



SEVIGNE Industries
La Borie Sèche
12520 AGUESSAC

**Demande d'Autorisation
Environnementale Unique**
AU TITRE DE L'ARTICLE L.181-1 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

**RENOUVELLEMENT DE L'EXPLOITATION
D'UNE CARRIÈRE À CIEL OUVERT DE CALCAIRE
EXPLOITATION DES INSTALLATIONS DE TRAITEMENT MOBILES
CARRIÈRE DE « INOS »
*COMMUNE DE MASSEGROS CAUSSES GORGES (48)***

**DESCRIPTION DU PROJET
(4.1.1 À 4.1.3 ET P.J. 46 CERFA – ETAPE 3)**

Dossier référencé 173/07/2018/48/ENV
Etabli pour le compte et sous la responsabilité de la société
SEVIGNE Industries par :

**Phase EXAMEN
février 2022**



SOMMAIRE

I	ETAT ACTUEL DU SITE	4
II	SOLUTION ALTERNATIVES.....	4
III	NATURE DES ACTIVITÉS PROJETÉES.....	7
IV	FONCTIONNEMENT DU SITE PROJETÉ	7
IV.1	DURÉE ANNUELLE DU TRAVAIL	7
IV.2	JOURS ET HORAIRES DE TRAVAIL	7
V	MOYENS HUMAINS.....	7
VI	MOYENS MATÉRIELS.....	9
VI.1	DÉSIGNATION	9
VI.2	LES ENGINS	9
VI.3	INSTALLATIONS DE TRAITEMENT	9
VI.4	AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES ET CONNEXES	10
VI.5	CONDITION D'ALIMENTATION EN CARBURANT	11
VI.6	CONDITIONS D'ENTRETIEN	12
VII	VOLUME DES ACTIVITÉS PROJETÉES (MOYENNES ET MAXIMALES).....	12
VII.1	CARACTÉRISATION DU GISEMENT	12
VII.1.1	<i>Nature du gisement</i>	12
VII.1.2	<i>Caractéristiques</i>	12
VII.2	CAPACITÉS D'EXPLOITATION	12
VII.3	DESTINATION DES MATÉRIAUX EXTRAITS	13
VII.3.1	<i>Matériaux de découverte</i>	13
VII.3.2	<i>Stériles</i>	13
VII.3.3	<i>Gisement</i>	13
VII.4	CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES ET DURÉE DE L'EXPLOITATION	14
VII.4.1	<i>Superficie, volumes extraits</i>	14
VII.4.2	<i>Durée d'exploitation</i>	14
VIII	MOYENS DE SUIVI, DE SURVEILLANCE ET D'INTERVENTION.....	15
IX	GESTION DES EAUX (CONSOMMATIONS, GESTION ET REJETS).....	16
IX.1	ALIMENTATION DES PERSONNELS ET DES LOCAUX.....	16
IX.2	ABATTAGE DES POUSSIÈRES SUR LE SITE	16
IX.3	EFFLUENTS DOMESTIQUES	16
IX.4	EAUX PLUVIALES.....	16
X	MODALITÉS D'EXPLOITATION DU SITE	19
X.1	SENS GÉNÉRAL DE PROGRESSION ET MODALITÉS GÉNÉRALES D'EXPLOITATION	19
X.2	OPÉRATION DE DÉFRICHEMENT ET DE DÉCAPAGE	19
X.2.1	<i>Défrichage</i>	19
X.2.2	<i>Décapage</i>	19
X.3	PHASAGE D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL DE LA CARRIÈRE (SOLUTION RETENUE)	19
X.4	MODALITÉS D'EXTRACTION DU GISEMENT	21
X.4.1	<i>Préparation – Plan de tir</i>	21
X.4.2	<i>Foration des trous de mine</i>	21
X.4.3	<i>Minage</i>	21
X.4.4	<i>Conditions de mise en œuvre de l'extraction à l'explosif</i>	22
X.4.5	<i>Caractéristiques de foration et de minage</i>	22
X.5	AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES LIÉS À L'EXPLOITATION.....	23
X.5.1	<i>Accès</i>	23

X.5.2	<i>Locaux du personnel</i>	24
X.6	AUTRES ÉQUIPEMENTS.....	25
X.6.1	<i>Locaux techniques</i>	25
X.6.2	<i>Réseaux</i>	25
X.6.3	<i>Moyens de communication</i>	25
X.6.4	<i>Sécurité du site, panneaux réglementaires</i>	26
XI	REMISE EN ÉTAT DU SITE	26
XI.1	VOCATION DU SITE À L'ISSUE DE L'EXPLOITATION	27
XI.2	ADAPTATION DU MODE D'EXPLOITATION	27
XI.2.1	<i>Phasage d'exploitation</i>	27
XI.2.2	<i>Gestion des déchets d'extraction</i>	28
XI.3	REMISE EN ÉTAT	28
XI.3.1	<i>Principe</i>	28
XI.3.2	<i>Gestion des équipements et des stocks de matériaux</i>	29
XI.3.3	<i>Restauration du milieu</i>	29
XI.4	ÉTAT FINAL	35
XI.4.1	<i>Plans de principe</i>	35
XI.4.2	<i>Evaluation du coût de la remise en état</i>	35
XII	ANNEXES	38
XII.1	ANNEXE 1	39
XII.2	ANNEXE 2	40
XII.3	ANNEXE 3	41

L'exploitation de la carrière est autorisée par **Arrêté Préfectoral du 19/09/90** sur une durée de 30 ans. Les installations sont quant à elles autorisées par **l'AP du 31 janvier 1991**. Une demande de prolongation de 2 ans de l'autorisation en cours (carrière) a été effectuée par l'exploitant auprès de son administration de tutelle. Ainsi, **l'autorisation est portée jusqu'au 19 septembre 2022**. Cette demande se justifie par la moindre activité menée sur le site depuis la fin du chantier associé à l'autoroute A75.

Un **Arrêté Préfectoral en date du 9 novembre 1999** est intervenu pour assurer la demande de changement d'exploitant.

Cette demande vise le renouvellement de l'exploitation de la carrière ainsi que le maintien des activités de traitement (installations mobiles) et le transit de matériaux. L'accueil de déchets inertes est aussi sollicité pour réaliser de la valorisation matière (recyclage et remise en état).

Cette nouvelle demande visant à pérenniser l'exploitation pour les 30 années à venir s'appuie sur la qualité des produits nécessaires aux industries locales ainsi que sur les projections de granulats nécessaires aux travaux de passage à 2 x 2 voies de trois sections de la nationale 88.

I ETAT ACTUEL DU SITE

La topographie du site a été relevée. Elle est présentée en pièce cartographique « **Plan Topographique** ».

Cet état actuel a servi de base à la réflexion des solutions d'exploitation envisageables.

II SOLUTION ALTERNATIVES

Le site du Masegros est implanté sur des calcaires lithographiques du bathonien noté j2c. Cette qualité du gisement avait justifié le choix du site à l'origine. Par la suite, il a été confirmé dans le cadre de la fourniture des matériaux pour les besoins du chantier de l'A75 à l'époque de sa construction.

Cependant, depuis maintenant plus de 20 ans, cette carrière alimente le marché local en granulats dans un secteur se trouvant à la fois bien desservi par l'A75 mais aussi limité en bordure est par les gorges du Tarn, et, de fait, bien moins accessible.

Un tracé isodistance de 20 km par voie routière (application Géoportail) appliqué au site permet de viser les territoires communaux recoupés ainsi que les carrières existantes (cf. figure en suivant). Seules les carrières de Campagnac (exploitée par SEVIGNE Ind.) et de La Tieule (exploitée pour de l'ornemental) sont présentes dans cette limite de distance routière. La carrière de St-Urbain à Campagnac est en cours de renouvellement de son autorisation d'exploiter pour une production moyenne de 160 000 t/an. Elle permet aussi d'alimenter le marché local côté aveyronnais du fait de sa situation géographique. Elle peut contribuer à alimenter les départements limitrophes tels que la Lozère et le Cantal du fait des caractéristiques des granulats produits (notamment la couleur) lui permettant d'accéder à certains marchés en Auvergne et Haute-Loire. La dynamique de développement des activités au droit des échangeurs de l'A75 présents à proximité (à la fois sur le département de l'Aveyron et de la Lozère) en fait un site de proximité indispensable à la fourniture de matériaux de construction. De par son rayonnement actuel et ses marchés dédiés (pour la production et la transformation de matériaux de construction), ce site ne suffit pas à alimenter l'ensemble du marché local du secteur lozérien ainsi que les chantiers spécifiques programmés dans un futur proche (capacité de production moyenne relativement modeste).

En effet, la commune de Masegros Causses Gorges dispose d'un pôle industriel agro-alimentaire important au sein d'une zone d'activités largement développée au sud du bourg. De plus, les travaux

de passage à 2 x 2 voies de trois sections de la nationale 88 nécessiteront la fourniture de matériaux en composition de la structure de chaussée et des divers ouvrages de franchissement associés.

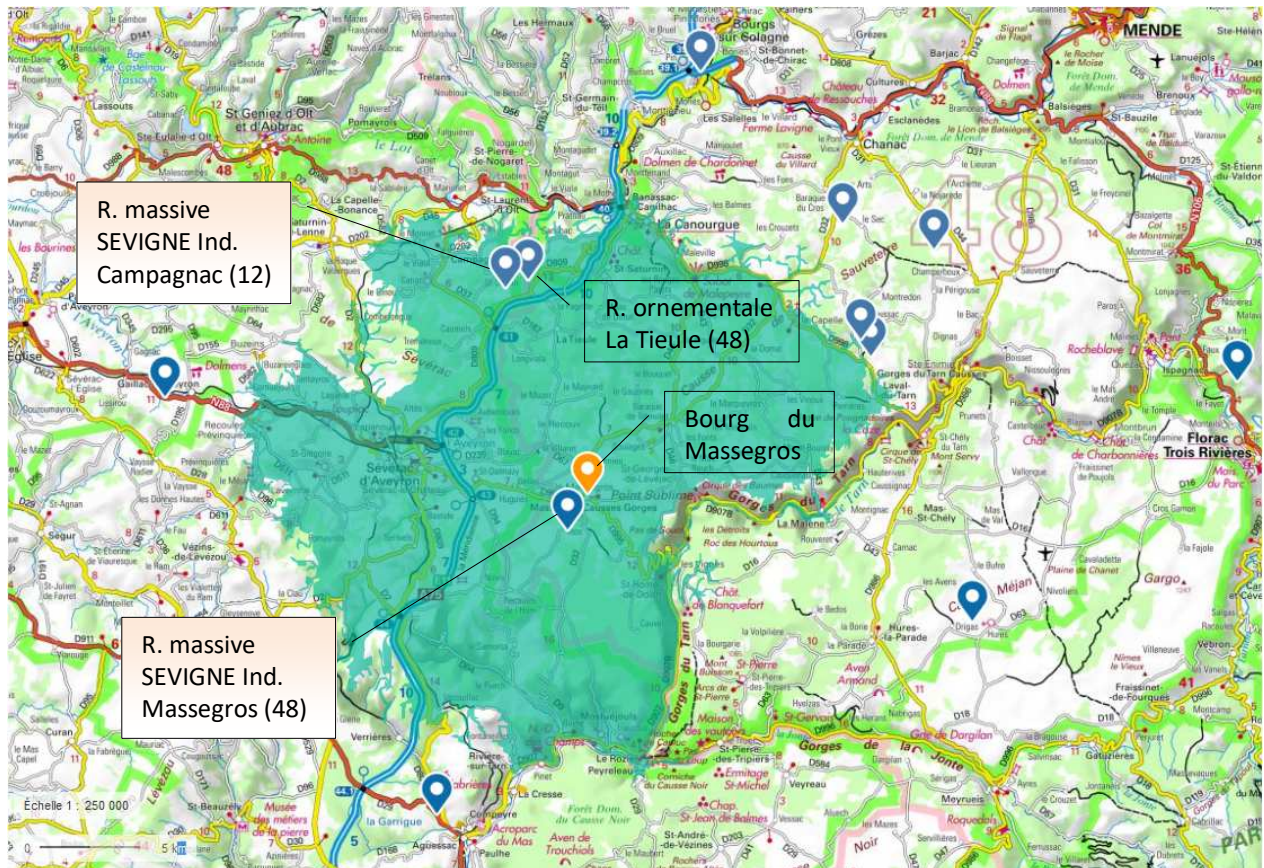


Figure 1 : Tracé isodistance 20 km autour du centre-bourg du Massegros

Une analyse complémentaire a été menée au regard des implantations des sites de transformation des granulats ainsi que des sites de recyclage.



Figure 2 : Extrait cartographique des sites de production et de transformation de granulats (source UNICEM)

Les plateformes de recyclage sont inexistantes dans un périmètre relativement éloigné. Lors de plusieurs réunions, la direction de SEVIGNE Industries a interpellé les donneurs d'ordre publics afin de prendre en considération le manque de valorisation des produits issus des déconstructions. Le coût de recyclage est quasiment équivalent au prix d'une tonne produite en carrière compte tenu du faible gisement collecté à recycler. SEVIGNE Industries espère que cette sensibilisation sera également portée par le Parc Naturel Régional des Grands Causses afin de faire évoluer les projets locaux. Ceci dit, le groupe SEVIGNE est déjà en ordre de marche pour répondre aux évolutions nécessaires exigées par la loi de transition énergétique. Une partie des produits déposés en inertes sur ses carrières est actuellement revalorisée. Cette démarche pourra être enclenchée sur le site de Masegros.

Les orientations du schéma régional des carrières indiquent la nécessité de/d' :

- privilégier l'utilisation de matériaux de carrières de roches massives,
- approvisionner des grands travaux,
- favoriser le recyclage des matériaux et l'utilisation des déchets d'exploitation,
- privilégier l'utilisation des ressources situées le plus près possible des lieux de consommation,
- éviter si possible la traversée de zones habitées et aménager les sorties de nouvelles carrières, afin d'assurer l'intégration des camions dans le flux routier existant sur les routes départementales ou nationales.

Concernant ces orientations, la carrière d'Inos au Masegros permet :

- de privilégier l'utilisation de matériaux de carrières de roches massives,
- d'approvisionner des grands travaux à venir : Liaison Rodez-Séverac / RN88,
- de réceptionner les matériaux issus du BTP et de la démolition afin de pouvoir les recycler par le biais des installations mobiles,
- de répondre au marché local en termes de travaux de génie civil, de terrassement et de développement de la zone industrielle,
- de disposer d'un accès spécifique créé lors du chantier de construction de l'A75 permettant d'éviter la traversée du bourg du Masegros et d'assurer l'intégration des camions dans le flux routier existant via le RD 995 en connexion avec l'échangeur n°43 de l'A75.

Au regard des données présentées, la solution alternative à la poursuite d'exploitation de la carrière d'Inos pourrait consister à ne conserver que la carrière de Campagnac afin de répondre aussi au marché local ainsi qu'aux travaux spécifiques à venir. Cependant, cela aurait amené à réaliser une demande d'autorisation de renouvellement d'au moins 235 000 t/an ayant pour conséquence un développé bien plus important du site que celui envisagé. Cela aurait eu des incidences directes supplémentaires sur de nombreuses composantes environnementales au droit du site et abords ainsi qu'indirectes en matière de transport (et donc de bilan carbone).

Comme évoqué précédemment, le site d'Inos répond parfaitement à de nombreuses orientations du Schéma Régional des Carrières. De plus, cette poursuite d'exploitation sur 30 nouvelles années restera dans l'emprise du périmètre déjà existant limitant de fait les impacts environnementaux.

Ainsi, tous les arguments présentés précédemment permettent de justifier la solution finalement retenue consistant à **privilégier la poursuite d'exploitation de ce site** vis-à-vis de la solution alternative.

III NATURE DES ACTIVITÉS PROJÉTÉES

La société SEVIGNE Industries souhaite poursuivre l'exploitation de la carrière d'Inos sur le territoire communal de Masegros Causses Gorges afin d'alimenter les besoins locaux en matériaux de ce secteur mais aussi de disposer de matériaux pour ses propres moyens industriels (préfabrication, centrale de fabrication d'enrobés) ainsi que pour son activité de travaux publics.

Comme évoqué précédemment, le positionnement de ce site et la qualité de son gisement constituent des atouts majeurs en vue des besoins en matériaux pour les travaux de passage à 2 x 2 voies de trois sections de la Nationale 88.

La poursuite de l'exploitation demandée est proposée en continuité du site actuel en marge nord, sud et surtout ouest.

L'exploitation s'effectuera selon le principe général décrit en suivant :

- extraction du gisement par abattage à l'explosif ;
- gisement traité au plus près de la zone abattue (installations mobiles) pour commercialisation de produits finis ;
- accueil de déchets inertes extérieurs pour recyclage et remblais dans le cadre de la remise en état ;
- remise en état coordonnée à l'avancement de l'exploitation dans la mesure du possible.

IV FONCTIONNEMENT DU SITE PROJÉTÉ

IV.1 DURÉE ANNUELLE DU TRAVAIL

L'exploitation est susceptible de fonctionner toute l'année.

L'activité sur le site est néanmoins dépendante des besoins locaux et des chantiers d'envergure programmés. Elle sera **menée de manière discontinue mais régulière sous la forme de campagnes de l'ordre de 3 semaines par trimestre (pour le rythme de production moyen). L'activité commerciale pourra être menée en tant que de besoin en dehors de ces périodes.**

IV.2 JOURS ET HORAIRES DE TRAVAIL

L'activité sur le site s'effectuera du lundi au vendredi sur la plage horaire 7 h 00 – 19 h 00. Cette plage horaire pourra, le cas échéant, être élargie et s'amorcer dès 6 h pour faire face à des demandes bien spécifiques.

V MOYENS HUMAINS

L'organigramme des moyens humains relatifs à ce site est présenté en suivant :

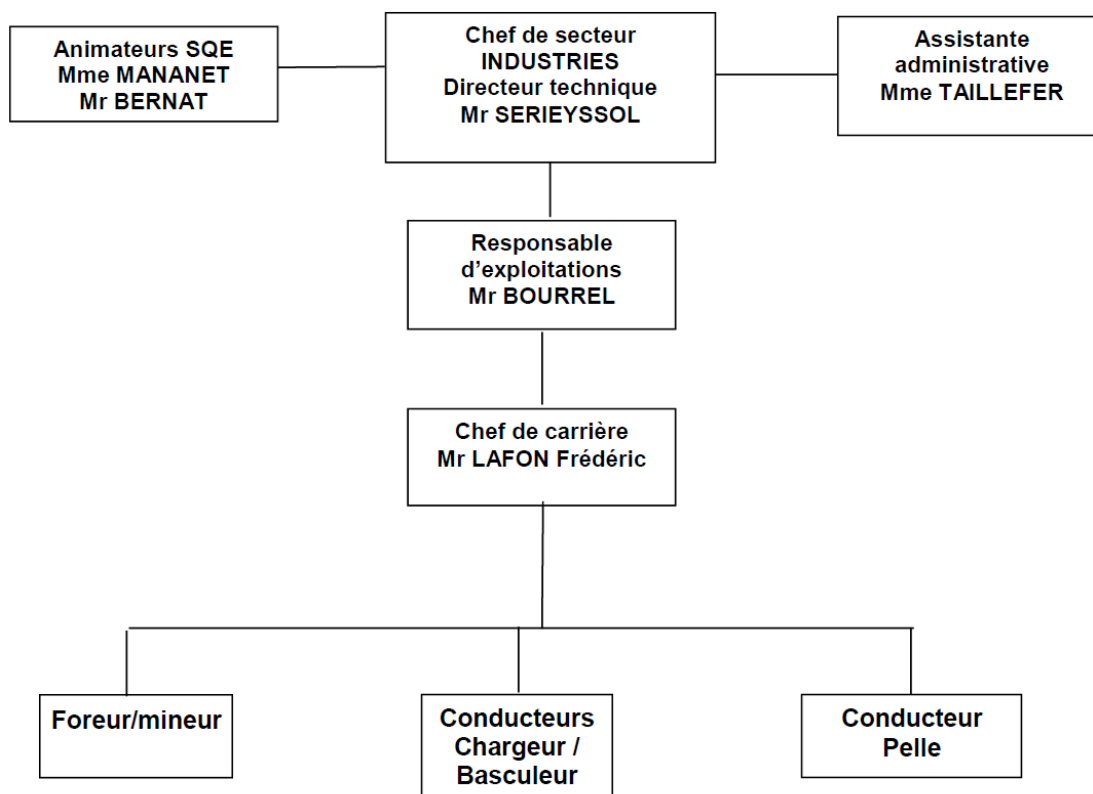


Schéma 1 : Organigramme pour la carrière d'Inos (source SEVIGNE industries)

Ce sont au total **1 à 5 personnes** qui contribuent au bon fonctionnement de ce site d'exploitation tout au long de l'année :

En période d'exploitation

- 1 chauffeur de pelle
- 1 chauffeur de chargeur
- arroseuse au besoin
- 1 chef de carrière ponctuellement

Hors période d'exploitation

- permanence assurée au besoin par une personne (chargement des clients et édition des bons de pesées)

Les opérations de foration des trous de minage sont réalisées en interne de la société par des personnels formés et habilités (boutefeux) à la manipulation et à la mise en œuvre des explosifs. Ils interviennent ponctuellement sur site.

VI MOYENS MATÉRIELS

VI.1 DÉSIGNATION

Outre les tirs à l'explosif permettant l'abattage du gisement exploité dont les détails sont explicités au sein de ce chapitre, les moyens matériels contribuant à l'exploitation sont précisés en suivant.

VI.2 LES ENGINES

Les différents engins intervenants sur site seront affectés aux opérations synthétisées dans le tableau en suivant.

Commercial	1 chargeur
Extraction	1 foreuse
	1 pelle hydraulique
	1 chargeur supplémentaire
Général	1 pont bascule
	1 local bascule
	1 local réfectoire
	1 local atelier
	1 groupe électrogène
	1 arroseuse (ponctuellement)

Tableau 1 : Liste des engins/équipements affectés aux opérations d'exploitation

La pelle hydraulique alimente directement la trémie du concasseur mobile après tri des blocs d'enrochement.

Le chargeur intervient pour la reprise/chargement des produits finis.

Compte-tenu de l'implantation du groupe mobile au plus près du front exploité, il n'y a pas besoin de tombereau sur site.

VI.3 INSTALLATIONS DE TRAITEMENT

Le traitement du brut d'abattage est réalisé par un groupe mobile composé d'un concasseur et de deux cribles. Ces trois équipements sur chenilles viennent se compléter en fonction des fractions granulaires à produire. Ils composent une chaîne de production primaire et secondaire qui intervient lors des campagnes d'exploitation.

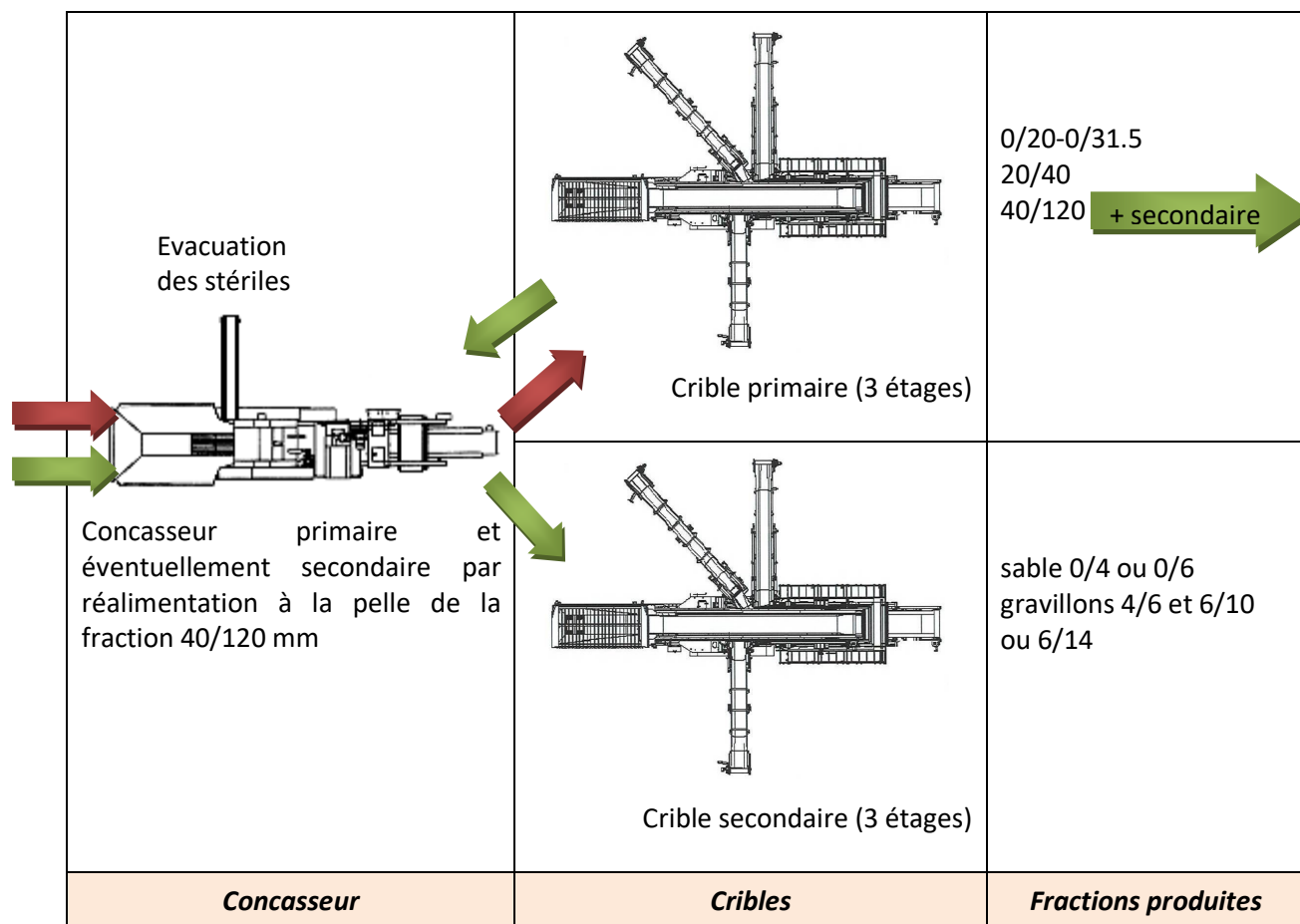


Schéma 2 : Synoptique des installations sur le site

En synthèse, les produits finis fabriqués par ces équipements mobiles sont les suivants :

- Graves : 0/20, 0/31.5, 0/60 et 0/100 mm,
- Pierre cassée ou pierre à drains : 20/40 ou 20/60 et du 40/120 mm,
- Sable : 0/4, 0/6 mm,
- Gravillons : 4/6, 6/10 ou 6/14 mm.

Une autre unité mobile peut intervenir ponctuellement pour le traitement de la pierre cassée 20/60 obtenue après passage par le concasseur primaire décrit précédemment (groupe mobile). Son mode de fonctionnement est autonome (déconnecté de l'autre chaîne de production) et permet de fabriquer les fractions granulaires suivantes :

- Sable : 0/4, 0/6 mm,
- Gravillons : 4/6, 6/10 ou 6/14 mm.

Cette unité mobile complémentaire à fonctionnement occasionnel pourra être présente pour produire en dehors des campagnes d'exploitation.

VI.4 AMÉNAGEMENTS TECHNIQUES ET CONNEXES

Les aménagements techniques et connexes sont relatifs aux équipements permettant au site de fonctionner ainsi qu'aux installations spécifiques aux salariés. Ils sont positionnés sur la pièce « **PLAN D'ENSEMBLE À L'ÉCHELLE 1/200** » et repris sur l'extrait de cartographie suivante.

Tous ces équipements sont présentés dans la suite du chapitre.

VI.5 CONDITION D'ALIMENTATION EN CARBURANT

Le remplissage du réservoir de chaque engin (pelle et chargeur) ainsi que des équipements mobiles présents sur le site est effectué en bord à bord par un fournisseur extérieur intervenant en tant que de besoin. Cette opération s'effectue le matin à la prise de poste. Le personnel dispose de kits anti-pollution et de sacs de produits absorbants en cas d'égouttures.

Une aire disposant d'un géotextile absorbant d'hydrocarbures (sous lit de sable de 0.5 m d'épaisseur) sera créée à proximité du pont bascule (cf. pièce « **PLAN D'ENSEMBLE À L'ÉCHELLE 1/200** »). Elle sera dimensionnée pour permettre le stationnement du chargeur (activité commerciale) en dehors des heures d'activité ainsi que le remplissage de son réservoir et son entretien courant quotidien. La fiche technique du géotextile est présentée en **ANNEXE 1**.

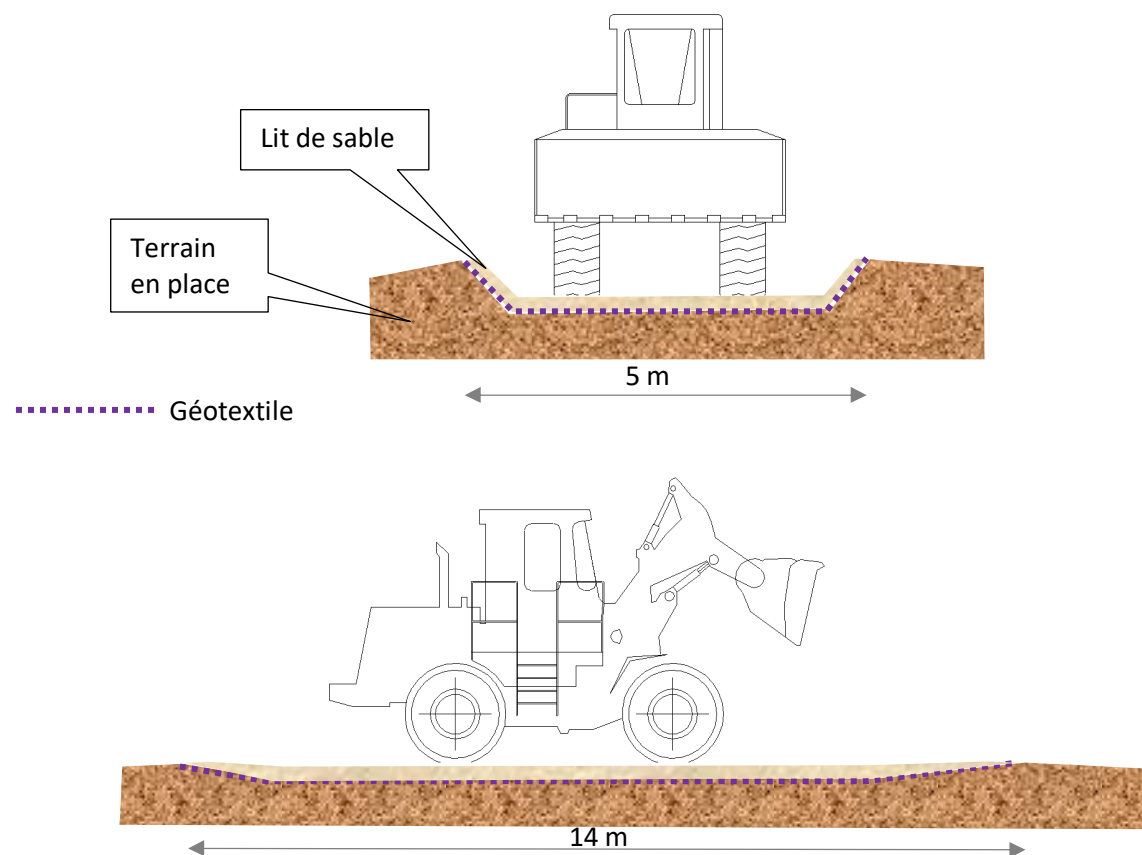


Schéma 3 : Représentation de l'aire de stationnement du chargeur

En fin de journée, la pelle et le second chargeur stationneront en zone d'extraction. Lors de la mise à l'arrêt, le chauffeur s'assurera par un contrôle visuel de l'absence de fuite au niveau des réservoirs hydraulique et gazole. En cas de suintement sur un flexible, un géotextile absorbant de dimensions 1.22 m x 1.47 m (documentation technique en **ANNEXE 2**) correspondant à une capacité d'absorption de 13 l sera mis en place à ce niveau.

Le remplissage en bord à bord de ces engins sera réalisé au sein de la zone d'extraction. Un kit anti-pollution sera disponible en cas d'égouttures.

La remorque atelier comprend une cuve double enveloppe de 400 litres de GNR permettant d'alimenter le chargeur en dehors de la présence du groupe mobile.

Le petit groupe électrogène nécessaire à l'alimentation électrique de la base vie, du pont bascule et du local attenant sera alimenté par de l'essence conditionnée en jerricans de 5 l stockés en bac étanche.

VI.6 CONDITIONS D'ENTRETIEN

L'entretien courant des machines est réalisé sur place par le personnel de la carrière (niveaux, graissage, soufflage des filtres,...). Tous les déchets relatifs à ces petits entretiens quotidiens sont ramenés à l'atelier mécanique du siège de la société à Aguessac (12).

Les entretiens périodiques suivant les préconisations des constructeurs sont assurés par les services internes de SEVIGNE Industries au sein de l'atelier de maintenance implanté en zone d'activité de la Borie Sèche à Aguessac (12).

VII VOLUME DES ACTIVITÉS PROJÉTÉES (MOYENNES ET MAXIMALES)

VII.1 CARACTÉRISATION DU GISEMENT

VII.1.1 Nature du gisement

La carrière exploite les calcaires lithographiques du Bathonien noté j2C sur la carte géologique de SEVERAC–LE-CHATEAU. Ces formations carbonatées sont très puissantes et s'étendent sur une épaisseur de plus de 100 mètres au droit de la carrière (indication vis-à-vis du méridien de La Canourgue).

Il s'agit de calcaires lités, beiges ou gris, à patine blanche avec niveaux graveleux ou oolitiques, bancs de calcaires argileux verdâtre à jaunâtre et intercalations dolomitiques. La notice de la carte géologique fait état de possibles apparitions de silex à la base de la série à proximité du Masegros.

Le suivi de la qualité de la production au moment du chantier de l'A75 faisait état d'un gisement présentant une bonne qualité :

- Los Angeles : entre 22 et 26,
- Micro-Deval : entre 12 et 14,
- Faible absorption d'eau : entre 0.5 et 1.2 %.

VII.1.2 Caractéristiques

L'exploitation existante et projetée se développe en une succession de deux gradins de 15 m de haut maximum et de 8 m de large minimum (en cours d'exploitation). L'autorisation en cours vise une hauteur d'extraction maximale de 30 m (soit 2 gradins) à partir du terrain naturel.

Les gradins seront réduits à 6 m de large en fin d'exploitation.

L'extraction se développera à partir des fronts existants en progressant vers le nord mais surtout vers l'ouest.

VII.2 CAPACITÉS D'EXPLOITATION

La **production moyenne annuelle** projetée est de **75 000 tonnes** avec un **maximum** établi à **150 000 tonnes**.

La production maximale est très largement réduite vis-à-vis de celle actuellement autorisée.

La production moyenne ne représentera que 50% du maximum demandé.

Le rythme moyen de production a été adapté aux productions annuelles des années passées (sans référence à la période d'exploitation pour les besoins du chantier de l'A75).

VII.3 DESTINATION DES MATÉRIAUX EXTRAITS

VII.3.1 Matériaux de découverte

Aucun volume de découverte n'est attendu étant donné que cette opération a déjà été menée par le passé.

Les seuls produits impropres à la commercialisation évalués à quelques 2000 m³/an concernent les matériaux de remplissage des diaclases et fractures au sein du gisement qui seront séparés lors de l'extraction.

VII.3.2 Stériles

La production de granulats génère peu de stériles. Ces derniers sont valorisables et donc commercialisés.

VII.3.3 Gisement

L'exploitation de la carrière permet d'assurer la production d'une palette assez large de fractions granulaires, en production à sec, permettant de répondre aux besoins locaux, publics et privés en tant que matériaux pour bétons mais aussi pour la voirie et les réseaux divers.

La **qualité du gisement permet de répondre** :

- aux caractéristiques intrinsèques (Los Angeles-Micro deval- coefficient d'absorption) des matériaux destinés aux **travaux routiers, béton prêt à l'emploi et usine de préfabrication**,
- aux valeurs (indice de continuité – coefficient d'absorption-Micro deval) demandées pour les exigences de la norme des **enrochements**,
- aux valeurs en matières fertilisantes pour les **amendements agricoles et minérales pour les charges industrielles**.

Au vu de ces caractéristiques, la carrière du Masegros pourra répondre aux besoins liés :

- **au projet routier de la RN 88 liaison entre Rodez et Séverac (tracé de 50 kms)**,
- **à la fabrication des bétons de la centrale basée à Séverac le Château**
- **à la fabrication de gabion sur le site de la Borie Sèche à Aguessac**
- **à la fabrication d'amendements agricoles et charges industrielles pour nos sites de Rodez et Puech Long bas.**
- **à la fourniture en enrochements pour lesquels la demande actuelle est très soutenue.**

Le bilan quantitatif du gisement extrait et remblayé est synthétisé en suivant (issu du phasage établi par SEVIGNE Industries) :

Phase	Volume extrait (m ³)	Volume remblayé (déchets d'extraction + apports d'inertes) (m ³)
1	120 800	2 000
2	197 300	48 200
3	211 700	48 100
4	128 500	50 400
5	135 300	54 900
6	144 700	52 300
TOTAL	938 300	255 900

Tableau 2 : Bilan quantitatif des volumes extraits par phase

Une majoration de l'extraction est programmée en phases 2 et 3 afin d'anticiper sur les besoins en matériaux pour le chantier spécifique de la RN 88 - liaison entre Rodez et Séverac.

VII.4 CARACTÉRISTIQUES GÉOMÉTRIQUES ET DURÉE DE L'EXPLOITATION

VII.4.1 Superficie, volumes extraits

La demande d'autorisation porte sur l'emprise actuellement autorisée pour un périmètre d'extraction couvrant 10 ha.

Le bilan des superficies demandées est détaillé au sein de la pièce « **SITUATION CADASTRALE** ».

Compte-tenu des développés et du rythme d'exploitation, le volume à extraire sur la durée demandée est de l'ordre de 940 000 m³.

Les emprises occupées par l'exploitation actuelle de la carrière correspondent :

- à l'entrée du site accueillant les équipements (base vie/atelier et WC chimique présents lors des campagnes d'exploitation, pont bascule) et d'anciens stocks de produits finis,
- au carreau d'exploitation en zone d'extraction accueillant le groupe mobile de traitement et les stocks de produits finis,
- aux fronts d'exploitation en limite nord et ouest de la zone d'extraction,
- à la zone de stockage de déchets inertes en angle sud-est de la zone d'extraction.

Les prises de vues présentées en suivant illustrent l'état actuel du site.

VII.4.2 Durée d'exploitation

Sur la base d'un **rythme moyen annuel de production de 75 000 tonnes/an**, l'exploitation se **déroulera** sur les **30 ans** demandés en autorisation (y compris la fin de remise en état).



Vue panoramique sur le développé d'exploitation depuis l'angle nord-est



Vue sur la piste principale d'accès au site



Vue sur les dépôts de produits finis (depuis l'angle sud)



Vue sur les anciennes installations fixes en angle sud-est



Vue sur les terrains restant à exploiter à l'ouest des fronts de taille actuels (emprises anciennement décapées délimitées par un merlon périphérique)

Prise de vue 1 : Photographies du site dans sa configuration récente (septembre 2018)

VIII MOYENS DE SUIVI, DE SURVEILLANCE ET D'INTERVENTION

L'ensemble des moyens et règles de suivi, de surveillance et d'intervention est consigné au sein du Document Unique – Santé sécurité visant la carrière d'Inos.

Le suivi et la surveillance sont assurés par le chef de carrière, le responsable d'exploitation et l'animateur QSE sur les points suivants :

- surveillance des lieux,
- surveillance des produits explosifs (boutefeu),
- clôtures et panneaux, bornes, entretien des pistes,
- phasage d'exploitation,
- tirs et vibrations,
- surveillance des vibrations,
- remise en état,
- fronts,
- production,
- poussières et bruit sur personnel,
- entretien des machines et leur bon fonctionnement,
- moyens d'extinction d'incendie,
- intégrité des rétentions,
- surveillance et suivi des équipements de travail,
- surveillance du matériel de travail en hauteur,
- surveillance des installations électriques (responsable électricien de l'entreprise),
- disponibilité des moyens de protection en cas de pollution accidentelle,
- plan de prévention pour toute intervention d'entreprises extérieures.

IX GESTION DES EAUX (CONSOMMATIONS, GESTION ET REJETS)

Les besoins en eau sur le site de la carrière se différencient en fonction des usages :

1. alimentation du personnel,
2. abattage des poussières sur le site,

Les informations de détail sont fournies au sein de chaque paragraphe spécifique.

IX.1 ALIMENTATION DES PERSONNELS ET DES LOCAUX

Les besoins pour le personnel sont assurés par le magasin de l'entreprise où des packs d'eau sont en libre-service.

Le réfectoire ne dispose pas de point d'eau.

IX.2 ABATTAGE DES POUSSIÈRES SUR LE SITE

Les besoins en eau pour l'abattage des poussières seront assurés, en tant que de besoin (temps sec et vent fort), par l'apport d'eau stockée à Aguessac (siège social de SEVIGNE Industries) par citerne de 24000 litres. Une arroseuse intervient à cet effet lorsque nécessaire.

IX.3 EFFLUENTS DOMESTIQUES

Un WC chimique est amené sur site lors de chaque campagne d'exploitation.

IX.4 EAUX PLUVIALES

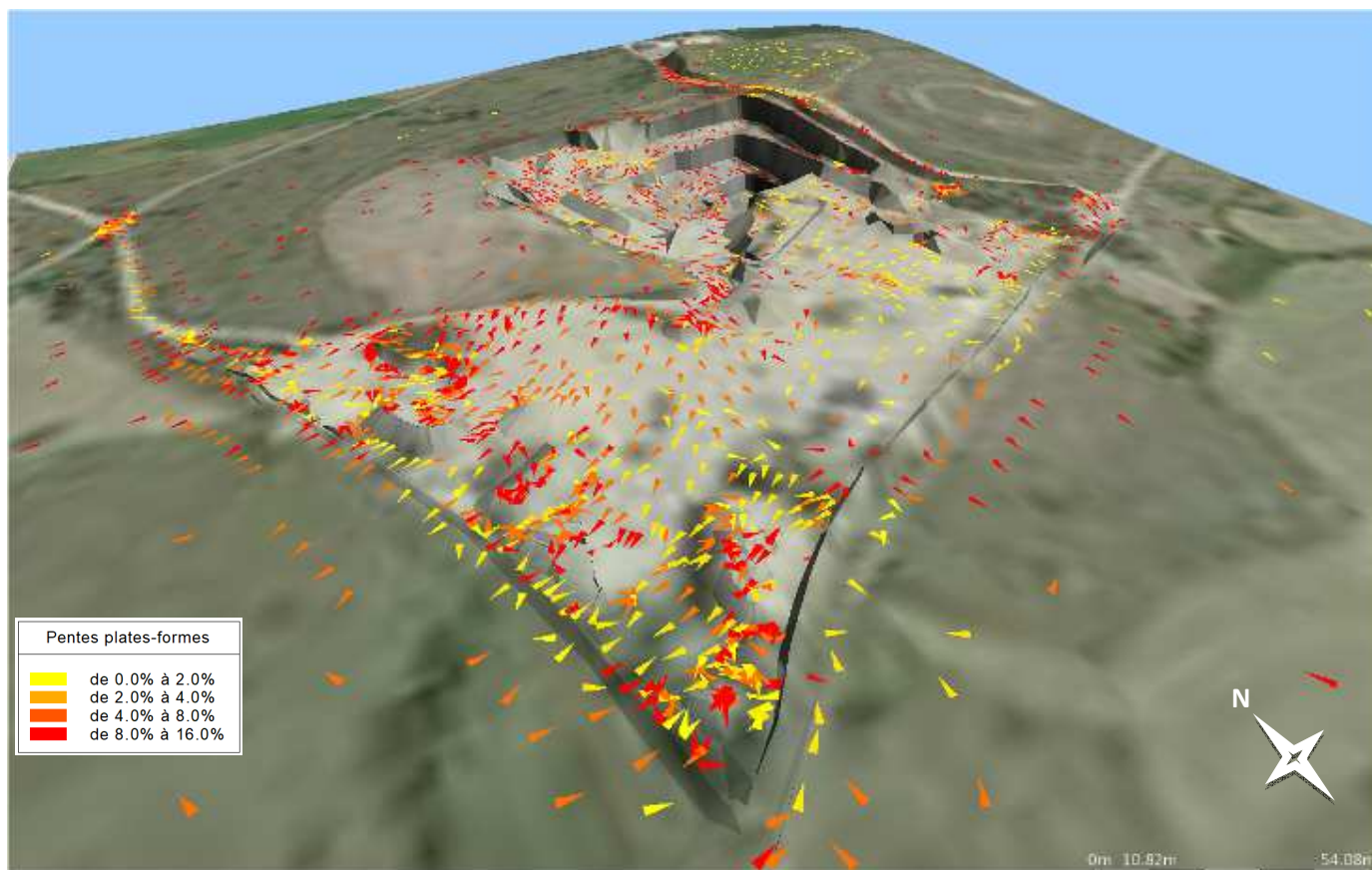
« Expertise hydrogéologique dans le cadre d'un projet de renouvellement d'exploitation de la carrière d'Inos le Masegros–SEVIGNE Industries – Masegros Causses Gorges (48) » - rapport T18-48045A de CALLIGEE Sud-ouest – V1 de janvier 2021

La gestion des eaux pluviales sur le site est dépendante du positionnement de l'exploitation au sein du bassin versant naturel et des pentes des terrains au sein même du site.

Une analyse hydraulique des ruissellements actuels a été menée par la société CALLIGEE Sud-ouest :

« Le site est situé au droit d'une butte. Le projet n'intercepte donc pas d'eau de ruissellement provenant de l'extérieur du périmètre. »

La répartition des ruissellements en situation actuelle est schématisée ci-dessous.



Les flèches indiquent le sens des ruissellements. Leur couleur est relative à la valeur de la pente.

Schéma 4 : Répartition des ruissellements en situation actuelle et projetée (fin d'exploitation)

CALLIGEE a divisé le site actuel en 3 sous-bassins versants. Ce découpage restera similaire dans le cadre de la future exploitation. Seules les surfaces évolueront en fonction de l'exploitation du site :

- Zone d'extraction et de traitement en déblai :

« La zone d'exploitation est en déblai par rapport au terrain naturel. Les eaux ruissellent sur les parois et les pistes, et s'infiltrent rapidement en fond de fosse.

Lors de notre visite du 11/09/2018, aucune figure de ravinement, aucune zone de stockage d'eau temporaire ni de point d'absorption préférentiel n'a été observée. »

La superficie de cette zone augmentera avec le développement de l'extraction (même si des remblais toute hauteur sont projetés en marge sud) puisqu'elle intègrera une partie de la zone non exploitée dont les ruissellements actuels se dirigent vers le sud (pour les plus à l'ouest) et essentiellement vers le nord. Elle constituera à terme la principale empreise. Compte-tenu de l'infiltration directe diffuse en point bas, elle ne nécessite par la réalisation d'un quelconque bassin. Le point bas actuel s'établit à la cote 846 m NGF. Ce point bas s'établira à la cote 850 m NGF suite à comblement de déchets inertes. Les eaux continueront à s'infiltrer en fond de carreau.

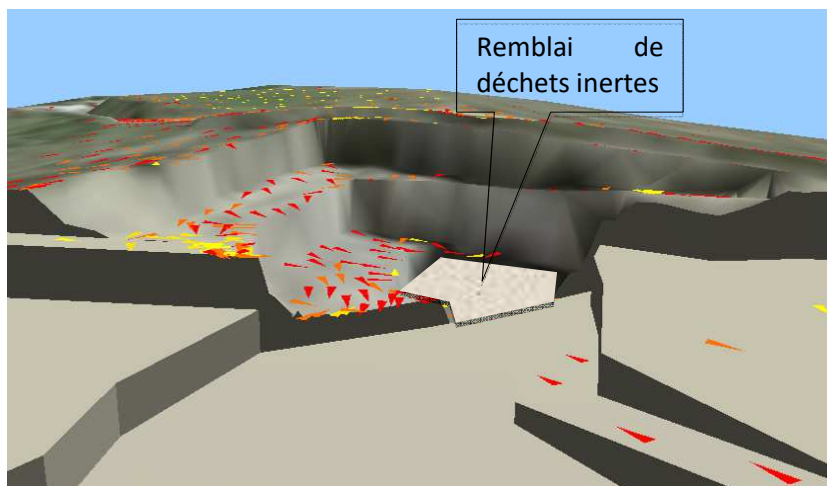


Schéma 5 : Repérage des adaptations en fond de fosse

- Ancienne zone de stockage des produits finis :

« Sur cette ancienne zone de stockage, les eaux ruissellent suivant la pente vers le Sud-ouest. Elles s'infiltrent au niveau d'un point bas à la pointe Sud-Ouest du périmètre d'autorisation.

Des traces de ravinement sont visibles au sein des dépôts sur la partie Sud.

A noter qu'un merlon périphérique au périmètre d'exploitation limite les ruissellements vers l'extérieur du site.

Du fait que les eaux semblent s'infiltrer rapidement sur le site, aucun aménagement spécifique pour la gestion des eaux pluviales n'a été réalisé. »

La superficie de cette zone diminuera avec le développement de la zone d'extraction. Les traces de ravinement relevées sont caractéristiques de matériaux fins stockés sur toutes ces emprises. Ces dépôts résiduels contribuent à assurer la filtration des eaux.



Prise de vue 2 : Prise de vue de l'ancienne zone de stockage de produits finis (marques des ravinements vers le sud-ouest au sein des matériaux fins de stockages antérieurs)

L'orientation selon la pente naturelle vers le sud-ouest sera maintenue. Elle permettra un piégeage des ruissellements et une infiltration diffuse.

Un léger décaissement sera marqué au droit de l'aire du chargeur (cf. § VI.5 en page 11) afin de favoriser l'infiltration. Cette aire sera équipée d'un géotextile absorbant d'hydrocarbures en sous-couche.

- Zone non exploitée :

Cette emprise correspond aux secteurs non exploités en partie nord de la zone d'extraction.

« Au niveau de la zone non encore exploitée en secteur nord, restée à l'état naturel, les eaux de ruissellement de dirigent vers le Nord et le Sud.

Aucune trace de ravinement n'est visible. Les eaux s'infiltrent rapidement. »

Une partie de cette emprise sera exploitée car recoupée par la zone d'extraction. Les ruissellements du reste des surfaces restant intactes s'écouleront dans les directions actuelles.

X MODALITÉS D'EXPLOITATION DU SITE

X.1 SENS GÉNÉRAL DE PROGRESSION ET MODALITÉS GÉNÉRALES D'EXPLOITATION

La poursuite de l'exploitation demandée est proposée en continuité du site actuel en marge nord et surtout ouest.

L'exploitation s'effectuera selon le principe général décrit en suivant :

- extraction du gisement par abattage à l'explosif ;
- gisement traité au plus près du gisement abattu (installations mobiles) pour commercialisation de produits finis ;
- remise en état coordonnée à l'avancement de l'exploitation dans la mesure du possible (incluant les opérations de recyclage et de stockage définitif des déchets inertes admis sur le site).

X.2 OPÉRATION DE DÉFRICHEMENT ET DE DÉCAPAGE

X.2.1 Défrichage

Aucune opération de défrichage n'est à mener sur site compte-tenu de l'occupation des sols de l'emprise visée par l'exploitation.

X.2.2 Décapage

Aucun décapage n'est à réaliser étant donné que les emprises visées ont déjà été visées par cette opération (marge nord) ou bien sont déjà anthropisées (marges sud et ouest).

Le gisement est directement accessible.

X.3 PHASAGE D'EXPLOITATION PRÉVISIONNEL DE LA CARRIÈRE (SOLUTION RETENUE)

La progression de l'exploitation sur les 30 années faisant l'objet de cette demande d'autorisation est décrite en 6 phases quinquennales. Il s'agit de plans de principe dont les contours peuvent évoluer en fonction des demandes du marché. Ces plans de principe ont été élaborés par le demandeur sur la base de la production moyenne visée et de l'anticipation de besoins en matériaux pour le chantier spécifique de la RN 88.

L'exploitation s'effectuera sur deux gradins en respectant les règles générales suivantes :

- Hauteur maximale de front : 15 m ;
- Largeur minimale de gradin/banquette en cours d'exploitation : 8 m ;
- Largeur minimale de gradin dont l'exploitation est terminée : 6 m ;
- Pente maximale des pistes d'accès aux gradins/banquettes : 15 %.

Les détails inhérents à chaque phase d'exploitation sont explicités en suivant.

La séquence d'exploitation présentée en suivant succède à un état d'exploitation avancé sur les fronts en limite ouest dans le périmètre autorisé pour les niveaux moyens 855/858 et 865/872 m NGF. Un fond de fosse actuel réduit en secteur nord-est s'établit à la cote 846 m NGF.

La succession des phases d'exploitation est visualisable en pièce cartographique nommée « **PLANS DE PHASAGE DE L'EXPLOITATION** ». Les profils correspondants sont présentés au sein des pièces cartographiques « **PROFILS NORD/SUD** » et « **PROFILS EST/OUEST** ».

Phases	Description	Séquences altimétriques
Phase 1 (t+5)	Mise à niveau du fond de fosse avec remblais de déchets inertes. Développement de l'extraction du gradin supérieur vers le sud depuis l'existant. Remise en état progressive des parties supérieures des anciens gradins en angle nord-est.	846/850 m NGF (fond de fosse) 863 m NGF 857 m NGF 875 et 891 m NGF
Phase 2 (t+10)	Développement de l'extraction du gradin supérieur vers le sud, le sud-est et le nord. Amorce de la remise à niveau des terrains depuis le sud-ouest (remblais toute hauteur)	863/872 m NGF 857 m NGF Fond de fosse à 850 m NGF 872 m NGF moyen
Phase 3 (t+15)	Développement de l'extraction du gradin supérieur vers l'ouest. Remise en état progressive par remblais contre fronts du carreau supérieur (bords nord et nord-est). Poursuite de la remise à niveau des terrains en bordure sud (remblais toute hauteur)	863/872 m NGF 857 m NGF Fond de fosse à 850 m NGF 872/873 m NGF moyen
Phase 4 (t+20)	Développement de l'extraction du gradin supérieur vers l'ouest. Développement du gradin inférieur vers l'ouest. Remise en état progressive par remblais contre fronts du carreau supérieur (bord nord). Poursuite de la remise à niveau des terrains en bordure sud (remblais toute hauteur)	863/872 m NGF 857 m NGF Fond de fosse à 850 m NGF 872/874 m NGF moyen
Phase 5 (t+25)	Développement du gradin inférieur vers le nord. Remise en état progressive par remblais contre fronts du carreau supérieur (bord ouest). Poursuite de la remise à niveau des terrains en bordure sud (remblais toute hauteur)	863/872 m NGF 857/860 m NGF Fond de fosse à 850 m NGF 872/878 m NGF moyen
Phase 6 (t+30)	Développement du gradin inférieur vers l'ouest. Développement du fond de fosse vers l'ouest Remise en état progressive par remblais contre fronts du carreau inférieur et du fond de fosse. Fin de remblaiement côté sud	863/872 m NGF 860/863 m NGF Fond de fosse à 850 m NGF 872/878 m NGF moyen

Tableau 3 : Synthèse du descriptif du phasage d'exploitation

X.4 MODALITÉS D'EXTRACTION DU GISEMENT

Le gisement sera extrait par tirs à l'explosif. Cette phase d'exploitation est gérée en interne par le personnel compétent disposant du Certificat de Préposé au Tir (CPT). Le fournisseur des explosifs intervient aussi lors de cette opération.

Compte-tenu du rythme de production de 75 000 t/an, ce sont **11 tirs annuels** qui sont et seront exécutés en moyenne. Leur fréquence sera dépendante des besoins en matériaux pour les chantiers.

L'exploitant dispose d'un certain nombre de documents spécifiques à cette phase de l'exploitation :

- Dossier de prescriptions « Explosif - Minage »,
- Document relatif aux conditions de mise en œuvre des explosifs rappelant certains documents spécifiques :
 - ⇒ Plan de Foration (fait par le foreur),
 - ⇒ Plan de Tir (par le Chef de carrière ou Responsable d'exploitation),
 - ⇒ Registre des tirs (Chef de carrière),
 - ⇒ Registre Entrée/Sortie des explosifs en version numérique (Directeur Technique).

X.4.1 Préparation – Plan de tir

La réalisation du plan de tir nécessite un repérage détaillé du front à abattre, une estimation du volume concerné et la conservation de la cohérence de la géométrie des fronts. A ce titre, le responsable habilité devant réaliser le plan de tir doit prendre en compte :

- la quantité de roche,
- la qualité de la roche,
- le degré de fracturation,
- les structures géologiques telles que joints, fractures, présence d'eau...et toute anomalie signalée à la foration.

Les principes généraux suivants sont respectés :

- charge unitaire instantanée limitée (proximité du hameau d'Inos),
- sécurité électrique : initialisation totale des lignes en préalable à toute détonation,
- sécurité sismique : non chevauchement des différents départs ($\Delta t > ms$),
- accentuation du retard entre différentes rangées.

X.4.2 Foration des trous de mine

La foration des trous de mine est réalisée en interne selon les directives du chef de carrière et plus particulièrement en fonction de la géométrie voulue :

- maille de foration,
- profondeur de foration,
- diamètre de foration,
- inclinaison éventuelle.

La foration est réalisée sur toute la hauteur du front avec une sur-foration de 0.5 m pour un diamètre pouvant varier selon les applications. Ce dernier est généralement de 89 mm sur ce site.

X.4.3 Minage

Le chargement des trous est réalisé à partir des types d'explosifs définis par le personnel titulaire du Certificat de Préposé au Tir (responsable d'exploitation et/ou chef de carrière), habilité à l'emploi d'explosifs.

X.4.4 Conditions de mise en œuvre de l'extraction à l'explosif

Les techniques de tirs à l'explosif vont varier selon la configuration d'extraction et la proximité de biens à préserver en limitant les vitesses de propagation des ondes sismiques.

Les explosifs sont acheminés par le fournisseur le jour même du tir. Les éventuels excédents sont repris le jour même. Le dépôt des explosifs et des détonateurs (transport en contenants distincts) au plus près de la zone de tir est effectué par le personnel de la carrière ayant la qualité de boutefeu ainsi que par le personnel du fournisseur.

X.4.5 Caractéristiques de foration et de minage

En fonction des besoins d'abattage, des hauteurs de front, des zones d'exploitation, de la nature du gisement, les coupes types de chargement des trous de forage ainsi que les explosifs et quantités mises en œuvre peuvent varier.

En phase d'exploitation (fronts de hauteur maximale de 15 m), certaines caractéristiques de tirs moyennes peuvent être énoncées (cf. tableau suivant). Elles seront modifiées pour être adaptées à certaines configurations particulières.

Tirs	Tirs classiques à micro-retards
Maille	2.8 x 3.6
Nombre de lignes	2
Nombre de trous	De l'ordre de 20
Charge en pied	Explus et Explus TSR (cartouches)
Charge de colonne	NITRO D8 vrac et/ou NITRAM 5 (cartouches)
Hauteur de bourrage en tête	2.2 m
Tonnage abattu	De l'ordre de 7500 tonnes en moyenne
Charge unitaire maximale	≈ 54 kg

Tableau 4 : Caractéristiques de tirs moyennes

Dans le cas exceptionnel d'une menace orageuse, le chargement est arrêté et la zone dangereuse évacuée sous surveillance du boutefeu jusqu'à disparition du risque.

Il est strictement interdit de fumer à proximité de produits explosifs.

L'utilisation de matériel électromagnétique sur la zone de chargement (téléphone portable) est interdite.

X.4.5.1 Abattage

L'abattage est effectué suite à la mise en place des précautions d'usage et procédures définies au sein des documents référents sur le sujet cités précédemment. Des garde-issues sont déployés autour et en périphérie du site en des points stratégiques.

X.4.5.2 Purge du front

A l'issue de chaque tir, le personnel ayant la qualité de boutefeu s'assurera de l'état des fronts mis à jour comme à l'heure actuelle. Le chef de carrière fait et devra faire réaliser la purge des fronts avant toute reprise de l'activité sur le niveau d'exploitation concerné.

Les pièges à blocs et merlons de protection sont et devront être maintenus en bon état.

X.5 AMÉNAGEMENTS ET INFRASTRUCTURES LIÉS À L'EXPLOITATION

X.5.1 Accès

X.5.1.1 Accès principal et desserte externe

La desserte du site restera inchangée.

Le site peut être accessible à partir de la RD 995 par un accès aménagé et sécurisé qui emprunte des chemins communaux et d'exploitation agricole. Ce tracé permet un accès rapide à l'autoroute A75 tout en évitant la traversée du bourg du Masegros. Cet accès avait été spécifiquement créé et aménagé lors du chantier de construction de l'A75 pour assurer l'alimentation en matériaux depuis le site de la carrière. Il bénéficie d'un Arrêté Municipal d'Autorisation individuelle de transport de marchandises en 3^{ème} catégorie renouvelé en date du 28/02/20 (cf. **ANNEXE 3**). Néanmoins l'accès depuis le bourg ou la RD 32 reste possible via la voie communale de Recoules de l'Hom.



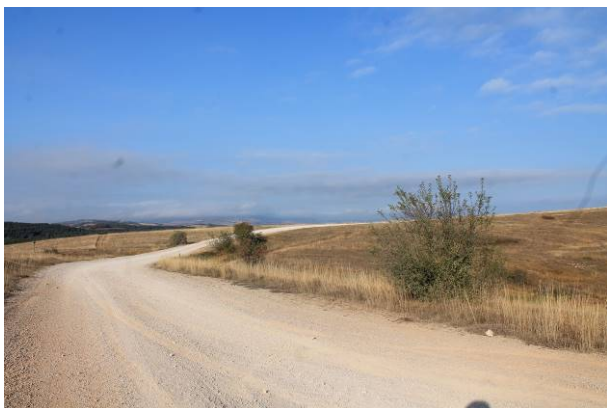
Prise de vue 3 : Plan de repérage de l'accès au site anciennement aménagé depuis la RD 995 (sur fond BD ortho IGN)



Vue de l'intersection au droit de la RD 995 (sens aller) – Vue 1



Vue sur la bifurcation à gauche (sens aller) – Vue 2



Vue sur la piste à hauteur du circuit de moto-cross (sens retour) – Vue 3



Vue sur l'arrivée – intersection avec la voie communale reliant le bourg du Masegros et celui de Recoules de l'Hom (tonnage limité à 19 t au-delà de l'accès au site vers Recoules) – Vue 4

Prise de vue 4 : Vue sur l'accès pouvant être emprunté depuis la RD 995

Le nombre de poids-lourds (de type semi-remorques) a été estimé sur la base du rythme d'exploitation moyen demandé. Il ne vise que les jours de fonctionnement du site (du lundi au vendredi). Cependant, l'activité commerciale peut perdurer en dehors des périodes de production (sans présence des installations mobiles) selon les besoins locaux.

Ce trafic concerne la production moyenne quotidienne qui est acheminée à l'extérieur du site de la carrière pour alimenter les chantiers et sites de production clients.

Il y a lieu de considérer le trafic induit par l'apport des déchets inertes en l'absence de double-frêt. Sur la base des apports envisagés, ce trafic peut être évalué à quelques 3 semi-remorques par jour.

	Production moyenne
Nombre de semi-remorques estimé/jour	20

Tableau 5 : Nombre de semi-remorques estimé/jour selon le rythme de production moyen

L'alimentation de chantiers importants peut amener, par périodes, à générer un trafic de l'ordre de 70 camions par jour au maximum.

Compte-tenu de l'aire de commercialisation des granulats produits sur site, les flux du trafic poids-lourd se répartissent comme suit dès que la RD 995 est atteinte :

- 2/3 vers l'A75, en direction de l'ouest,
- 1/3 vers la RD 32 en direction de l'est.

X.5.1.2 Desserte interne

La desserte interne restera similaire à ce qu'elle est actuellement. Une rampe unique permettra l'accès au carreau de l'exploitation.

Seul le groupe mobile évoluera au plus près des fronts en cours d'exploitation. Il en sera de même pour la position des stocks de produits finis.

X.5.2 Locaux du personnel

Un local mixte (conteneur de l'ordre de 16 m²) sur remorque sera amené sur site pour les besoins des campagnes d'exploitation.

La majeure partie de ce conteneur abrite la base vie du personnel qui est composée d'une partie réfectoire/vestiaire équipée :

- d'un réfrigérateur,
- d'un micro-onde,
- d'une cafetière,
- d'armoires de rangement.

Un WC chimique sera amené lors de chaque campagne d'exploitation.

X.6 AUTRES ÉQUIPEMENTS

X.6.1 Locaux techniques

La partie atelier (de l'ordre de 4.6 m²) du conteneur mixte permettra le stockage :

- de la cuve double enveloppe de 400 l de GNR,
- de jerricans d'essence de 5 l en bac étanche,
- de bidons d'huile stockés en bac étanche,
- de pièces d'usure courantes,
- d'un établi,
- d'une cuve de 1000 l d'eau (lavage des mains et alimentation du réservoir du WC chimique),
- de produits absorbants.

Le local pont bascule est présent sur le site en continu. Il se trouve à l'entrée. Il abrite un indicateur de pesée et un ordinateur portable.



Prise de vue 5 : Vue sur le pont bascule et le local associé

X.6.2 Réseaux

Le site n'est raccordé à aucun réseau.

Une ligne téléphonique suit le chemin d'accès pour prendre fin au portail.

Une ligne électrique est toujours en place en secteur sud-est. Elle alimentait des installations fixes anciennement installées. Ces dernières ont été démantelées.

Ces réseaux sont repérés sur le plan d'ensemble présenté sur la cartographie « **PLAN D'ENSEMBLE** ».

En périodes d'exploitation, un groupe électrogène est amené sur site pour alimenter en électricité le pont bascule et le conteneur mixte.

X.6.3 Moyens de communication

Le site n'est plus raccordé au réseau téléphonique filaire.

Les communications se font par téléphone portable. Les communications internes se font par le biais de CB.

Le chef de carrière est la seule personne à décider si un employé travaille seul ou à la vue de quelqu'un.

Le travailleur isolé communique au moyen d'un talkie-walkie ou d'un dispositif de transmission d'alarme type PTI (Protection du Travailleur Isolé). L'entreprise SEVIGNE INDUSTRIES dispose de deux téléphones PTI. Cet appareil est donné par le chef de carrière après émargement de la procédure d'utilisation par le salarié concerné.

X.6.4 Sécurité du site, panneaux réglementaires

Le périmètre existant est déjà clôturé (clôture à fil barbelé et/ou merlons) en périphérie du site (panneautage réglementaire associé) et fermé (deux portails).

L'accès au site sera maintenu tel qu'il est, à savoir fermé par un portail en dehors des jours et heures de fonctionnement.

XI REMISE EN ÉTAT DU SITE

« Gestion d'aménagements écologiques des carrières de roches massives – Guide pratique à l'usage des exploitants de carrières – UNICEM/UNPG – ENCEM juin 2011

Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles de la Lozère – décembre 2014

Atlas des paysages de l'Aveyron » - Site DREAL Occitanie – octobre 2018

Consultation du site <http://paysageaveyron.fr> – Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement de l'Aveyron – octobre 2018

Consultation du SCOT du Sud-Aveyron sur le site internet www.parc-grands-causses.fr – octobre 2018

« Charte Objectif 2019 – Parc Naturel régional des Grands Causses » - Édition 2008

Consultation du site internet <https://www.cevennes-parcnational.fr> – février 2020

Consultation de l'Atlas des paysages du Parc National des Cévennes – février 2020

L'orientation donnée au site une fois l'exploitation achevée est dépendante de sa nature et du territoire dans lequel il s'inscrit.

Réglementairement, le site exploité doit être remis en état impliquant un certain nombre d'opérations visant à enlever tout équipement/installation propre à l'exploitation menée jusque-là ainsi qu'à assurer une insertion paysagère satisfaisante.

Au-delà de cette notion de remise en état intervient celle du réaménagement. Cette dernière prend en compte le contexte local en intégrant les paramètres environnementaux, écologiques, sociologiques, économiques, culturels... du secteur d'implantation.

Le site est implanté sur la commune de Masegros Causses Gorges en marge extérieure du territoire du **PNR des Grands Causses** mais il est recoupé par la zone tampon du **bien UNESCO « Causses et Cévennes » - agropastoralisme méditerranéen**.

La spécificité du Bien UNESCO « Causses et Cévennes » réside dans son histoire ancestrale (activité agropastorale attestée dès le néolithique) du fait de la longévité et l'adaptabilité de l'activité agropastorale aux conditions climatiques, économiques et sociales.

Le Plan de gestion 2015-2021 de ce Bien UNESCO a été établi à partir des recommandations de l'experte de l'ICOMOS¹ intervenue sur le territoire en 2013 et vise cinq grandes thématiques :

¹ Le Conseil International des Monuments et des Sites (ICOMOS) est une organisation non gouvernementale, regroupant 110 pays, qui se consacre à la conservation et à la protection des monuments et des sites dans le monde entier.

- La **conservation et l'évolution des paysages**, les menaces qui pourraient affecter le Bien,
- Les acteurs, les instruments, le Pré-plan de gestion,
- La **politique agropastorale mise en œuvre pour maintenir les valeurs paysagères et patrimoniales du Bien**,
- Les politiques d'inventaires et de suivi des valeurs paysagères et patrimoniales du Bien,
- La politique de découverte et d'interprétation du Bien.

C'est à partir de ces recommandations que le Plan de gestion a été décliné en sept orientations, chacune caractérisée par des objectifs spécifiques :

- *Orientation n°1 : Aider au maintien de l'activité agropastorale*
- **Orientation n°2 : Mieux connaître pour mieux gérer les paysages**
- *Orientation n°3 : Mieux connaître et gérer les attributs du patrimoine agropastoral*
- *Orientation n°4 : Accompagner les évolutions du territoire en architecture et urbanisme*
- *Orientation n°5 : Aider au développement de niches économiques*
- *Orientation n°6 : Accompagner le développement d'un tourisme Causses et Cévennes*
- *Orientation n°7 : Partager les connaissances au niveau local et international*

Ces éléments d'orientation territoriaux ont été pris en compte dès le début de l'analyse des impacts pour les thématiques paysagères et écologiques. La réflexion initiale menée par l'exploitant pour définir la meilleure configuration d'exploitation (meilleur compromis entre la nécessité d'accéder à un gisement de qualité tout en limitant les impacts environnementaux) a intégré ces éléments dès le départ.

XI.1 VOCATION DU SITE À L'ISSUE DE L'EXPLOITATION

Compte-tenu de sa situation au sein d'un territoire aux habitats naturels caractéristiques des causses, une **intégration paysagère au sein de ces milieux naturels constitue une priorité**. Cette première étape constituera **l'amorce d'une vocation naturelle de la majeure partie du site**.

Néanmoins, le site se trouve à proximité de zones d'activités, la plus proche est relative à la ZA de Recoules. Rappelons la présence en délimitation nord de l'ancienne décharge communale qui crée une variation topographique marquée. Ainsi, la commune, propriétaire des terrains, projette à moyen terme la réalisation d'un parc photovoltaïque en marge sud au droit des zones remblayées toute hauteur. Ce projet répond aux orientations de la collectivité en matière de développement durable. Ainsi, **ce site présentera pour partie une vocation industrielle passive** en continuité des sites déjà existants (ZA de Recoules).

XI.2 ADAPTATION DU MODE D'EXPLOITATION

XI.2.1 Phasage d'exploitation

Selon le guide UNICEM/UNPG, « *l'activité d'extraction est un exemple de perturbation anthropique. Elle provoque un rajeunissement complet du milieu par destruction des habitats et biocénoses² en place au profit de la création de milieux minéraux neufs. Ces derniers (carreaux, remblais) vont être plus ou moins rapidement colonisés par des espèces dites pionnières qui formeront le premier maillon de la succession écologique* ».

² La biocénose correspond à l'ensemble des êtres vivants (animaux, végétaux, champignons, bactéries, etc.) établis dans un même milieu, ou biotope. La biocénose et le biotope, considérés ensemble, forment un écosystème.

Le phasage d'exploitation proposé dans le cadre de ce renouvellement d'autorisation intègre la remise en état coordonnée à l'avancement de l'exploitation au fur et à mesure que les développés complets seront atteints. Ces derniers visent principalement les remblais contre fronts réalisés à partir des déchets d'extraction.

Ainsi, le phasage d'exploitation présenté précédemment (cf. X.3 en page 19 et suivantes) permet de repérer les emprises en cours de remise en état pour une phase considérée. Ainsi, les actions suivantes vont être menées progressivement :

- Phase 1 : partie supérieure de l'angle nord-est en appliquant la mesure de réduction d'impact sur l'aire du Grand-Duc,
- Phase 2 : anciens gradins de l'angle nord-est,
- Phase 3 : extrémité ouest du remblai toute hauteur en marge sud,
- Phase 4 : angle nord du gradin supérieur et moitié ouest du remblai toute hauteur en marge sud,
- Phase 5 : développé ouest du gradin supérieur en marge nord et poursuite du remblai toute hauteur en marge sud,
- Phase 6 : fin du développé du gradin supérieur (bordure ouest) et amorce des gradins résiduels.

Ce n'est qu'en toute fin d'exploitation que les larges surfaces de gradins pourront être restituées à une végétalisation naturelle pionnière sur dalle rocheuse.

Il est à noter que le développement du projet photovoltaïque en partie sud nécessite le remblaiement toute hauteur des terrains visés. Cette opération ne peut être menée avec les seuls déchets d'extraction. Ainsi, l'admission de déchets inertes extérieurs au site permettra d'assurer cette opération.

XI.2.2 Gestion des déchets d'extraction

Aucun volume de découverte n'est attendu étant donné que cette opération a déjà été menée par le passé au droit des emprises visées.

Les seuls produits impropres à la commercialisation concernent les matériaux de remplissage des diaclases et fractures au sein du gisement qui seront séparés lors de l'extraction. Sur la base du retour d'expérience, le volume attendu sera de l'ordre de 60 000 m³. Il entrera en composition des remblais contre fronts végétalisés pour développement d'une pelouse de type Mésobromion.

Le remblaiement toute hauteur du secteur sud implique un apport de déchets inertes extérieurs au site qui a été évalué à près de 200 000 m³ sur la base du retour d'expérience de l'exploitant et des données relatives aux chantiers projetés à court et moyen terme dans le secteur.

XI.3 REMISE EN ÉTAT

XI.3.1 Principe

Les orientations pour la remise en état en lien étroit avec l'intégration paysagère ont été déduites des enjeux associés à la situation :

- en zone tampon du Bien UNESCO « Causses et Cévennes »,
- à l'interface entre les milieux ouverts à vocation agropastorale, avec des marqueurs forts de ces paysages tels que murets, jasse, lavogne, et agricole du Causse du Masegros et les zones d'activités du territoire communal.

Ainsi, l'enjeu est de maintenir un milieu ouvert en permettant ou en favorisant :

- le **développement herbacé pelousaire** (pelouse calcicole de type Mésobromion) au droit d'emprises minérales ciblées (zone commerciale au nord-ouest) ainsi que devant faire l'objet de

remblais contre fronts avec des déchets d'extraction du site (ainsi que sur les talus des remblais toute hauteur en marge sud),

- le **développement naturel et progressif d'une pelouse pionnière sur dalle rocheuse** sur les emprises décaissées et non occupées par des dépôts de matériaux (remblais ou granulats). Cet habitat naturel observé actuellement aux abords du site est malgré tout peu présent. Du fait de son enjeu régional, il revêt un intérêt fort sur les emprises rocheuses laissées libres à l'issue de l'exploitation,
- le **maintien de parois verticales irrégulières** en modeste rappel des falaises des gorges du Tarn distantes de quelques kilomètres. Pour ce faire, seront favorisées les irrégularités de surfaces et de relief pour les fronts rocheux ayant atteint leurs positions définitives. L'objectif étant d'atteindre un état de surface proche de celui évoluant depuis plusieurs années au droit des fronts présents au nord-est,
- le **développement d'une haie arbustive segmentée** au droit du merlon périphérique en délimitation nord en rappel et continuité des haies existantes localement.

En complément des actions projetées de maintien des espaces en milieu ouvert, le projet d'implantation de parc photovoltaïque prévu par la commune à moyen terme est envisagé en partie sud des terrains. Ce projet répond aux orientations en matière de développement durable de la collectivité locale qui vise une partie des emprises sur sols dégradés (remblais).

XI.3.2 Gestion des équipements et des stocks de matériaux

A l'issue de l'exploitation autorisée, les équipements seront démantelés ou enlevés (local remorque, local pont bascule, pont bascule, ...). L'aire de stationnement du chargeur ainsi que les massifs en béton d'assise des équipements seront détruits.

Les stocks de matériaux restants seront répartis sur les gradins ainsi qu'en limite de pelouse afin de constituer des amas rocheux et minéraux exposés de manière favorable pour la faune ou bien pour assurer des continuités entre les niveaux (remblais contre front).

XI.3.3 Restauration du milieu

XI.3.3.1 Ancien front

Parmi les remises en état programmées dès la PHASE 1, est concerné l'ancien front d'exploitation situé en angle nord-est. Il fait l'objet d'un abandon de son exploitation (en lien avec l'aire du Grand-Duc). Ainsi toute la partie supérieure déjà décapée en tête du front supérieur sera maintenue en l'état afin de favoriser une végétalisation progressive sur dalle rocheuse (état de reconquête en 2020 sur prise de vue en suivant).



Prise de vue 6 : Photographie de l'état de reconquête de la pelouse sur zone décapée en tête de l'ancien front nord-est

Les verticalités de ce front sont quant à elles très irrégulières car fracturées et comblées pour parties de matière argileuse. Cette surface évolue avec le temps et subit les effets du gel/dégel favorisant ainsi cet aspect très irrégulier largement propice à une végétalisation naturelle et à la colonisation par des espèces faunistiques opportunistes telles que le Grand-Duc et autres espèces rupicoles (chiroptères).

Etant déjà colonisé et patiné, ce front est considéré comme remis en état et ne subira aucune intervention spécifique tel que visualisable sur la prise de vue ci-dessous.



Prise de vue 7 : Aspect (en 2020) du retour à l'est de l'ancien front supérieur présent en angle nord-est

XI.3.3.2 Fronts en fin d'exploitation

Les fronts ayant atteint leur position définitive feront l'objet d'une purge favorisant ainsi l'apparition de relief et permettant de casser les arêtes vives localement et de manière la plus irrégulière possible. Le gisement présente néanmoins naturellement des variations de relief importantes du fait de sa fracturation naturelle (cf. prise de vue ci-contre). L'extraction par minage permet de générer des fissures supplémentaires aux diaclases et joints naturellement marqués favorisant l'état de surface recherché. A l'instar de l'ancien front en angle nord-est tel qu'évoqué précédemment, ils pourront constituer un attrait pour les espèces rupicoles (chiroptères) lorsqu'exposés au sud.

Des dépôts rocheux voire des tirs obliques pourront être réalisés aux endroits opportuns afin de « couper » les lignes franches. Cette dernière opération spécifique interviendra préférentiellement en fin d'exploitation au droit des secteurs encore accessibles (via le large gradin résiduel).

XI.3.3.3 Remblais contre fronts

Le remblaiement en phase d'exploitation est projeté sur une hauteur maximale n'excédant pas 6 m. Etant donné la faible hauteur de dénivelé, le gradin supérieur en marge nord sera remblayé de telle manière qu'il permettra d'assurer une connexion avec les terrains supérieurs. Des variations en pied et sur la pente permettront de rompre la linéarité et créeront de futurs axes de circulation pour la faune sauvage lorsque le site sera restitué dans son intégralité à son environnement. Ces emprises talutées feront l'objet d'une végétalisation pour retour à un couvert pelousaire de type Mésobromion des causses. Ces espaces présenteront un attrait pour les groupes d'espèces des lépidoptères et des orthoptères. Une colonisation progressive par des pins sylvestre n'est pas à exclure comme observé localement actuellement. Le développement naturel des buissons, ronces et pins pourra être contenu par la réalisation d'une fauche annuelle tardive. Cette action favorisera le développement herbacé pelousaire.



Une projection figurative de cet état à terme après végétalisation est présentée ci-contre.



XI.3.3.4 Carreau / Gradins

Le carreau ainsi que les gradins (zones approfondies ou non) constituent les zones de replat laissées par l'extraction. Ces emprises apparaîtront progressivement.

Compte-tenu de leurs dimensions et position encaissée, elles présenteront l'avantage de pouvoir accueillir les installations et stocks de produits finis limitant de fait les visibilités sur ces matériels et dépôts (campagnes d'exploitation avec groupe mobile évoluant au plus près des fronts, unité mobile complémentaire présente sur le carreau pour le recyclage occasionnel de pierre cassée). Ainsi, contrairement à la situation jusque-là en place (et jusqu'à résorption des dépôts encore existants en marge ouest), **cette organisation de l'exploitation constitue une mesure de réduction efficace vis-à-vis des perceptions visuelles depuis les cônes de vision identifiés à l'ouest du site.**

Seule la zone remblayée toute hauteur en marge sud fera l'objet d'un traitement spécifique (cf. paragraphe suivant dédié).

Ces surfaces de roches nues seront le siège d'un développement naturel pelousaire sur dalle et débris rocheux comme ponctuellement observé aux abords extérieurs du site par l'écologue. Ce développement pelousaire sera lent mais adapté à la durée de l'exploitation de la carrière et du dégagement progressif des surfaces élargies en fosse. Une scarification des surfaces délaissées favorisera la diversification des micro-habitats.

Des amas rocheux ou zones d'éboulis seront répartis en continuité des pieds de front de manière irrégulière. Ces emprises présenteront un intérêt certain pour une fréquentation par le groupe d'espèces des reptiles lorsqu'orientées au sud.

XI.3.3.5 Remblais toute hauteur en marge sud

Ces remblais toute hauteur des terrains exploités en partie sud du site ont pour vocation d'accueillir un projet de centrale photovoltaïque porté par la commune (propriétaire des terrains). Ainsi, tous les terrains visés par cette implantation seront laissés dans un état minéral.

XI.3.3.6 Terrains en secteur nord-ouest

Ces emprises correspondent aux occupations actuelles d'anciens stocks de produits finis et de l'activité commerciale. Il s'agit de la zone où se trouvent le pont bascule et son local associé mais aussi la base vie et autres équipements nécessaires lors des campagnes d'exploitation. Les anciens dépôts de matériaux en cours de résorption se rencontrent en prolongement sud.

Le secteur visé se trouve hors projet photovoltaïque. Il est actuellement caractérisé par des surfaces minérales entourées et clairsemées de bosquets de peupliers hybrides.

Afin d'assurer la continuité avec les milieux ouverts présents à proximité, cette emprise fera l'objet d'une végétalisation par semis pour retour à un couvert pelousaire de type Mésobromion des causses comme les talus de remblais contre fronts.

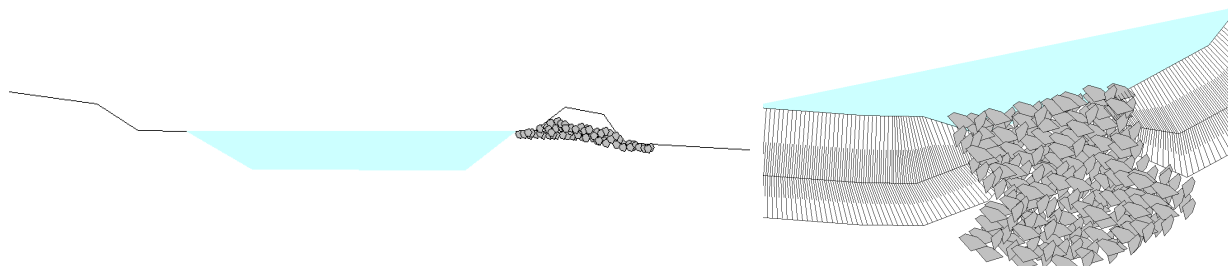
Cependant, s'agissant d'une emprise occupée jusqu'à la toute fin de l'exploitation, sa végétalisation ne pourra pas être opérée avant l'échéance de l'exploitation. Un régalage de stériles d'extraction (matériaux terreux de remplissage des diaclases et fissures de la roche) sera effectué avant semis.

L'ensemble de cette emprise se verra complété d'une mare spécifiquement aménagée en point bas (à l'aplomb de la jasse) à l'issue de toute exploitation du site. Celle-ci sera de type mare temporaire méditerranéenne et aura pour vocation de renforcer le réseau de points d'eau très dispersé sur le causse.

La dépression à marquer sur l'équivalent de 120 m² présentera des pentes douces (de l'ordre de 3 H /1 V) jusqu'à un point bas central (profondeur comprise entre 1.5 et 2 m).

Le fond de ce point d'eau sera tapissé de matériaux argileux afin d'assurer une étanchéité naturelle et le maintien des eaux ruisselées collectées.

Cette mare devra comporter deux niveaux. Le premier niveau correspond à la zone en eau (après épisodes pluvieux), tandis que le second niveau correspondra à la zone de marnage liée à l'alternance des épisodes pluvieux, également appelée zone tampon et servant à stocker temporairement les afflux d'eau. A la base de cette zone tampon sera aménagé un ouvrage de fuite, par lequel s'évacuera progressivement l'eau en aval par le biais d'une surverse. Celle-ci sera composée de petits blocs rocheux (100 mm de moyenne) enchâssés dans le sol et empilés en comblement des talus constitutifs de la zone tampon. Cet amas rocheux sera prolongé en aval afin de guider les eaux qui le traverseront, les disperser et limiter l'érosion sur le sol en aval tel que schématisé en suivant.



Coupe longitudinale de principe de la mare

Vue de détail (principe) sur la surverse en aval de la mare (vue de dessus)

Schéma 6 : Coupe et vue de principe de la mare temporaire de type méditerranéenne

Dans le premier niveau pourront se développer des plantes aquatiques flottantes. Le second niveau, moins profond et soumis à des variations de niveau d'eau, sera colonisé par des ceintures d'hélophytes.

Cet ouvrage ainsi développé présentera un intérêt marqué pour de nombreuses espèces animales. Cette mare servira notamment de point d'abreuvement pour la faune sauvage, de lieux de ponte pour les amphibiens et les odonates, et d'habitat de chasse pour l'ensemble des espèces de chiroptères.

XI.3.3.7 Végétalisation

XI.3.3.7.1 Développement pelousaire sur remblais

Les remblais contre fronts vont être réalisés avec les déchets d'extraction. Ces derniers sont composés de matériaux meubles qui se trouvent en remplissage des fissures, fractures, diaclases du gisement. Il s'agit de matériaux essentiellement terreux qui se retrouvent aussi en bas de pente ou dépressions karstiques observables sur ces causses. Au droit du site (marge nord) et abords, l'écologue a identifié des pelouses sèches caractéristiques de sols calcaires pouvant être apparentées à des pelouses de type Mésobromion des causses, bien que la composition floristique ait été qualifiée d'appauvrie.

La pelouse de type Mésobromion est caractérisée par des graminées parmi lesquelles le Brome dressé, le Brachypode penné, la Germandrée petit chêne...). Outre les herbacées, le Mésobromion des causses peut aussi accueillir de nombreuses géophytes notamment plusieurs espèces d'Orchidées (**Orchis pyramidal** (*Anacamptis pyramidalis*),...).

Cette pelouse sera développée sur les remblais en pied de fronts mais aussi sur le talus du remblai toute hauteur au sud ainsi qu'en secteur nord-ouest.

Le fournisseur de ces semis préconise une densité de 4 g/m². L'ensemencement couvrira toutes ces surfaces à partir de semis de mélange grainier adapté (Grand sud, labellisé végétal local ou équivalent).

Sur la base de propositions de l'écologue, voici une liste de plantes adaptées à la région des Grands Causses. Cette liste compte des plantes mellifères favorables aux insectes pollinisateurs, et des espèces couvrantes et au développement rapide qui permettront de lutter contre l'installation de plantes indésirables (chardons...) ou exotiques invasives :

- **Plantain coronopus** (*plante couvrante pour la stabilité du talus*)
- **Agrostides stolonifères** (permet de rapidement reboucher les écorchures du couvert herbacé avant que les indésirables ne s'y installent tels les chardons...)
- **Sainfoin à feuilles de vesce** (*plante annuelle et très mellifère*)
- **Trèfle blanc** (*plante mellifère*)
- **Saponaire de Montpellier** (*plante couvrante pour la stabilité du talus*)
- **Coronille variée** (*plante couvrante et très mellifère*)
- **Petite pimprenelle**
- **Anthyllis vulnéraire**
- **Fétuque ovine**
- **Lotier corniculé** (*plante mellifère*)
- **Thym à feuille de serpolet** (*plante couvrante et très mellifère*)

Dans l'hypothèse où le projet de centrale photovoltaïque conduit par la commune ne pourrait pas voir le jour, l'ensemble des surfaces en jeu feraient l'objet de ce même type d'ensemencement.

Prise de vue 8 : Aspect que pourrait revêtir le talus après travaux d'aménagement, composé de plantes hémicryptophytes et de chaméphytes (source ARTEMISIA)



XI.3.3.7.2 Développement pelousaire sur dalle rocheuse

Les inventaires des milieux naturels ont révélé la présence de pelouses à orpins et thérophytes sur dalles (sur roche nue ou en secteurs de pierriers fins). Ces espaces sont colonisés par des plantes pionnières, annuelles ou vivaces, adaptées à de telles conditions extrêmes : **pelouse à orpins et annuelles non graminoides**.

Ces pelouses rases sont peu à moyennement recouvrantes et à développement lent.

Les surfaces planes issues de l'extraction seront minérales et fracturées. Une scarification de surface favorisera le piégeage des fines véhiculées par le vent et ainsi constituera le siège de l'implantation d'une pelouse pionnière comme déjà observée sur les zones décapées.



Prise de vue 9 : Aspect que pourrait revêtir la pelouse pionnière calcicole à orpins après travaux d'aménagement et abandon de l'exploitation des surfaces rocheuses (source ARTEMISIA)

XI.3.3.7.3 Renforcement/Développement végétal sur merlon en délimitation nord et nord-ouest

Des plantations sur le merlon en place en délimitation nord et ouest sont proposées afin de compléter les plants de prunelliers déjà observés localement le long de certains merlons.

L'objectif n'est pas de créer un écran visuel mais plutôt d'assurer une intégration paysagère au regard de l'existant alentour. Ainsi outre les Prunelliers, l'implantation de Spirées, d'Amélanchiers, de Cornouiller sanguin, de Viorne lantane, genévrier ainsi que du buis (label Végétal Local ou équivalent) sous la forme de segments permettront de limiter le développement roncier au droit du merlon périphérique. La disposition arbustive créera un léger relief coupant la linéarité de cet ouvrage de délimitation en place depuis de nombreuses années.

Une densité de l'ordre de 15 plants pour 10 m pour une largeur de 3 m est proposée.

XI.3.3.7.4 Mesures d'accompagnement

La mesure d'accompagnement MA-4 proposée vis-à-vis de la biodiversité (cf. pièce « **ETUDE D'IMPACT** ») va rajouter une réelle plus-value pour les reptiles (espèce cible : lézard vert occidental). En effet, un murgier sera positionné en angle nord-est en dehors de toute zone de circulation. Cette opération sera menée dès le départ.

XI.4 ETAT FINAL

XI.4.1 Plans de principe

La vue en plan figurative de principe de l'état final est présentée en pièce « **Plan de principe de l'état final** ». Les profils associés ainsi que deux photomontages selon deux axes de vues différents sont présentés en suivant.

XI.4.2 Evaluation du coût de la remise en état

Sur la base du plan d'état final présenté, les coûts de la végétalisation complète est présentée en suivant (intégrant la remise en état coordonnée à l'avancement de l'exploitation) :

- **Semis de pelouse de type Mésobromion** sur l'équivalent de 2.25 ha : **7.5 k€ H.T.** (avec 13.5 k€ H.T. à rajouter pour tenir compte des 4.2 ha supplémentaires en l'absence de développement du projet photovoltaïque),
- **Plantations sur merlon périphérique nord et nord-ouest** (de l'ordre de 20 segments de 10 m) estimé à **5 k€ H.T.**,
- **Création d'une mare temporaire** en bordure ouest en fin d'exploitation : **2.3 k€ H.T.**,
- **Création d'un murgier** au profit des reptiles : **1 k€ H.T.**



Figure 3: Photomontage depuis les abords du local d'accueil du moto-cross en situation d'état final



Figure 4 : Photomontage depuis la variante du chemin de randonnée et la voie communale n°3 en situation d'état final

XII ANNEXES

XII.1 ANNEXE 1

Documentation technique du matériau aquatextile oléo-dépolluant à mettre en œuvre au droit de l'aire de stationnement du chargeur

POUR DÉPOLLUER LES EAUX PLUVIALES LORS DE LEUR INFILTRATION

UNE FONCTION...

TenCate GeoClean® est un **aquatextile oléo-dépolluant actif**. Il vise à **nettoyer naturellement les eaux de ruissellement** des **hydrocarbures**, dont les **HAP**, lors de leur infiltration dans le sol.

... AVEC 3 ACTIONS

- 1 Infiltré instantanément l'eau sur la totalité de sa surface grâce à sa **perméabilité très élevée** $> 10^{-2} \text{ m/s}$ [équivalent à un gravier ou + de 500 fois une pluie centennale]
- 2 Nettoie l'eau pluviale en **fixant les hydrocarbures** sur sa structure filamenteuse.
 - | **Hydrocarbures**
 - Abattement entre 90 % et plus de 99 % selon les apports
 - Teneur résiduelle après passage à travers l'aquatextile entre 0,4 mg/l et 2 mg/l selon les apports
 - | **Reste très perméable à l'eau même à sa capacité de fixation maximale**
- 3 **Stimule systématiquement la biodégradation des hydrocarbures fixés** par les micro organismes du milieu :
 - | Offre un **biotope optimal** avec apport d'un **activateur naturel de croissance**
 - | L'activateur **initie, accélère et amplifie** la biodégradation
 - | L'activateur **se maintient** dans l'aquatextile **sur le long terme**

AQUATEXTILE

Textile technique dédié à la dépollution des eaux de ruissellement. Il gère la qualité de l'eau pluviale lors de leur infiltration dans le sol

AQUATEXTILE OLÉO - DÉPOLLUANT ACTIF

Fixe les hydrocarbures dont les HAP et stimule systématiquement leur biodégradation

HAP

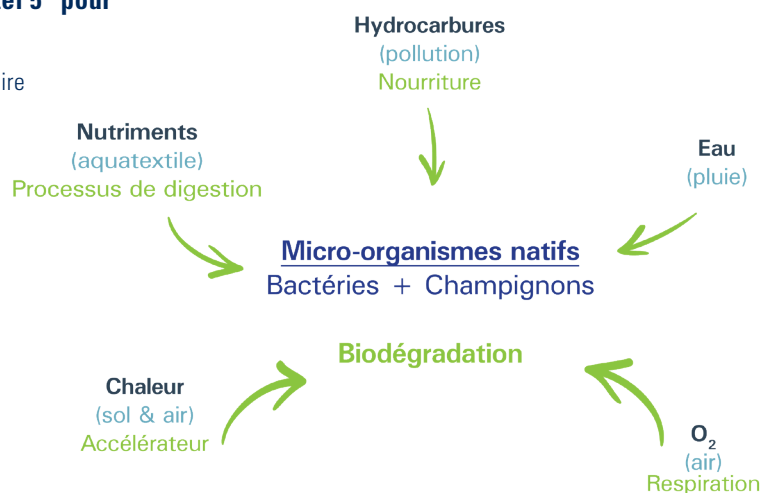
Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques

COMMENT FONCTIONNE LA BIODÉGRADATION ?

5 conditions environnementales sont indispensables pour une biodégradation efficace

L'aquatextile est un hôtel 5* pour les micro organismes

- ✓ Une nappe haute temporaire n'est pas un obstacle



TENCATE GEOCLEAN®

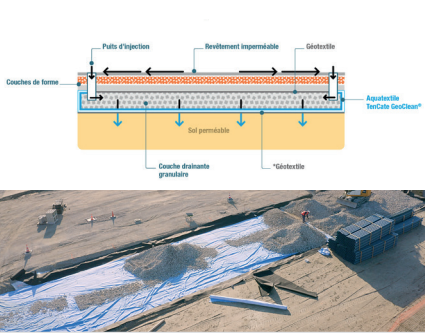
Héberge un écosystème naturel durable

UN SYSTÈME AUTONOME DURABLE SANS ENTRETIEN ET ÉCONOMIQUE

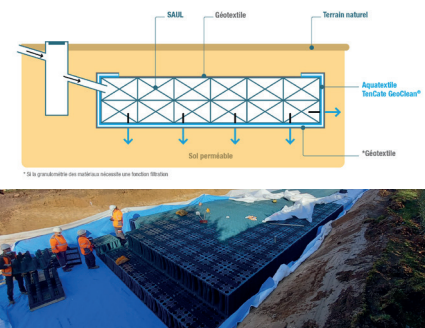
LES SOLUTIONS TenCate GeoClean® S'INSTALLENT DANS TOUTES LES STRUCTURES D'INFILTRATION

SOLUTIONS D'INFILTRATION ENTERRÉES

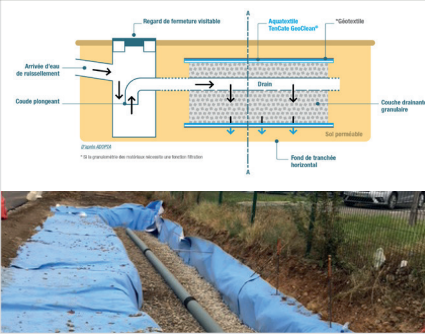
Chaussées à structure réservoir



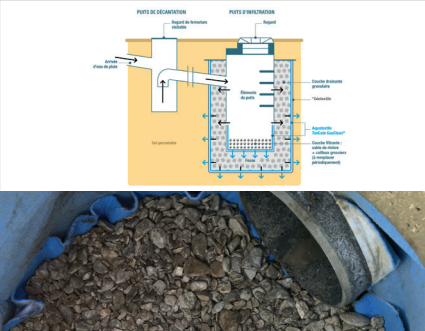
Bassins d'infiltration ou d'atténuation



Tranchées d'infiltration

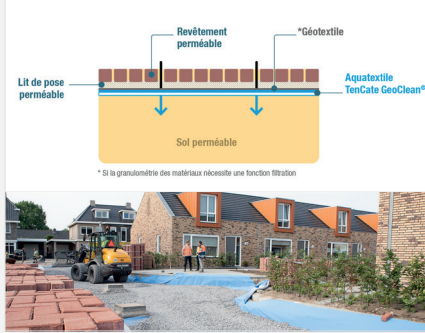


Puits d'infiltration

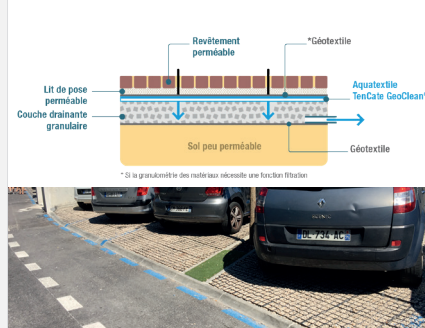


SOLUTIONS D'INFILTRATION DIRECTE [SOUS REVÊTEMENT PERMÉABLE]

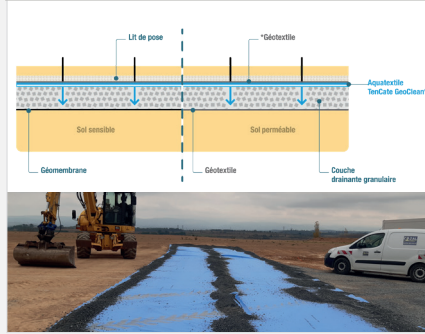
Voiries



Parkings extérieurs VL, PL

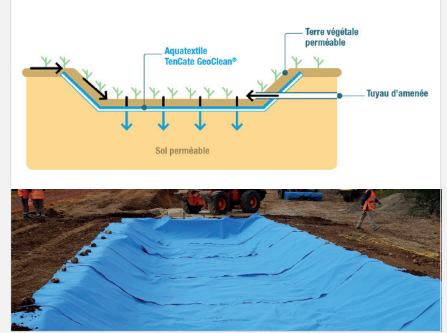


Plateformes d'engins de chantier

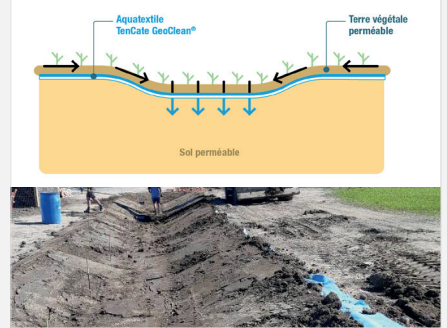


SOLUTIONS D'INFILTRATION POUR OUVRAGES À CIEL OUVERT

Bassins d'infiltration à ciel ouvert



Noues et fossés d'infiltration



UNE GAMME DE 3 PRODUITS

Conditionnement en rouleaux offrant **différents niveaux de fixation et de biodégradation** en fonction des besoins

TenCate GeoClean® **ORIGIN**

| 3m x 80m = 240 m²

| 6m x 80m = 480 m²

TenCate GeoClean® **CRYSTAL**

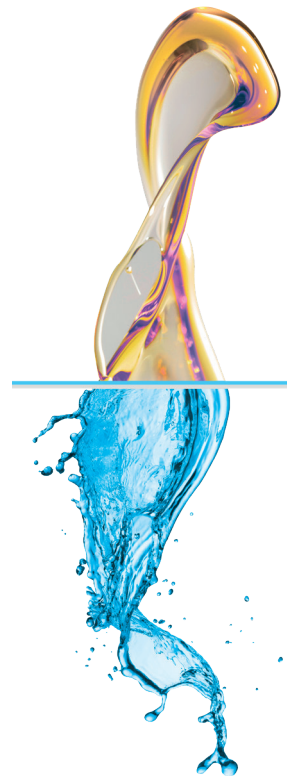
| 3m x 60m = 180 m²

| 6m x 60m = 360 m²

TenCate GeoClean® **PURE**

| 6m x 40m = 240 m²

FABRIQUÉ EN
France



Fiche Technique

TenCate GeoClean®

Origin

Crystal

Pure

Fixation des hydrocarbures et traitement de l'eau⁽¹⁾

Pollution diffuse⁽²⁾

Taux de fixation		%	> 99	> 99	> 99
Teneur résiduelle en hydrocarbures (TPH) dans l'eau après la traversée de la structure incluant un ou deux niveaux d'aquatextile	1 niveau	mg/l	< 2	< 2	< 2
	2 niveaux	mg/l	< 1	< 1	< 1

Pollution accidentelle localisée⁽⁴⁾

Taux de fixation		%	> 99	> 99	> 99
Capacité maximale de fixation de la structure incluant un ou deux niveaux d'aquatextile	1 niveau	l/m ²	> 0,2	> 0,3	> 0,4
	2 niveaux	l/m ²	> 0,5	> 1	> 2

Biodégradation active des hydrocarbures⁽³⁾

Potentiel de biodégradation ⁽⁵⁾		+	++	++++
Vitesse de biodégradation optimale	ml/m ² /an	120	120	120
Taux de biodégradation comparé à l'apport moyen diffus sur un parking		> x 10	> x 10	> x 10

Perméabilité à l'eau

Ecoulement perpendiculaire au plan d'une couche d'aquatextile sous une charge d'eau de 5 cm	mm/s	> 10	> 10	> 10
---	------	------	------	------

Propriétés

Structure	Aquatextile bicouche constitué de filaments continus oléophiles
Couche supérieure bleue active	Diffusion d'un activateur de croissance naturel pour les microorganismes

Conditionnement

Rouleau	3m x 80m 6m x 80m	3m x 60m 6m x 60m	6m x 40m
---------	----------------------	----------------------	----------

(1) Par la structure de chaussée perméable représenté sur le schéma ci-contre. HCT : Hydrocarbures totaux.

(2) La procédure d'essai sera communiquée sur simple demande.

(3) La quantité d'hydrocarbures biodégradée est fonction de la capacité maximale de fixation de l'aquatextile.

Attention : les valeurs mentionnées sont indicatives et correspondent à des moyennes de résultats obtenus dans nos laboratoires et par des organismes d'essais extérieurs. Les valeurs ci-dessus sont celles en vigueur à la date d'édition de la présente fiche et sont susceptibles d'être modifiées à tout moment. Vérifiez que vous disposez bien de la dernière édition.

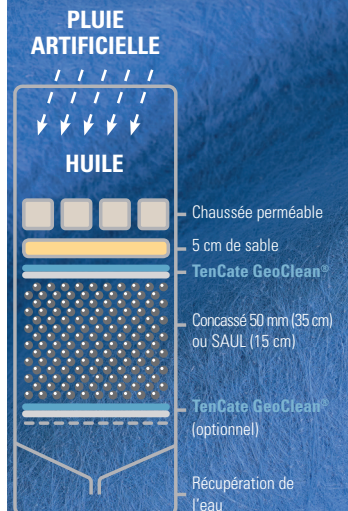
Pour plus d'informations sur la préparation du projet, la mise en oeuvre de l'aquatextile ou les économies réalisées, contactez-nous :

AQUATEXTILE

Textile technique dédié à la dépollution des eaux de ruissellement. Il gère la qualité de l'eau pluviale lors de leur infiltration dans le sol

AQUATEXTILE OLÉO - DÉPOLLUANT ACTIF

Fixe les hydrocarbures dont les HAP et stimule systématiquement leur biodégradation



TenCate AquaVia S.A.S.

contact@tencateaquavia.com | +33 1 34 23 53 56

9, rue Marcel Paul - 95870 Bezons - France

www.tencategeoclean.com



FABRIQUÉ EN France

XII.2 ANNEXE 2

Fiche technique du géotextile (procédure de contrôle des engins en zone d'extraction)

Tapis absorbant hydrocarbures renforcé avec revers étanche pour utilisation en extérieur - très grande largeur

Référence :

HMA4981S

Diminue le risque de glissade et protège le sol des déversements.

Norme : Absorption testée selon la norme ASTM

Absorbants 100 % polypropylène.

Oléophiles et totalement hydrophobes, ils absorbent les hydrocarbures et dérivés mais pas l'eau.

Peuvent s'utiliser en extérieur, même par temps de pluie.

Utilisation : se placent sur les voies de chemin de fer ou en prévention devant les machines, dans les zones fort passage...

Structure alvéolée pour une meilleure résistance mécanique.

Voile supérieur renforcé pour une résistance et une durabilité maximales.

Film de protection imperméable : préserve la propreté du sol.

Revêtement antidérapant, évite les glissades.

Conditionnement en sac.

Incinérables : taux de cendres inférieur à 0,05 %.

Absorption maximale (L) : 267,0

Composition de l'absorbant : Polypropylène

Dimensions L x l (cm) : 2440,0 x 147,0

Poids (kg) : 17,8

Conditionnement : sac de 1 tapis



XII.3 ANNEXE 3

Arrêté Municipal d'Autorisation individuelle de transport de marchandises en 3ème catégorie



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE AVEYRON

Rodez, le 06/08/2020
SEVIGNE
LA BORIE SECHE

12520 AGUESSAC
FRANCE

Objet : Demande d'une autorisation individuelle permanente de transport de marchandises sur itinéraire précis de 3ème catégorie.

Référence : Demande en date du 13/05/2020.

Affaire suivie par : Direction des Territoires - tél. 05-63-22-25.95 - fax 05.62.22.23.84 - mél. ddt-te12@tarn-et-garonne.gouv.fr

Madame, Monsieur,

Je vous adresse ci-joint, l'autorisation individuelle de transport exceptionnel n° 1220T000162 correspondant à la demande citée en référence.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Pour Le Préfet de Tarn-et- Garonne pour La Préfète de
l'Aveyron et par délégation,

La responsable de la plateforme
des Transports exceptionnels

Geneviève BEDOUCH

D.D.T. de Tarn-et-Garonne
2 quai de Verdun
82000 MONTAUBAN
téléphone : 05.63.22.23.24
télécopie : 05.62.22.23.84
mel. : ddt-te12@tarn-et-garonne.gouv.fr



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE AVEYRON

RÉSUMÉ DE L'ARRÊTÉ
N° 1220T000162 en date du 03/08/2020

**portant autorisation individuelle permanente d'effectuer un transport exceptionnel
sur itinéraire précis de 3ème catégorie**

Le permissionnaire SEVIGNE est autorisé à effectuer le transport de matériel de travaux publics (1 élément par voyage). La présente autorisation individuelle est valable du 03/08/2020 au 18/05/2021, dans les conditions particulières énoncées ci-après.

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
en charge	74360	18930	4000	4500
à vide	24760	17865	2740	3690

Abaissable de : 100mm

Joint(s) à la présente autorisation individuelle :

- l'itinéraire autorisé et les prescriptions qui lui sont rattachées ;

La vitesse maximale autorisée est :

- 60 km/h sur les autoroutes ;
- 50 km/h sur les routes ;
- 30 km/h en agglomération.

La vitesse maximale autorisée peut être limitée localement et figure dans les prescriptions liées à l'itinéraire.

Accompagnement général à vide : néant

Accompagnement général en charge : véhicule pilote et véhicule de protection arrière

Ces prescriptions générales concernant la vitesse maximale autorisée et l'accompagnement sont, le cas échéant, complétées localement dans les prescriptions relatives à l'itinéraire joint en annexe.

Téléphone du service instructeur ayant délivré l'autorisation individuelle : 05-63-22-25.95



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE AVEYRON

ARRÊTÉ

N° 1220T000162 en date du 03/08/2020

**portant autorisation individuelle permanente d'effectuer un transport exceptionnel
sur itinéraire précis de 3ème catégorie**

Le Préfet de Tarn-et- Garonne pour La Préfète de l'Aveyron du département AVEYRON,

Vu la demande en date du 13/05/2020 par laquelle le pétitionnaire, SEVIGNE, sollicite l'autorisation d'effectuer le transport de matériel de travaux publics (1 élément par voyage) entre Carrière Sévigné "Le RASCALAT" AGUESSAC et Carrière Sévigné "Inos" LE MASSEGROS ;

Vu le code de la route, notamment les articles R. 433-1 à R. 433-6, R. 433-8 ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code des collectivités territoriales ;

Vu l'arrêté interministériel du 4 mai 2006 modifié relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;

Vu l'arrêté préfectoral convention de délégation du 02/01/2020 portant délégation de signature ;

Sur la proposition du Directrice Départementale Territoires ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1.

Le permissionnaire SEVIGNE est autorisé à effectuer le transport de matériel de travaux publics (1 élément par voyage) dans les conditions particulières énoncées ci-après.

ARTICLE 2. Transports autorisés

La présente autorisation concerne le transport dont les caractéristiques figurent ci-dessous :

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
en charge	74360	18930	4000	4500
à vide	24760	17865	2740	3690

Abaisable de : 100mm

ARTICLE 3. Véhicules

Les charges par essieu et, selon les cas, la répartition longitudinale de la charge sur les essieux, doivent respecter les règles de charge de l'article 15 de l'arrêté du 4 mai 2006 susvisé.

Le chargement transporté doit être compatible avec les véhicules utilisés. Si un trajet à vide est prévu dans la présente autorisation, l'ensemble routier peut transporter un ou des éléments de véhicule non utilisé (bissel, arrière-train, véhicule d'accompagnement non utilisé) dans la catégorie correspondant à ses caractéristiques sans chargement.

ARTICLE 4. Itinéraire

Le permissionnaire peut emprunter, exclusivement et sous son entière responsabilité, en respectant strictement les prescriptions qui lui sont rattachées, l'itinéraire joint en annexe en charge de Carrière Sévigné "Le RASCALAT" AGUESSAC à Carrière Sévigné "Inos" LE MASSEGROS

ARTICLE 5. Règles de circulation

ARTICLE 5-1. Règles générales

Le transporteur doit :

- respecter l'ensemble des prescriptions du code de la route et de ses arrêtés d'application qui ne sont pas modifiées dans la présente autorisation. Il doit notamment se conformer aux dispositions des arrêtés préfectoraux et municipaux réglementant la circulation dans les traversées d'agglomération, les chantiers et sur les ouvrages d'art, ainsi qu'aux lois et règlements sur la coordination des transports routiers ;
- respecter une inter-distance de sécurité avec les véhicules le précédant. Hors agglomération, en fonction des conditions de sécurité, tant pour le convoi que pour l'ensemble des usagers de la route, l'inter-distance entre deux convois est de l'ordre de 150 m en règle générale, elle peut être réduite ponctuellement jusqu'à environ 50 m dans les cas les plus défavorables. Lorsque la circulation d'un train de convois est autorisée en application des dispositions ci-dessus, l'interdistance entre deux convois d'un même train de convois devra être de l'ordre de 50 m hors ouvrages d'art que les convois franchiront de manière isolée avec l'accompagnement prévu ;
- se ranger dès que la route le permet pour faciliter la manœuvre des véhicules qui suivent le convoi en attente de dépassement ;
- baliser son convoi avec des dispositifs adaptés, implantés à une distance suffisante pour garantir la sécurité des usagers en cas de panne ou d'arrêt et dégager ou faire dégager le plus vite possible la chaussée ;
- en cas d'obstacle non prévisible entraînant l'arrêt du convoi, avertir sans délai le service instructeur du point d'arrêt.

En cas de coupure de l'itinéraire, le permissionnaire doit s'assurer auprès du service instructeur de la possibilité d'utiliser l'itinéraire de déviation et demander une modification d'itinéraire.

ARTICLE 5-2. Interdictions générales de circulation

La circulation des convois est interdite :

- sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier du samedi ou veille de fête douze heures au lundi ou lendemain de fête six heures ;
- pendant les périodes et sur les itinéraires d'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses, définis chaque année par arrêté du ministre de l'intérieur et du ministre chargé des transports ;
- pendant la fermeture des barrières de dégel, sur les itinéraires qu'elles concernent ;
- par temps de neige ou de verglas ou lorsque la visibilité est insuffisante.

ARTICLE 5-3. Circulation sur autoroute

La circulation des convois exceptionnels sur autoroute n'est autorisée que sur la voie située le plus près du bord droit de la chaussée. En cas d'affectation des voies, ces transports devront emprunter la voie droite du courant les concernant. Si des sections autoroutières sont prévues dans l'itinéraire, le permissionnaire devra respecter les prescriptions imposées par les gestionnaires autoroutiers.

Si le permissionnaire est autorisé à emprunter des sections autoroutières, il doit respecter les prescriptions qui figurent dans l'itinéraire joint en annexe.

Il devra solliciter et obtenir l'accord préalable, au minimum quatre jours avant le passage du convoi, de l'exploitant régional ou local, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de circulation (horaire, présence de véhicule d'accompagnement...).

ARTICLE 5-4. Accompagnement du convoi

Pour faire face à la diversité des situations rencontrées par un convoi au cours de son déplacement un accompagnement général valable sur la totalité du parcours et un accompagnement local pour le franchissement d'un point singulier ou pour le franchissement des ouvrages d'art peuvent être imposés.

Si l'accompagnement est constitué d'un seul véhicule, celui-ci précède le convoi. S'il est constitué de deux véhicules, ceux-ci l'encadrent. Ces dispositions peuvent être modifiées dans les cas suivants :

- pour la circulation sur route à chaussées séparées et sur autoroute, le véhicule d'accompagnement est placé en protection arrière du convoi s'il est seul. Toutefois sur les routes à 2X2 voies et lorsque la largeur de la voie de droite est supérieure de plus de 0,20 m à la largeur totale du convoi, le convoi peut être dispensé de véhicule pilote ;
 - pour la circulation sur route bidirectionnelle ou le passage des points difficiles de faible longueur (carrefour, pont étroit), le véhicule pilote doit être placé de manière à avertir les usagers. Il peut en être de même du second véhicule.
- Quand la largeur du convoi excède les limites générales du code de la route et lorsque la largeur de la chaussée empruntée et celle du convoi sont telles que ce dernier risque d'empiéter sur la moitié gauche de la chaussée, le convoi doit être précédé d'un véhicule pilote.

Accompagnement prescrit

Accompagnement général à vide : néant

Accompagnement général en charge : véhicule pilote et véhicule de protection arrière

Si un accompagnement doit être prescrit localement, il figure dans les prescriptions liées à l'itinéraire.

ARTICLE 5-5. Franchissement des voies ferrées

Avant tout voyage, le permissionnaire doit s'assurer que les caractéristiques de son convoi lui permettent de franchir les passages à niveau sans causer de dommages aux installations ni risquer de rester immobilisé sur la voie ferrée, en respectant les conditions de durée de franchissement, de hauteur, de garde au sol et de largeur précisées ci-après. Lorsque ces conditions ne peuvent pas être remplies, il lui appartient :

- de soumettre le programme de circulation de son convoi au minimum huit jours ouvrés avant son passage, au service régional ou local de l'exploitant ferroviaire qui définira les mesures de sécurité nécessaires et les conditions spécifiques de franchissement des passages à niveau concernés ;
- de prendre contact, au minimum deux jours ouvrés avant le passage du convoi, avec le service régional ou local de l'exploitant ferroviaire, afin de lui permettre de prendre les mesures de sécurité prévues et de fixer les conditions de franchissement du passage à niveau (horaire, présence d'agents du chemin de fer,...).

Durée de franchissement des voies ferrées

Les caractéristiques du convoi (longueur, vitesse de circulation, ..) doivent lui permettre de franchir les passages à niveau dans les délais maxima de 20 secondes lorsque le passage à niveau est gardé par un agent et de 7 secondes dans les autres cas.

Conditions de hauteur

Lorsque la hauteur des fils de contact est inférieure à 6 m, des portiques de limitation de hauteur G 3 sont installés de part et d'autre de la voie ferrée, et une signalisation avancée et de position (panneau B 12) indique la limitation de hauteur applicable. Le transporteur ne peut franchir un passage à niveau que s'il a l'accord écrit de l'exploitant ferroviaire précisant les conditions de franchissement du passage à niveau quand la hauteur du convoi est supérieure :

- à celle indiquée sur les panneaux B 12 si le passage à niveau est équipé de portiques G3 ;
- à 4,80 m quand il n'existe pas de portiques G3.

Garde au sol des véhicules

Le transporteur doit s'assurer qu'en ce qui concerne la garde au sol, le convoi et notamment s'il s'agit d'un véhicule surbaissé, respecte les conditions minimales de profil inférieur, à savoir la possibilité de franchir :

- un arrondi en creux ou en saillie de 50 m de rayon reliant une pente et une rampe de 6 % ;
- un dos d'âne constitué par deux plans symétriques, faisant une dénivellation de 0,15 m sur un développement total de 6 m.

Lorsque le convoi répond à ces conditions, seuls les passages à niveau signalés comme présentant des difficultés de franchissement doivent faire l'objet d'un examen particulier et tous dans le cas contraire.

Conditions de largeur

Le transporteur doit s'assurer que la largeur libre de la voie de circulation à emprunter au droit du passage à niveau est suffisante pour qu'il puisse le franchir sans entraîner l'immobilisation du convoi ou de la circulation routière venant en sens inverse sur la voie ferrée, ni porter atteinte à l'intégrité des installations routières et ferroviaires.

ARTICLE 5-6. Éclairage et signalisation

L'éclairage et la signalisation des convois et véhicules d'accompagnement doivent être conformes aux dispositions de l'article 16 de l'arrêté du 4 mai 2006 modifié susvisé.

ARTICLE 6. Vitesse

La vitesse maximale du convoi doit, sous réserve de sa compatibilité avec les véhicules utilisés et du respect des règles de circulation générale, répondre aux spécifications suivantes :

- 60 km/h sur les autoroutes ;
- 50 km/h sur les routes ;
- 30 km/h en agglomération.

La vitesse maximale autorisée peut être limitée localement et figure dans les prescriptions liées à l'itinéraire.

ARTICLE 7. Obligations du transporteur

Le permissionnaire doit procéder ou faire procéder, sous sa responsabilité, à une reconnaissance de l'itinéraire qu'il veut emprunter, avant tout transport afin de s'assurer :

- de la manœuvrabilité de son convoi sur l'ensemble de l'itinéraire et notamment s'assurer que la hauteur de son convoi lui permet de circuler sans causer de dommages aux plantations, installations aériennes au-dessus des voies publiques, ouvrages d'art ;
- qu'il n'y a pas d'arrêté réglementant la circulation des véhicules (municipal, départemental ou préfectoral) qui l'empêcherait d'emprunter cet itinéraire.

Si des obstacles tels que lignes électriques ou téléphoniques, alimentation de tramways ou trolleybus, sont susceptibles d'empêcher la progression du convoi, le permissionnaire devra prendre contact avec les services gestionnaires concernés au moins dix jours à l'avance pour les lignes électriques et 48 heures à l'avance dans les autres cas, afin de prendre toutes les mesures de sécurité nécessaires.

Le permissionnaire doit être en possession de son autorisation individuelle complète.

ARTICLE 8. Responsabilité du transporteur

Le permissionnaire et ses ayants droits sont responsables vis-à-vis de l'État, des départements et des communes traversés, des gestionnaires des différents réseaux, des accidents de toute nature, des dégradations ou des avaries qui pourraient éventuellement être occasionnés aux routes et à leurs dépendances, aux ouvrages d'art, aux lignes téléphoniques ou électriques, aux voies ferrées et passages à niveau à l'occasion de ce transport.

En cas de dommages occasionnés à des ouvrages publics et dûment constatés comme étant le fait d'un transport accompli en vertu de la présente autorisation, le permissionnaire sera tenu d'en rembourser le montant à la première réquisition du service compétent et sur les bases d'une estimation qui sera faite par les agents de l'administration intéressée.

La responsabilité du permissionnaire peut être engagée pour toute faute qui lui serait imputable et en particulier pour tout manquement à la présente autorisation. Elle peut être modifiée ou retirée pour garantir la sécurité des tiers et des usagers et pour préserver la conservation du domaine public.

Le permissionnaire doit aviser les services instructeurs des départements traversés au moins 48 heures avant chaque déplacement.

ARTICLE 9. Recours

Aucun recours contre l'État, les départements ou les communes ne pourra être exercé en raison des dommages ou avaries de toute nature qui pourraient résulter de l'inadaptation des routes ou de leurs dépendances à la circulation ou au stationnement du convoi.

Les dommages visés incluent ceux résultant de la perte de temps, retards de livraison, etc. Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés à l'occasion de l'exécution des transports.

ARTICLE 10. Durée

La présente autorisation individuelle est délivrée pour la période du 06/08/2020 au 05/08/2021 (1 élément par voyage). Elle pourra toujours être modifiée ou révoquée en tout ou partie sans indemnité, soit en cas d'inexécution de l'une des conditions précitées, soit dans le cas où l'administration le jugerait utile dans l'intérêt du public, notamment pour la conservation des chaussées et ouvrages d'art. Le bénéficiaire de l'autorisation devra alors, sur la notification d'un arrêté de mise en demeure, se conformer aux mesures qui lui seront prescrites.

Fait à Rodez,
le 06/08/2020

Le Préfet de Tarn-et- Garonne pour La Préfète de l'Aveyron
Pour Le Préfet de Tarn-et- Garonne pour La Préfète de l'Aveyron et
par délégation

La responsable de la plateforme
des Transports exceptionnels



Geneviève BEDOUCH

Arrêté N° : 1220T000162 sur demande autorisation individuelle de transport de marchandises de 3ème catégorie en date du 03/08/2020

Pétitionnaire : SEVIGNE

Type de convoi : tracteur 3 essieu(x), semi-remorque 4 essieu(x)

Type de trajet : Aller et retour en charge

Nature du chargement : matériel de travaux publics

Caractéristiques maximales du convoi	Masse totale roulante (kg)	Longueur (mm)	Largeur (mm)	Hauteur (mm)
en charge	74360	18930	4000	4500
à vide	24760	17865	2740	3690

PRESCRIPTIONS GENERALES

12 - PRESCRIPTIONS DE CIRCULATION :

- Le pétitionnaire devra, avant le départ du convoi, procéder à une reconnaissance de l'itinéraire qui sera emprunté sous son entière responsabilité.

- Les agglomérations seront traversées en dehors des heures de pointe 7h30-9h00, 11h45-12h30, 13h30-14h15 et 16h45-18h45, sauf si prescriptions particulières ci-dessous.

Les services municipaux seront contactés pour s'assurer qu'aucun événement particulier n'est programmé.

12 - - Si P > 72000kg, tous les OA rencontrés sur les voies bi-directionnelles de l'itinéraire seront franchis seul, au pas, dans l'axe, sauf si prescriptions particulières ci-dessous.

Accompagnement du convoi par 2 véhicules (sauf A75 voir prescriptions particulières).

- Si H > 4m, le conducteur doit s'assurer en permanence qu'il peut circuler sans causer aucun dommage aux OA, aux plantations ou aux installations aériennes situées au-dessus des voies publiques du fait de sa hauteur.

- Si H > 4,80 m, accord écrit de la SNCF pour franchir les PN (Toulouse 05 61 10 12 63 - guichet.affaires.tiers.mpy@reseau.sncf.fr, Montpellier 04 99 74 13 40 - gilbert.garcia@reseau.sncf.fr).

12 - INFORMATION DES GESTIONNAIRES :

- Prévenir obligatoirement une semaine à 48 h à l'avance pour leur communiquer le jour et l'heure prévus pour le passage du convoi :

- RN 88 : DIRSO Carmaux : tél 05 63 36 92 92, CEI de Laissac : tél 05 65 69 60 21,

- RD : Conseil Départemental/Subdivisions Nord 05 65 51 13 30, Sud 05 65 98 16 40, Centre 05 65 71 26 10 ou Ouest 05 65 80 26 10 selon l'itinéraire.

- A75 : CIGT de Clermont l'Hérault : tél 04 99 91 50 00 (2h avant le passage du convoi).

- Viaduc de Millau : tél 05 65 61 61 50 (2h avant le passage du convoi).

- En cas de besoin de stationnement sur les aires de repos de l'A75, demander obligatoirement l'autorisation au CIGT de Clermont-l'Hérault au 04 99 91 50 00.

12 - Pour se renseigner sur les conditions de circulation :

- A75 : www.bison-futé.gouv.fr ou 0800.100.200

- RN88 : www.bison-futé.gouv.fr/7-prochains-jours.html ou 05.63.36.92.92 ou consulter le site de la DIRSO « www.enroute.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr » rubrique : "votre déplacement/Circuler aux abords des chantiers/le point info travaux depuis Toulouse", pour connaître les chantiers et perturbations en cours sur le réseau Routier National.

- RD : inforoute12.fr ou 08.92.68.23.12

- Journées classées vertes Bison Futé à privilégier : 0 800 100 200 ou www.bison-fute.gouv.fr

12 - Au delà de 4,50 m de large ou si les 2 voies de circulation sont prises, EN PLUS DE L'ACCOMPAGNEMENT GENERAL, LE CONVOI SERA ACCOMPAGNE PAR UNE EQUIPE DE GUIDEURS (ou par les forces de l'ordre si la circulation doit être interrompue cf n° ci-dessous).

Si un accompagnement par la Gendarmerie est prescrit : contacter l'EDSR (05 65 73 70 20 - fax : 05 65

73 70 96), 15 jours avant le passage du convoi. Une convention devra obligatoirement être signée.
 - En plus si l'aide de la Police Nationale est nécessaire au niveau de l'agglomération ruthénoise (circulation à contresens ou interruption de la circulation) contacter au préalable le commissariat de police de Rodez (05 81 37 21 53).

PRESCRIPTIONS TEMPORAIRES

12 - du 01/07/2020 au 30/09/2020

D992 - Des travaux de réfection de chaussée sont prévus entre St-Georges-de-Luzençon et St-Rome-de-Tarn, ils sont programmés entre juillet et septembre 2020.

Pour plus de précision, le pétitionnaire devra contacter M. SICARD Nicolas au 06 72 91 84 21.

ITINERAIRE Aller en charge de Carrière Sévigné "Le RASCALAT" AGUESSAC à Carrière Sévigné "Inos" LE MASSEGROS

Département	Tronçon concerné	Prescriptions associées
12	Voie Communale - Aguessac - Carrière Sévigné jusqu'à Intersection D29/D809	<p>PRESCRIPTIONS LOCALES</p> <p>12 - DRGT - Subdivision Sud et période hivernale : Pour le passage des convois de 3ème catégorie, le pétitionnaire devra obligatoirement prévenir une semaine à 2 jours ouvrés à l'avance le Conseil Départemental Subdivision Sud au 05.65.98.16.40.</p> <p>En période hivernale, les sections de la D809 de la limite de la Lozère à la Limite de l'Hérault par Millau et La Cavalerie, ne sont pas systématiquement déneigées ou salées.</p> <p>Pour plus de renseignements, voir le site internet du Conseil Départemental (cf. prescriptions générales) ou appeler aux heures ouvrables les n° ci-dessus.</p>
12	D809 - Intersection D29/D809 jusqu'à Intersection D809/C Engayresque	
12	D809 - Intersection D809/C Engayresque jusqu'à Echangeur n°44 d'Engayresque A75/D2/D94/D809	<p>PRESCRIPTIONS LOCALES</p> <p>12 - D809 - Ouvrage d'Art d'Engayresque : Le pétitionnaire est invité à vérifier la compatibilité de la hauteur de son convoi avec l' Ouvrage d'Art d'Engayresque au PR 23, (hauteur du convoi strictement limitée à 4.50 m)</p>
12	D809 - Echangeur n°44 d'Engayresque A75/D2/D94/D809 jusqu'à Intersection D809/D995/Av. du Général de Gaulle	
12	D995 - Intersection D809/D995/Av. du Général de Gaulle jusqu'à Intersection D94/D995	
12	D995 - Intersection D94/D995 jusqu'à Limite dept 12/48 D995/D995	<p>PRESCRIPTIONS LOCALES</p> <p>12 - D995 - Ouvrage d'art de Saint-Dalmazy à Séverac-le-Château : L'ouvrage d'Art de Saint-Dalmazy sur la D995 à Séverac-le-Château a une hauteur limitée à 4.50 m de hauteur.</p> <p>12 - DRGT - Subdivision Nord : Pour le passage des convois de 3ème catégorie, le pétitionnaire devra obligatoirement prévenir une semaine à 2 jours ouvrés à l'avance le Conseil Départemental Subdivision Nord au 05.65.51.13.30.</p>
48	D995 - Limite dept 12/48 D995 jusqu'à Intersection D995/Piste communale	

Département	Tronçon concerné	Prescriptions associées
48	VC 1 - Intersection D995/Piste communale jusqu'à Intersection Piste communale/VC1	
48	VC 1 - Intersection Piste communale/VC1 jusqu'à CARRIERE INOS	

ITINERAIRE Retour en charge de Carrière Sévigné "Inos" LE MASSEGROS à Carrière Sévigné "Le RASCALAT" AGUESSAC

Itinéraire Retour identique à l'itinéraire Aller

Configuration du convoi

Nom du pétitionnaire : SEVIGNE

DESCRIPTION DE LA CONFIGURATION

Configuration n° 1.1

Famille de chaque véhicule ou élément de véhicule composant le convoi :

Composant 1 : TR Composant 2 : SR Composant 3 :

Composant 4 : Composant 5 : Composant 6 :

Nombre d'essieux moteurs (hors engin automoteur) : 3

Nombre total d'essieux : 7 Nombre de configurations annexées : 1

(Ligne d') Essieu n°	Composant n°	Type d'essieu	Essieu - roues	Type de suspensions	Largeur de voie (mm)	Distance transversale (si essieu p, mm)	Masse à vide par essieu (kg)	Masse en charge réelle par essieu (kg)	Distance de l'essieu précédent (mm)
1	1	<input checked="" type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input type="checkbox"/> RJ	<input checked="" type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	2030		5246	5246	0
2	1	<input type="checkbox"/> Directeur <input checked="" type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input checked="" type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	1836		3357	12844	3300
3	1	<input type="checkbox"/> Directeur <input checked="" type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input checked="" type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	1836		3357	12844	1350
4	2	<input checked="" type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input checked="" type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	2220		3050	10706	4225
5	2	<input checked="" type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input checked="" type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	2220		3250	10906	3250
6	2	<input checked="" type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input checked="" type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	2220		3250	10906	1510
7	2	<input checked="" type="checkbox"/> Directeur <input type="checkbox"/> Moteur <input type="checkbox"/> Porteur <input type="checkbox"/> Relevable	<input checked="" type="checkbox"/> a <input type="checkbox"/> b <input type="checkbox"/> p Nb d'essieux coaxiaux (si b ou p) : <input type="checkbox"/> Roues : <input type="checkbox"/> RS <input checked="" type="checkbox"/> RJ	<input type="checkbox"/> L (mécanique) <input type="checkbox"/> A (pneumatique) <input checked="" type="checkbox"/> H (hydraulique) <input type="checkbox"/> U (sans)	2220		3250	10906	1510

ARRETE
2020/09

ANNULE ET REMPLACE L'ARRETE 2019/14
Autorisation individuelle de transport de marchandise en 3^e catégorie

- Vu** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des collectivités locales, complétée et modifiée par la loi n° 82-623 du 22 juillet 1982 ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L 2213-1 à L 2213-6 ;
- Vu** le code de la route : articles R433-1 à R433-6 ;
- Vu** le décret n° 2017-16 du 6 janvier 2017 relatif à la circulation des transports exceptionnels ;
- Vu** l'arrêté du 24 juin 2014 relatif à diverses dispositions à titre expérimental pour les transports exceptionnels ;
- Vu** l'arrêté du 4 mai 2006 sur les transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules à remorque ;
- Vu** l'arrêté du 28 février 2017 relatif aux transports exceptionnels de marchandises, d'engins ou de véhicules et ensembles de véhicules comportant plus d'une remorque ;
- Vu** l'arrêté du 4 mai 2006 sur la circulation des véhicules et matériels agricoles ou forestiers ;
- Vu** la demande de l'entreprise SEVIGNE, exploitant la carrière à Inos – le Massegros- 48500 Massegros Causses Gorges, en date du 12/03/2019 ;
- Vu** l'arrêté 2019/14 en date du 25 mars 2019 qui présente des incohérences ;

ARRETE :

Article 1^{er} : Considérant que la structure de la chaussée de la voie communale n° 1 ne permet pas le passage de véhicules d'un poids supérieur à 48 tonnes sans subir d'importantes dégradations, il y a lieu d'interdire sur cette section la circulation des véhicules dont les caractéristiques sont citées dans la demande.

Article 2 : La circulation des véhicules de l'entreprise SEVIGNE, qui transportent de marchandises en 3^e catégorie, dont le poids total roulant en charge est supérieur à 48 tonnes, est autorisée sur la voie dite « piste Sévigné » reliant entre la RD995 la carrière Sévigné (cf plan ci-annexé).

Article 3 : Les véhicules auxquels s'applique l'interdiction précisée dans l'article 1^{er} emprunteront cet itinéraire.

Article 4 : Toute contravention au présent arrêté sera constatée et poursuivie conformément aux lois et règlements en vigueur.

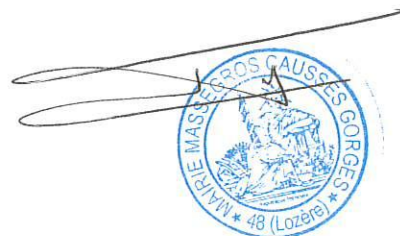
Article 5 : Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur dans la commune de MASSEGROS CAUSSES GORGES.

Article 6 : Monsieur le maire, Monsieur le commandant de la brigade de gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait au Massegros le 28 février 2020

Le Maire,

Jean-Paul POURQUIER





RD 995

PISTE SEVICNÉ

CARRIÈRE SEVICNÉ
←

MASSEGROS CAUSSES GORGES

28/02/2020

FOLIO

ANNEXE ARRETE 2020/09 DU 28/02/2020

1/11413

