



Avec 128 entreprises adhérentes, l'UNICEM Normandie réunit des entreprises spécialisées :

- dans l'extraction de granulats, sables et graviers naturels ou concassés, d'origines diverses (alluvions terrestres et marines, roches massives, matériaux de démolition recyclés), et celle de roches ornementales,

- dans la production industrielle de matériaux de construction utilisant les produits des carrières, au premier rang desquels le béton prêt à l'emploi.

Lieu d'échange et de concertation entre professionnels, l'UNICEM Normandie représente les intérêts collectifs des entreprises adhérentes, auprès des élus, des administrations et du large réseau de partenaires institutionnels et associatifs, avec lesquels elle entretient des relations suivies.

Contact :

FROMENTIN Etienne

14 rue Georges Charpak
76 130 Mont Saint Aignan
06 08 76 88 27

etienne.fromentin@unicem.fr

Le point de vue de l'Unicem Normandie sur le projet « La mer en débat »

EN BREF. La co-activité a été identifiée comme un des enjeux majeurs lors de la saisine de la Commission nationale de débat public concernant la planification. Nous souhaitons attirer l'attention sur deux enjeux particulièrement importants pour l'activité « granulats marins » sur l'ensemble des façades concernées, y compris la façade Manche Est Mer du Nord :

- l'accès à la ressource minérale par la prise en compte du potentiel extractif reconnu sur chacune des façades.
Il est indispensable de préserver les gisements potentiels de toute implantation de structures ou infrastructures incompatibles avec l'extraction : câbles, éoliennes posées ou flottantes, hydroliennes, poste de transformation, aquaculture, etc. La préservation des gisements potentiels est également à prendre en compte pour la délimitation des Zones de Protection Fortes (ZPF).
- la préservation de l'accessibilité aux concessions autorisées par le maintien de routes maritimes directes entre les zones d'extraction et les ports de déchargement.
Les implantations de structures ou infrastructures entraînent toujours des restrictions à la navigation ayant des conséquences environnementales, économiques et sociales locales.



L'ACTIVITÉ D'EXTRACTION DE GRANULATS MARINS SUR LA FAÇADE MANCHE EST MER DU NORD

L'exploitation de granulats marins est une activité maritime qui répond aux besoins du secteur de la construction et des travaux publics. Elle permet de disposer de matériaux de construction pour un approvisionnement local des territoires dépourvus de matériaux plutôt que d'importer en provenance d'autres territoires, voire de l'étranger, comme c'est le cas pour l'importation de sables fins dans le nord de la France (enjeu de souveraineté et d'économie locale). Le réensablement des plages pourra également être un besoin dans un avenir proche. En effet, des besoins sont identifiés, au cas par cas, liés au changement climatique.

De plus, dans un contexte de difficultés d'accès à la ressource et de diminution progressive des disponibilités en matériaux terrestres en Seine-Maritime, les granulats marins permettent de poursuivre la complémentarité des ressources pour un approvisionnement durable de ce territoire par « substitution progressive ».

Les sables et graviers sont des pondéreux, dont le transport est onéreux. Le transport par voie maritime se trouve être le plus efficace à la tonne transportée, tant d'un point de vue économique qu'environnemental. Pour alimenter des marchés dans l'hinterland, ce transport maritime peut être complété par un transport par voie fluviale. C'est le cas sur cette façade pour approvisionner la région Ile de France qui est fortement déficitaire en matériaux. Cela permet de favoriser la baisse de l'empreinte carbone par l'usage local et le transport fluvial.

Cette activité permet, ainsi, de participer aux trafics des ports de la façade, donc aux activités socioéconomiques et industrielles locales et à leurs développements.

ZONES D'EXTRACTION ET PORTS DESSERVIS

Les zones d'extraction de granulats marins sont aujourd'hui le long de la façade normande avec les concessions Saint Nicolas, Granulats Marins de la Manche Orientale, Côte d'Albâtre, Granulats marins de Dieppe, Gris Nez, Granulats Marins de la baie de Seine et Granulats Marins Havrais.

Depuis ces concessions, les navires approvisionnent un vaste territoire via des ports qui sont la porte d'entrée des matériaux pour répondre aux besoins des territoires côtiers déficitaires en matériaux terrestres. La zone desservie s'étend du port de Dunkerque au port de Cherbourg, ainsi que des sites de réception (terminaux portuaires) sur l'axe Seine. La liste actuelle de ces points de réception est la suivante : Dunkerque (59), Calais (62), Boulogne sur mer (62), Le Tréport (76), Dieppe (76), Fécamp (76), Le Havre (76), Honfleur (14), Saint Jean de Folleville (76), Vatteville-la-rue (76), Saint Wandrille (76), Rouen (76), Caen-Ouistreham (14), Cherbourg (50).

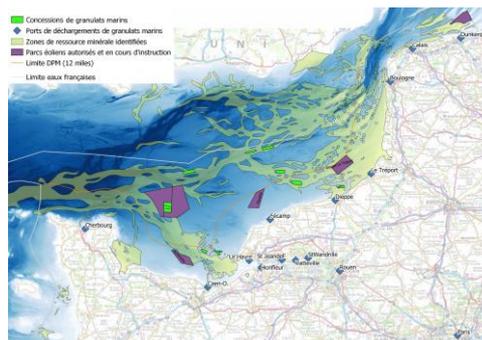


Figure 1 : localisation des concessions et ports desservis sur la façade MEMN (annexe 1)

Certains de ces ports sont directement dépendants économiquement de l'activité d'exploitation de granulats marins (Dieppe, Fécamp par exemple).

LES BESOINS EN GRANULATS MARINS SUR LA FAÇADE

Sur la façade Normande, les granulats marins représentent 76 % des besoins en béton prêt à l'emploi (BPE) sur la Seine-Maritime avec :

- 64 % des besoins BPE sur l'arrondissement de Dieppe,
- 95 % des besoins BPE sur l'arrondissement du Havre,
- 66 % des besoins BPE sur l'arrondissement de Rouen

De plus, ils participent à l'alimentation de la région Ile de France et représentent environ 2 % des besoins : 500 000 tonnes de granulats marins sont expédiés par voie fluviale (axe Seine) vers cette région, soit 30 % de la production de granulats marins normande.

Sur la façade Hauts-de-France, les granulats marins sont aujourd'hui importés de concessions étrangères belges principalement, mais également anglaises. Ils répondent à un besoin qualitatif essentiel pour l'utilisation dans la fabrication de béton prêt à l'emploi du fait de l'absence de gisements sableux terrestres dans cette région.

PARTICIPATION À L'AMÉLIORATION DES CONNAISSANCES

Au-delà des connaissances acquises dans le cadre des suivis de l'activité, les exploitants de la façade ont participé à un programme de recherche piloté par le Groupement d'intérêt scientifique sur le « Suivi des impacts de l'extraction des granulats marins » (GIS SIEGMA). Ce GIS a mené, de 2006 à 2011, une étude de grande ampleur en Normandie, dans le but de proposer un modèle d'exploitation « le plus attentif possible à l'environnement et respectant au mieux les différents utilisateurs du milieu marin ».

Dans la suite de ce GIS SIEGMA, le GIS ECUME (Effets CUMulés en Mer) a été mis en place afin de proposer une démarche scientifique permettant d'acquérir des connaissances sur les impacts cumulés des activités humaines dans les environnements côtiers. L'UNICEM Normandie et ses adhérents ont logiquement participé à la constitution de ce nouveau GIS qui nécessite aujourd'hui des financements au-delà des financements des membres fondateurs.

L'ORGANISATION DE LA COHABITATION AVEC LA PÊCHE PROFESSIONNELLE

Même si l'exploitation de granulats marins représente moins de 10% de temps d'occupation du domaine maritime / an, la profession construit ses projets en concertation avec l'ensemble des parties prenantes, y compris les CRPMEM. Il en résulte des modalités d'exploitation qui visent à limiter l'impact de l'activité sur la pêche professionnelle.

Exemples :

- Suspensions temporaires de l'activité d'extraction de granulats marins discutée avec les pêcheurs (ex pêche à la coquille St Jacques en Baie de Seine)
- Exploitation par secteurs sur la concession permettant à la pêche de s'exercer en tout temps sur les zones non exploitées

LA PRISE EN COMPTE DE NOS ENJEUX DANS LE DEBAT PUBLIC ET LA STRATEGIE DE FACADE

La planification en mer au sens large nécessite la prise en compte du potentiel extractif connu pour ne pas grèver l'accès à la ressource. En complément, l'identification de zones potentielles d'extraction de sables fins pour le béton hydraulique doit être réalisée.

Afin d'assurer l'acheminement des matériaux jusqu'à leur lieu de consommation, en diminuant les émissions de gaz à effet serre par tonne transportée, il est nécessaire de favoriser le développement du transport fluvio-maritime des granulats marins.

Enfin, il est important de ne pas exclure systématiquement, par principe, les activités d'extraction de granulats marins des Aires Marines Protégées (AMP) et des Zones de Protection Forte (ZPF). En effet, les modalités d'implantation des projets dans des AMP sont précisées réglementairement et tout projet dans une zone NATURA 2000 est soumis à étude d'incidence. La règle pour les ZPF doit être la même et ce sont donc les études d'incidences qui qualifieront la compatibilité du projet avec la ZPF.



Figure 2 : transport de granulats par barge fluviale
©Cemex

LA PRISE EN COMPTE DE NOS ENJEUX DANS LE CADRE DE LA PLANIFICATION DE L'ÉOLIEN EN MER

- **Consulter l'UNICEM** lors des réflexions menées sur la localisation des EMR.
- **Prendre en compte la ressource en granulats marins** afin de ne pas grever une potentielle exploitation de la ressource par l'implantation de structures pérennes
- **Pérenniser les routes maritimes actuelles sans détour** entre les concessions et leurs ports de déchargement : il est essentiel pour l'économie de la concession de ne pas devoir contourner des activités à structure pérenne (champs posé et flottant) qui ferait perdre un cycle de marée à chaque rotation.
- **Prévoir une zone d'exclusion d'un mille nautique autour des concessions** afin de permettre l'exploitation des concessions dans de bonnes conditions de manœuvre et de sécurité des navires extracteurs (+ respect des protocoles de suivis préconisés par IFREMER) et assurer l'intégrité des structures du champ éolien.
- **Ne pas « entourer » la concession** comme c'est le cas dans le cadre de l'AO4 et de l'AO8
- Positionner les câbles de raccordement à **distance** des concessions
- Vérifier la **capacité d'intervention des secours** en cas d'incident sur les concessions.
- **Évaluer**, en amont de l'implantation d'un champ éolien à proximité d'une concession, **les impacts sur celle-ci** en matière de modification des courants et du transit sédimentaire

IMAGINER UNE SYNERGIE AVEC LES ACTIVITÉS PORTUAIRES

Il existe une possible complémentarité des activités d'extraction de granulats et de clapage portuaire :

- Les professionnels proposent d'utiliser les dépressions créées par l'exploitation de granulats marins comme site de dépôt pour les matériaux dragués (non pollués) des ports.
- Dans cette optique, l'UNICEM préconise de ne pas définir de profondeur maximale d'extraction mais plutôt d'adapter cette profondeur maximale en fonction des caractéristiques du site d'extraction, et des possibilités de clapage futur.
- Permettre le clapage dans les zones dont l'extraction de granulats marins est terminée pourrait permettre le retour des zones exploitées au niveau bathymétrique initial.

LES ZONES A ENJEUX POUR L'ACTIVITE D'EXTRACTION

Il s'agit 1°/ des trajets concession-sites de déchargement et 2°/ des zones de gisement.

1°/ CARTE DES TRAJETS CONCESSION-SITES DE DÉCHARGEMENT

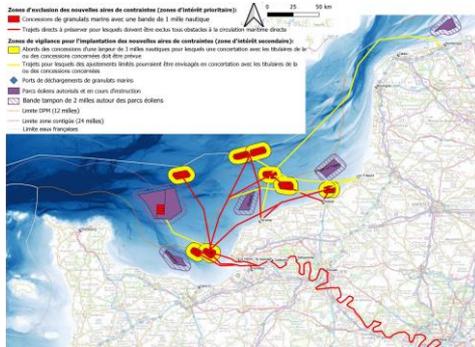


Figure 3 : carte des trajets concession-sites de déchargement @UNPG (annexe 2)

Les trajets ont été établis en fonction des routes de navigation empruntées par les navires qui partent des concessions puis rejoignent des axes majeurs de navigation pour atteindre le ou les sites de déchargement.

Une priorisation a été effectuée pour chacune des concessions avec en rouge les trajets directs à préserver et en jaune les trajets pour lesquels des ajustements limités pourraient être envisagés en concertation avec les titulaires de la ou des concessions concernées.

Ils correspondent respectivement à des zones d'exclusion et des zones de vigilance pour l'implantation des nouvelles aires de contraintes.

Cette carte fait également apparaître :

- des zones d'exclusion d'un mille autour des concessions dans lesquelles aucune nouvelle aire de contrainte ne devra être créée. Elles correspondent aux zones dans lesquelles des activités liées aux concessions sont réalisées : virages, circulation, suivis...
- et des zones de vigilance de 3 milles autour des concessions dans lesquelles des stations de suivis de l'activité sont présentes.

2°/ CARTE DE GISEMENT

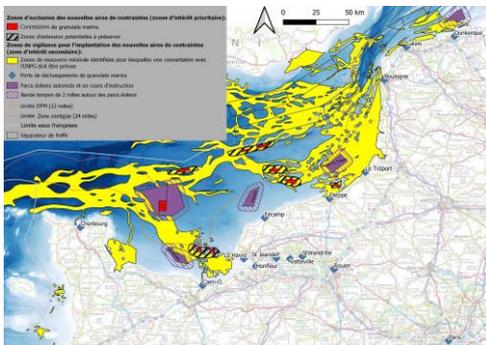


Figure 4 : carte de gisement @UNPG (annexe 3)

Sur cette carte, les concessions existantes sont des zones d'exclusion (zone rouge) des nouvelles aires de contrainte (champs éolien, aquaculture, câbles, ZPF...),.

De même, des zones d'exclusion (hachuré noir) correspondant à des zones d'intérêt prioritaire ont été établies en se basant sur la connaissance des gisements actuellement extraits et des paléovallées identifiées par les études IFREMER/BRGM : il s'agit des "zones d'extension potentielles à préserver" correspondant aux concessions existantes.

Par ailleurs, les paléovallées reconnues par les études IFREMER/BRGM (zones de ressource minérale identifiées) sont classées en zone d'intérêt secondaire (zone jaune) du fait de leur étendue, même si leur potentiel est avéré. Elles nécessitent la concertation avec l'UNPG en amont de tous projets d'implantation de nouvelles aires de contraintes.

A noter : si une ou des future(s) ZPF devaient être localisées sur des zones d'intérêt secondaire reconnues, alors le dossier du porteur de projet souhaitant déposer une demande de recherche ou d'exploitation devra démontrer sa compatibilité avec les enjeux de la ZPF.

CONCLUSION

L'implantation des nouvelles aires de contraintes prévues au terme de ce débat public ne doit pas contraindre l'activité d'extraction de granulats marins existante et à venir, ni entraver la navigation commerciale.

Ainsi, il nous apparaît nécessaire lors de la réflexion sur des nouveaux projets :

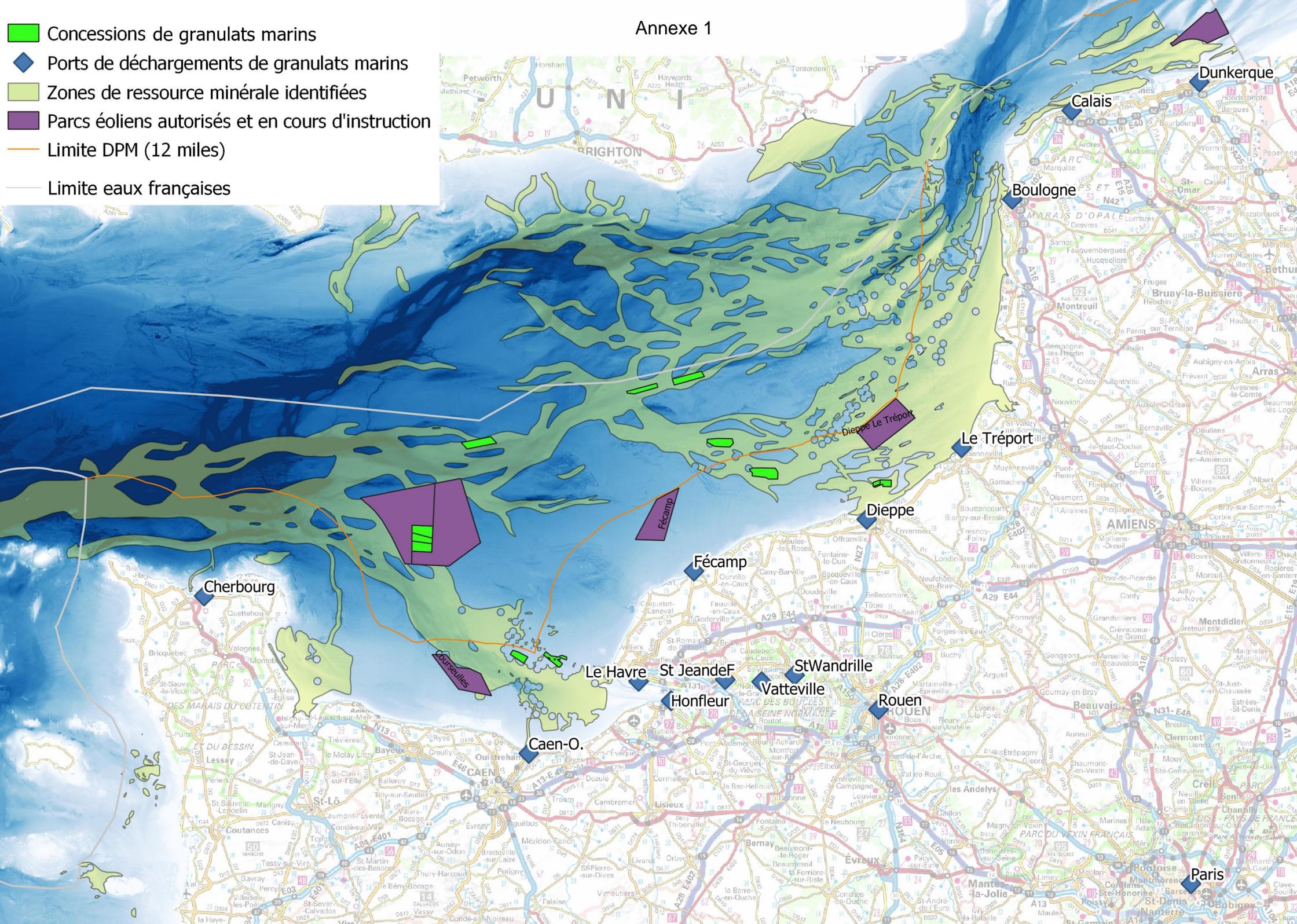
- **D'associer les acteurs de l'activité pour prendre en compte les contraintes de cette activité,**
- **De prendre en compte la cartographie établie par la profession dans le cadre de ce débat public pour :**
 - **Préserver les gisements potentiels de toute implantation de structures ou infrastructures incompatibles avec l'extraction**
 - **Maintenir les routes maritimes directes entre les zones d'extraction et les ports de déchargement.**

Pour plus d'informations sur l'activité d'extraction de granulats marins vous pouvez consulter le site internet <http://sablesetgraviersemer.fr/>



Annexe 1

-  Concessions de granulats marins
-  Ports de déchargements de granulats marins
-  Zones de ressource minérale identifiées
-  Parcs éoliens autorisés et en cours d'instruction
-  Limite DPM (12 miles)
-  Limite eaux françaises



Zones d'exclusion des nouvelles aires de contraintes (zones d'intérêt prioritaire):

 Concessions de granulats marins avec une bande de 1 mille nautique

 Trajets directs à préserver pour lesquels doivent être exclus tous obstacles à la circulation maritime directe

Zones de vigilance pour l'implantation des nouvelles aires de contraintes (zone d'intérêt secondaire):

 Abords des concessions d'une largeur de 3 milles nautiques pour lesquels une concertation avec les titulaires de la ou des concessions concernées doit être prévue

 Trajets pour lesquels des ajustements limités pourraient être envisagés en concertation avec les titulaires de la ou des concessions concernées

 Ports de déchargements de granulats marins

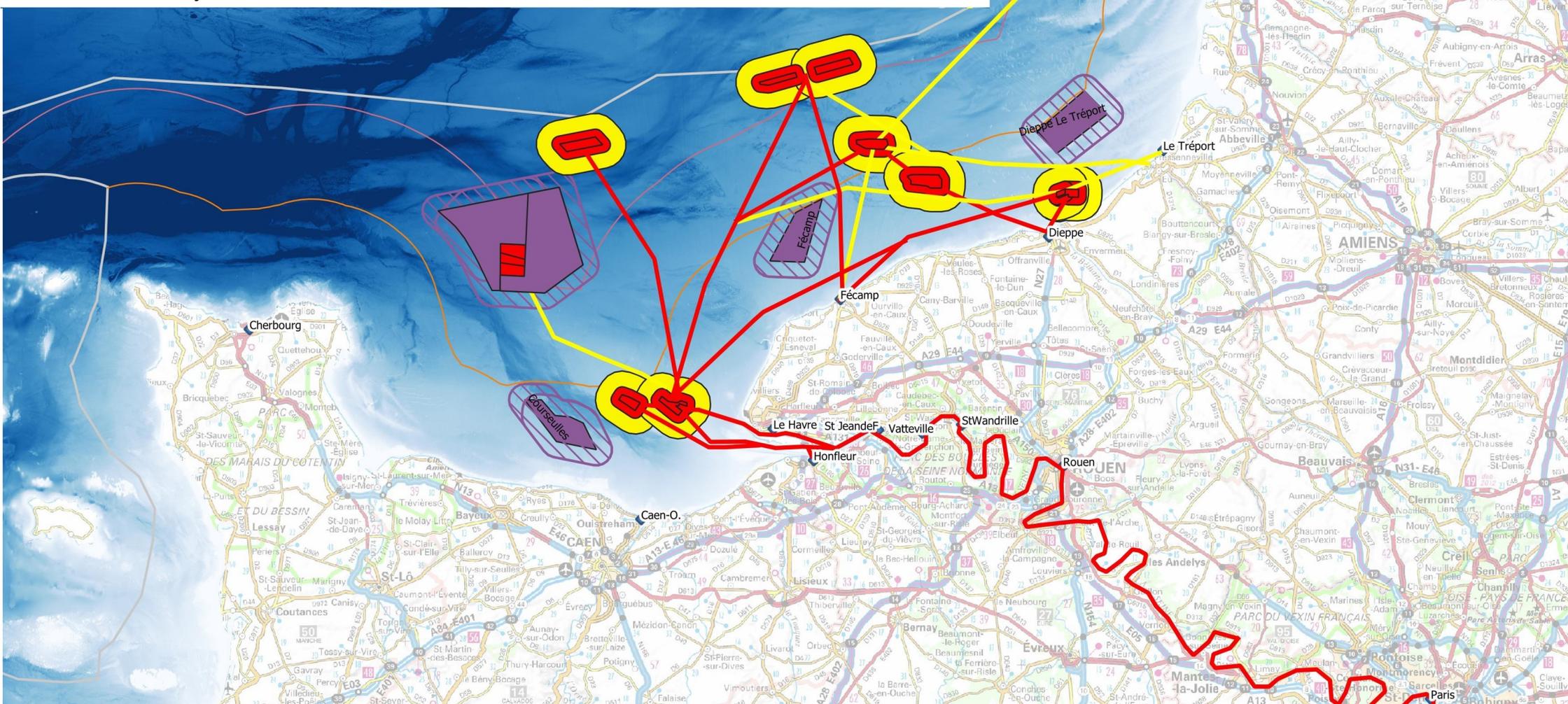
 Parcs éoliens autorisés et en cours d'instruction

 Bande tampon de 2 milles autour des parcs éoliens

 Limite DPM (12 milles)

 Limite zone contigüe (24 milles)

 Limite eaux françaises



Zones d'exclusion des nouvelles aires de contraintes (zones d'intérêt prioritaire):

-  Concessions de granulats marins
-  Zones d'extension potentielles à préserver
- Zones de vigilance pour l'implantation des nouvelles aires de contraintes (zone d'intérêt secondaire):**
 -  Zones de ressource minérale identifiées pour lesquelles une concertation avec l'UNPG doit être prévue
 -  Ports de déchargements de granulats marins
 -  Parcs éoliens autorisés et en cours d'instruction
 -  Bande tampon de 2 milles autour des parcs éoliens

-  Limite DPM (12 milles)
-  Limite Zone contigüe (24 milles)
-  Limite eaux françaises
-  Séparateur de trafic

