



**PRÉFET  
MARITIME  
DE L'ATLANTIQUE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**Direction interrégionale de la mer  
Sud-Atlantique**

Bordeaux, le

**Secrétariat du conseil maritime  
de la façade Sud-Atlantique**

**AVIS PORTANT SUR LE PROJET DE SCHÉMA RÉGIONAL DES CARRIÈRES –  
CONSULTATION DU CONSEIL MARITIME DE FAÇADE SUD-ATLANTIQUE**

**Le Conseil maritime de façade Sud-Atlantique,**

- Vu la directive n°2008/56/CE du parlement européen et du conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive cadre « stratégie pour le milieu marin ») ;
- Vu la directive n°2014/89/UE du parlement européen et du conseil du 23 juillet 2014 établissant un cadre pour la planification de l'espace maritime ;
- Vu les articles L.219-1 et suivants et R.219-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs à la gestion intégrée de la mer et du littoral ;
- Vu l'article L.219-6-1 du Code de l'environnement prévoyant la création du Conseil maritime de façade ;
- Vu l'arrêté ministériel du 27 septembre 2011 relatif à la composition et au fonctionnement du Conseil maritime de façade ;
- Vu l'arrêté régional n°2021/159 du 15 octobre 2021 portant sur la modification de la composition de la commission spécialisée du conseil maritime de façade Sud-Atlantique ;
- Vu l'arrêté inter-préfectoral 221-159 du 15 octobre 2021 déterminant la composition du Conseil maritime de façade ;
- Vu l'arrêté de la commission permanente du 6 mai 2021 ;
- Vu l'arrêté inter-préfectoral n°2022/038 du 4 avril 2022 (article 11) portant sur le règlement intérieur du Conseil maritime de façade (CMF) et qui autorise la commission permanente à formuler un avis par délégation du CMF ;
- Vu l'avis de la commission permanente du 2 juillet 2024 ;
- Sur demande du préfet de région Nouvelle-Aquitaine par saisine du Conseil maritime de façade Sud-Atlantique.

**Considérant,**

- La circulaire du 4 août 2017, complétant l'article L.515-3 du Code de l'Environnement, relative à l'élaboration du Schéma Régional des Carrières (SRC) et qui encourage la mise en œuvre de consultations facultatives ;
- La saisine du préfet de la région Nouvelle-Aquitaine du 30 avril 2024, qui demande l'avis du Conseil Maritime de Façade Sud-Atlantique (CMF) sur le projet de Schéma Régional des Carrières .



## **Contexte général du projet**

Les schémas des carrières ont été établis selon les dispositions de la loi du 4 janvier 1993 relative aux carrières, initialement à l'échelle départementale. La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové du 24 mars 2014, également connue sous le nom de loi « ALUR », a élargi le champ d'application du schéma des carrières en lui conférant une portée régionale. Dès lors, la création, au sein de chaque région, d'un schéma régional des carrières (SRC) remplacera, dès son approbation, les schémas départementaux en vigueur.

Conformément à l'article L. 515-3 du Code de l'environnement, le schéma régional des carrières est défini comme suit : « *Le schéma régional des carrières établit les conditions générales d'implantation des carrières et les orientations relatives à la logistique nécessaire à la gestion durable des granulats, des matériaux et des substances de carrières dans la région. Il prend en compte l'intérêt économique national et régional, les ressources, y compris marines et issues du recyclage, ainsi que les besoins en matériaux dans et hors de la région, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la préservation de la ressource en eau, la nécessité d'une gestion équilibrée et partagée de l'espace, l'existence de modes de transport écologiques, tout en favorisant les approvisionnements de proximité, une utilisation rationnelle et économe des ressources et le recyclage. Il identifie les gisements potentiellement exploitables d'intérêt national ou régional et recense les carrières existantes. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de limitation et de suivi des impacts et les orientations de remise en état et de réaménagement des sites.* » Au moyen du scénario d'approvisionnement retenu, il a ainsi vocation à satisfaire les besoins de la région en matériaux des carrières dans un souci d'économie des ressources non renouvelables. A ce titre, il doit s'articuler avec les différents enjeux d'approvisionnement en granulats marins qui seront explicités dans le futur Document d'orientation et de gestion des granulats marins (DOGGM). Ce schéma vise ainsi à répondre aux besoins régionaux en matériaux de carrières tout en veillant à économiser les ressources non renouvelables, à promouvoir l'économie circulaire et à réduire les impacts environnementaux de l'activité extractive. À cet égard, une attention particulière est portée à la gestion des espaces naturels, agricoles et forestiers ainsi qu'à la préservation de la ressource en eau.

Les granulats sont des roches meubles ou des fragments de roches massives qui entrent dans la composition de divers matériaux liés ou non, tels que le béton, les enrobés, le ballast, destinés à la construction d'ouvrages de travaux publics, de génie civil ou de bâtiment. Les granulats peuvent être extraits ou produits à terre ou en mer : le terme de « granulats marins » désigne en ce sens les granulats issus des gisements de sables et graviers exploités en mer. Ces derniers représentent un pourcentage modeste (2%) du total des granulats extraits en France.

Les granulats marins peuvent être décomposés en deux familles : les matériaux siliceux et les matériaux calcaires (sables coquilliers). Complémentaire à ceux exploités à terre (granulats terrestres, artificiels et issus du recyclage, matériaux de substitution,...), les granulats marins (matériaux siliceux ) sont utilisés principalement dans le domaine du bâtiment et des travaux publics pour la construction et la réalisation d'ouvrages en béton et, localement, pour le maraîchage. Ils sont à réserver à des usages et des approvisionnements limités pour lesquels ils sont techniquement et économiquement difficilement remplaçables. Quant aux matériaux calcaires, ils servent à la fabrication de produits utilisés pour l'amendement des sols acides.

Les granulats marins peuvent également servir au rechargement des plages, et donc à pallier ponctuellement l'érosion côtière. En France, le rechargement des plages est un marché moins important qu'en Europe du Nord. Toutefois, les besoins en sable pour la gestion de l'érosion côtière sont élevés : ils seraient compris entre 2 à 3 millions de tonnes par an au niveau national. Les matériaux utilisés à ce jour pour ces opérations



peuvent provenir de carrières terrestres, des dragages d'entretien des ports lorsque les matériaux sont sableux, ou d'extractions en mer sous un régime juridique distinct de celui du Code minier qui régit les concessions en France.

Les demandes d'extraction de granulats marins permettent de répondre d'une part, à l'accroissement des besoins pour approvisionner les régions littorales dont les gisements à terre sont de plus en plus déficitaires et d'autre part, à une interdiction d'extraction dans les lits mineurs des cours d'eau à terre.

En 2021, le volume de granulats marins extrait est de 6 510 000 tonnes, composées essentiellement de matériaux siliceux (95 %), pour une valeur de production estimée à 78 millions d'euros et une valeur ajoutée de 25 millions d'euros. Par ailleurs, l'emploi direct généré à terre et en mer par l'extraction de granulats marins s'élève à environ 900 selon l'Union nationale des producteurs de granulats.

En termes de structuration du secteur, 41 points de débarquement et 2 usines sont recensés en France métropolitaine. Les concessions en exploitation sont situées le long des littoraux atlantique et en Manche. Les principaux ports de déchargement sont Dieppe, Le Havre, Brest, Quimper, Lorient, Nantes, Les Sables d'Olonne et La Rochelle. Un premier traitement des granulats siliceux est effectué sur une trentaine de sites littoraux avant commercialisation. Les sables coquilliers font l'objet d'un retraitement dans deux usines situées sur la côte nord de la Bretagne.

### ***L'élaboration du Schéma Régional des Carrières***

L'élaboration et l'approbation du Schéma Régional des Carrières relèvent de la responsabilité du préfet de région, suivant une procédure de consultation encadrée par le Code de l'environnement.

Ce schéma est élaboré pour une période de 12 ans. Dans un délai maximal de six ans après sa publication, le préfet de région procède à une évaluation de sa mise en œuvre. Il sollicite à cet effet l'avis du comité de pilotage. Si, à l'issue de cette évaluation, le préfet de région estime que des ajustements sont nécessaires, il entreprend, le cas échéant, une mise à jour ou une révision du schéma.

Pour son élaboration, un comité de pilotage (COFIL) a été constitué . Ce comité rassemble une centaine de membres issus des quatre collèges suivants : Services et établissements publics de l'État ; Collectivités territoriales et leurs groupements ; Professionnels de la filière d'extraction de matériaux de carrières, de première transformation, de recyclage et de la logistique associée ; et personnalités qualifiées en matière de sciences naturelles, de protection des sites ou du cadre de vie, représentants d'associations de protection de l'environnement mentionnées au deuxième alinéa de l'article R.141-1, ainsi que des représentants des organisations agricoles ou sylvicoles.

Depuis le début des travaux, ce comité de pilotage s'est réuni à dix reprises entre 2017 et 2024, permettant ainsi de discuter des conclusions et des avancées des différents groupes de travail, auxquels participaient également des collectivités.

Afin de prendre en compte les différents enjeux d'approvisionnement en granulats marins, la Direction Interrégionale de la Mer Sud-Atlantique est membre du collège État du COFIL SRC de Nouvelle-Aquitaine.

Les avis recueillis dans le cadre de cette consultation et de la concertation préalable permettront de finaliser le projet avant qu'il ne soit soumis aux procédures de consultation et de participation prévues à l'article R.515-5 du Code de l'environnement.



## **Contenu du Schéma Régional des Carrières**

L'article R. 515-2 du Code de l'environnement prévoit le contenu du Schéma Régional des Carrières en indiquant les différentes rubriques qui doivent y figurer.

Concrètement, le Schéma régional des carrières s'articule autour de trois parties : une notice de présentation, un rapport et des documents cartographiques. Le rapport du Schéma Régional des Carrières doit présenter un **bilan du ou des précédents schémas des carrières** au sein de la région. Ce bilan analyse les difficultés techniques ou économiques de l'approvisionnement en ressources minérales, ainsi que l'impact de l'activité extractive sur l'environnement et la gestion mise en place en conséquence.

LeSRC comporte plusieurs inventaires détaillant respectivement les **ressources minérales primaires d'origine terrestre de la région** (gisements d'intérêt régional et national) et leurs usages, **les carrières** de la région, les **ressources minérales secondaires** utilisées dans la région et les **ressources minérales primaires d'origine marine**. Une description qualitative et quantitative des besoins actuels et de la logistique (infrastructures, modes de transport) des ressources minérales complète cet état des lieux.

Le SRC présente également une **réflexion prospective à douze ans** portant sur les besoins régionaux et extérieurs en ressources minérales, une utilisation raisonnée et économe des ressources qui respecte les enjeux patrimoniaux et paysagers, le développement des modes de transports des ressources minérales en adéquation avec les préoccupations environnementales et un approvisionnement durable alignés sur les enjeux sociaux, techniques et économiques. Cette analyse prospective se solde par **plusieurs scénarios d'approvisionnement et une analyse comparative de ces scénarios**.

Enfin, le **scénario d'approvisionnement retenu** et les orientations du schéma sont présentés et détaillent plusieurs aspects cruciaux pour l'exploitation des carrières. Les conditions générales d'implantation, ainsi que les gisements d'intérêt régional et national, sont définis, avec des objectifs quantitatifs de production de ressources minérales primaires terrestres. Des mesures de limitation et de suivi des impacts environnementaux sont également prévues. Le schéma privilégie une utilisation rationnelle des ressources et prévoit des orientations pour la remise en état des carrières et l'amélioration de la logistique, notamment en favorisant des modes de transport à faible impact climatique. Il inclut des mesures pour préserver l'accès aux gisements, atteindre les objectifs de recyclage des déchets tout en produisant des ressources minérales secondaires, et assurer la compatibilité avec les schémas d'aménagement des eaux. En outre, il intègre le schéma régional de cohérence écologique et propose des mesures pour éviter, réduire, ou compenser les impacts environnementaux, tout en prévoyant des effets potentiels hors région et des modalités de suivi et d'évaluation.

### **Principaux enjeux en présence**

Le schéma des carrières remplit trois rôles essentiels :

- Il sert d'**outil d'aide à la décision** pour le préfet en charge de délivrer les autorisations d'exploitation. À cet égard, il synthétise les enjeux économiques et environnementaux présents et futurs du territoire afin d'éclairer les choix décisionnels.
- Il représente un **cadre de référence et d'orientation pour les professionnels** du secteur. Le SRC leur offre des directives claires pour favoriser un développement durable, contribuant ainsi à la pérennité du territoire.



- Dans un contexte plus général, il clarifie l'évaluation des projets de carrière pour l'ensemble des acteurs impliqués. Il facilite ainsi le débat et l'objectivation des décisions, permettant une meilleure compréhension des enjeux et des défis associés à ces projets.

Dans ce contexte, l'avis du Conseil Maritime de Façade (CMF) Sud-Atlantique est sollicité sur le projet de schéma régional des carrières et plus particulièrement au sujet de l'extraction des granulats marins et des enjeux environnementaux associés. En effet, sans présumer des orientations et de la gestion des granulats marins qui fera l'objet d'un document distinct, le projet expose les zones d'approvisionnement possibles en ressources minérales dans la région, dont les zones maritimes propices à l'exploitation de granulats marins, et présente une étude des flux de granulats internes à la région. Sur la base de cette étude, les dynamiques de flux et les formes de transports associées sont présentées et serviront utilement à la constitution du document relatif aux granulats marins. Le projet soumis à l'avis du CMF précise également les mesures environnementales mises ou à mettre en place lors de l'extraction des ressources minérales marines conformément aux directives gouvernementales actuelles en termes de conservation, de gestion et de restauration de l'environnement.

### ***Le Conseil maritime émet l'avis suivant***

#### ***Remarques générales***

Sur la façade Sud-Atlantique, l'activité extractive liée aux granulats marins se concentre sur le nord de la façade. Elle recouvre exclusivement l'exploitation de gisements de matériaux siliceux. Ainsi, on compte 5 concessions localisées sur les secteurs du Platin de Grave et de Chassiron. Un permis exclusif de recherche a également été délivré au large de l'estuaire de la Gironde. Quatre demandes de prolongation sont en cours d'instruction : deux sur Chassiron, une portant sur la concession du Platin de Grave et l'autre sur le permis de recherche Sud-Atlantique. En termes de gestion globale des gisements et des principaux flux, celle-ci se fait à l'échelle du golfe de Gascogne et non de la seule façade Sud-Atlantique.

#### ***Article 1 : sur la gouvernance,***

Le Conseil maritime de façade souligne que le comité de pilotage du projet est conforme à la réglementation et rassemble une centaine de membres issus des services et établissements publics de l'État, des collectivités territoriales et leurs groupements, des professionnels de la filière d'extraction et de personnalités qualifiées. L'ouverture de ce comité aux différents collèges de la société est bien de nature à aboutir à un schéma le plus complet et partagé possible.

Le Conseil maritime de façade regrette cependant que bien que l'extraction de granulats marins soit très largement minoritaire par rapport à celle en provenance des carrières terrestres, la pêche maritime, qu'elle soit professionnelle ou récréative, n'ait pas été représentée au sein de cette instance. Cette activité s'exerçant à la confluence de la mer et du littoral, au même titre que la pêche en eau douce, elle aurait utilement pu être partie prenante à ce comité.

#### ***Article 2 : sur les ressources minérales***

En ce qui concerne la ressource minérale, le Conseil maritime de façade apprécie que le Schéma Régional des Carrières identifie correctement les enjeux autour des bassins de



consommation et d'approvisionnement en granulats marins (Île de Ré La Rochelle Rochefortais Saintonge et Marennes Oléron Saintonge Romane Royan-Atlantique). Il rappelle que le Diagnostic initial reprend efficacement les différentes données issues des études sur la ressource minérale marine. Sur cette base, l'analyse faite sur le potentiel en ressources de granulats marins est bien réalisée et tient compte des limites de l'étude Ifremer (2006-2012) à laquelle il se réfère. Dans ce document, les 350 000 tonnes traitées par le Grand Port Maritime de La Rochelle correspondent bien à une valorisation effectuée dans le cadre d'un aménagement structurant du port. Ainsi, ces quantités doivent être considérées comme telles dans les représentations graphiques du document, ce qui amène à les représenter en bleu et non en rouge dans la figure 49 (document 1, p.84).

Le Conseil maritime de façade note que ce même document résume les capacités de productions des différents ports de la façade. Dans cette partie, il rappelle que le centre de production de ciment du port de La Rochelle a vu ces capacités de stockage diminuer puisque l'exploitant a renoncé, au sens de l'urbanisme, à la moitié des capacités de stockage prévues dans son dossier d'autorisation initial. Ainsi, la capacité de production de ciment du port de La Rochelle ne s'élève plus à 1,3 Millions de tonnes comme indiqué dans le projet, mais à 650 000 tonnes (document 1, p.116).

Le Conseil maritime de façade note avec satisfaction que le document sur les scénarios d'approvisionnement les bassins de production variés, situés à des distances différentes par rapport au bassin Marennes Oléron Saintonge Romane Royan-Atlantique, nécessaires à l'approvisionnement en granulats alluvionnaires (dont granulats marins), calcaires et éruptifs. A cet effet, il souligne la diversité et l'étendue des sources de granulats, y compris marins, nécessaires pour répondre aux besoins régionaux en matériaux de construction.

Le Conseil maritime de façade relève que la Nouvelle-Aquitaine bénéficie d'une variété importante de ressources en granulats marins, ce qui offre une alternative viable et durable à l'exploitation des matériaux terrestres. Les autorisations d'exploitation nécessaires ou obtenues sont bien détaillées dans le projet de SRC (document 1, p.74). Cependant, il pourrait être nécessaire de préciser que seuls les concessions dont l'emprise s'étend entièrement ou partiellement à l'intérieur des eaux territoriales, nécessitent l'obtention de trois actes administratifs : un titre minier, une autorisation d'occupation domaniale avec redevance et une autorisation d'ouverture de travaux miniers (AOTM). Il rappelle que les projets situés en dehors des eaux territoriales n'ont pas besoin d'obtenir une autorisation d'occupation domaniale, mais que le Décret n° 2017-32 du 12 janvier 2017, pris pour l'application de l'article L.132-15-1 du Code minier introduit par le II de l'article 95 de la loi n° 2016-1087 du 8 août 2016 pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, instaure une redevance pour l'exploitation des ressources minérales non énergétiques des fonds marins du plateau continental ou de la zone économique exclusive (ZEE). A ce titre, le Conseil maritime de façade signale que cette redevance s'applique également pour les projets situés en partie hors des 12 miles (selon un pro rata).

Le Conseil maritime de façade observe qu'une attention particulière a été portée aux ressources documentaires permettant d'argumenter les scénarios de gestion des ressources en granulats marins proposés. Ainsi, le projet démontre efficacement les enjeux de la transition de l'activité d'extraction de la terre vers la mer, notamment en soulignant la diminution de l'empreinte écologique des activités extractives grâce à des sites marins plus proches des bassins de consommation principaux (côte régionale particulièrement). Les activités économiques sont également bien prises en compte dans les scénarios décrivant l'impact des carrières marines sur la compétitivité économique de la région.



Le Conseil maritime de façade note avec intérêt que l'articulation des Documents d'Orientation pour une Gestion durable des Granulats Marins (DOGGM) avec les Schémas Régionaux des Carrières (SRC) est bien expliquée : « le SRC doit déterminer au moyen du scénario d'approvisionnement retenu quels sont les flux en granulats marins attendus et les ports de déchargement possibles pour satisfaire les besoins de la région. Les granulats marins seront à considérer comme un complément possible aux autres types de matériaux (granulats terrestres, artificiels et issus du recyclage, matériaux de substitution...) et sont à réserver à des usages et des approvisionnements limités pour lesquels ils sont techniquement et économiquement difficilement remplaçables. Les SRC n'auront pas vocation à planifier directement l'activité d'extraction de granulats marins. Ce sont les DOGGM qui auront pour objectifs de répondre aux besoins définis dans le SRC » (document 1, p.77).

Le Conseil maritime de façade souhaite attirer l'attention sur le contexte actuel de raréfaction des concessions alluvionnaires terrestres, pour lequel les granulats marins représentent une ressource alternative de plus en plus sollicitée. Le descriptif des différentes sources d'approvisionnement en granulats marins dans le SRC doit donc intégrer les concessions marines essentielles aux besoins des territoires. Ainsi, il serait nécessaire que le SRC NA soit plus précis et éclairant sur la nécessité de conserver les capacités de production existantes, voire d'anticiper les risques de tensions à venir sur les alluvionnaires terrestres sur le bassin de Bordeaux Libourne et, dans une moindre mesure, ceux en amont de ces bassins le long de la Garonne.

### **Article 3 : sur l'environnement marin**

Le Conseil maritime de façade apprécie que l'exploitation des granulats marins soit intégrée dans une stratégie plus large de gestion durable des ressources naturelles, visant à équilibrer les besoins économiques et la préservation de l'environnement, assurant ainsi une exploitation responsable et durable. Ce rappel du contexte inscrit durablement le Schéma régional des carrières dans l'exercice de planification et permet de tisser le lien avec le Document d'orientation et de gestion des granulats marins lorsqu'il sera rédigé.

Parmi les éléments transmis, le Conseil Maritime de Façade identifie le cadre réglementaire détaillé pour l'exploitation des granulats marins, le processus d'obtention des permis de recherche et les concessions. Ces éléments permettent de préparer une gestion contrôlée et respectueuse de l'environnement marin.

Le Conseil maritime de façade souligne que les documents « Diagnostic initial » et « Scénarios d'approvisionnement » démontrent qu'une attention particulière a été portée à la prise en compte de l'environnement et à la gestion durable des ressources en granulats marins. Toutefois, il rappelle que l'outil cartographique présenté considère qu'un Parc naturel régional constitue une zone de vigilance moyenne. Il pourrait alors être pertinent de considérer qu'un Parc naturel marin l'est également au regard des extractions de granulats marins.

Le Conseil maritime de façade retient que les études préliminaires et les prospections géophysiques et géotechniques sont réalisées avec des méthodes respectueuses de l'écosystème marin, limitant les perturbations.

Le Conseil maritime de façade note que la réglementation en vigueur, qui impose des évaluations environnementales rigoureuses avant toute exploitation garantissant ainsi que les habitats marins sensibles et les espèces protégées sont préservés, est bien décrite dans les documents et inclue les permis de recherche et les concessions. De même, les mesures de compensation et de suivi environnemental visant à minimiser l'impact des activités extractives sur les écosystèmes marins sont bien mises en évidence.

Signature



