifiées dans les livraisons (bois, plastiques, ferrailles, etc.) seront exclues du site, stockées dans une benne et enlevées par une société agréée.</p>

Le projet des Ets BLANDIN respecte les objectifs et préconisations du SRADET Grand Est.



Document élaboré
avec la participation du bureau d'études :



43, boulevard du maréchal Joffre
92340 BOURG-LA-REINE

Téléphone : 01 46 60 26 77
Télécopie : 01 46 60 45 96

Courriel : philippe.boucher@atedev.fr
Site : www.atedev.fr



SIGNATAIRE DE LA CHARTE DU MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE
DEPUIS LE 16 OCTOBRE 2015

Mai 2023



BLANDIN

Sables et Graviers

20 rue Chanteraine
51520 Recy