



ARMATEURS DE FRANCE

Armateurs de France est l'organisation professionnelle représentative des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Porte-parole d'une industrie de pointe et diversifiée, elle représente 26 000 emplois directs en France. Sa mission : construire un cadre propice au développement de l'économie et de l'emploi maritimes en France, dans un contexte de forte concurrence internationale, en défendant activement les intérêts de la profession auprès des instances nationales, communautaires et internationales concernées.

Contact

Jean-Marc LCAVE
Délégué général
47 rue de Monceau
Tél : +33.1 53 89 52 33
accueil@armateursdefrance.org
www.armateursdefrance.org

CAHIER D'ACTEUR

Energie marine renouvelable et trafic maritime local : la nécessité de concilier ces usages maritimes en Bretagne Sud

Le cas de l'activité sablière granulat marin

Le trafic maritime a été identifié comme un des enjeux majeurs lors de la saisine de la Commission nationale de débat public concernant les projets éoliens en mer en Bretagne sud. Nous souhaitons attirer l'attention des porteurs du projet sur cet enjeu particulièrement important pour la navigation de cabotage, très présente en Bretagne sud. Ravitaillement des îles de la région, transport de marchandises non dangereuses, activité sablière granulat marin sont autant d'activités essentielles au dynamisme socio-économique de la Bretagne Sud qui empruntent quotidiennement des routes maritimes localisées dans la macro zone du projet.

La restriction totale de la navigation de cabotage dans la zone projet n'est pas envisageable et l'aménagement d'un couloir de navigation entre les deux parcs éoliens sera nécessaire. Des enjeux économiques et sociaux locaux, mais également environnementaux et de sécurité en dépendent.

Si les enjeux sont détaillés ici au travers de l'exemple de l'activité sablière granulat marin, c'est bien l'ensemble des activités de cabotage présentes dans la zone (transit et dessertes locales) qui sont concernées.

L'ACTIVITE SABLIERE GRANULAT MARIN EN ATLANTIQUE



@Garçon

LE ROLE SOCIO-ECONOMIQUE LOCAL DE L'ACTIVITE SABLIERE

L'activité sablière granulats marins française est une activité maritime traditionnelle qui répond à une demande de l'économie locale littorale, principalement pour les besoins du secteur de construction et des travaux publics mais également pour le maraîchage et le réensablement des plages.

Les sables et graviers sont des pondéreux. Pour cette raison leur transport est onéreux. Les concessions minières et les voyages sont ainsi ancrés dans un écosystème économique local où le transport par voie maritime se trouve être le plus efficace à la tonne transportée, tant d'un point de vue économique qu'environnemental.

Les activités qui en découlent permettent de participer aux trafics des ports français et des ports secondaires, donc aux activités socioéconomiques et industrielles locales et à leurs développements.

ZONES D'EXTRACTION ET PORTS DESSERVIS

L'exploitation maritime de la flotte des Armements sabliers granulats marins française est une activité maritime historiquement basée sur l'utilisation de routes de cabotage et côtières, et de chenaux maritimes, reliant les concessions minières de granulats marins vers les ports maritimes français.

Les deux principales zones d'extraction de granulats marins sont les concessions de Cairnstrath au large de l'estuaire de la Loire et de l'île de Noirmoutier (85) et de Chassiron au large de l'île d'Oléron (17), auxquelles s'ajoutent la concession du Payré au large des Sables d'Olonne (85) et la concession du Platin de Grave à la sortie de l'estuaire de la Gironde.

De ces concessions, les navires approvisionnent en granulats marins un vaste secteur portuaire allant du port de Brest au port de Bayonne sur le littoral, ainsi que des ports en fond d'estuaire tel que Quimper (29), Nantes (44), Tonnay-Charente (17), Bordeaux (33).

Les ports recevant le plus de trafic sablier sont Brest (29), Lorient (56), Montoir de Bretagne et Nantes (44), Les Sables d'Olonne (85), La Rochelle (17), Royan (17).

LES CONTRAINTES DE NAVIGATION

Les navires de la flotte des Armements sabliers française livrent le granulats marins à des clients exploitant des centres sabliers dans tous les ports énoncés plus haut.

Plusieurs des terminaux sabliers sont situés dans des zones portuaires aux accès nautiques très contraints et peu entretenus, avec de faibles surfaces foncières. Ces accès nautiques n'autorisent les déchargements des navires que sur la période de la PM (Pleine Mer) et pour certains sur les coefficients de VE (Vive Eau) pour des raisons de hauteur d'eau disponible le long du

quai/appontement de déchargement. Certains quais de déchargement sont mêmes partagés avec un autre trafic maritime, le trafic sablier n'étant pas prioritaire (Montoir de Bretagne/La Rochelle/Tonnay Charente).

En raison des capacités de stockage des granulats très réduites, plusieurs livraisons dans la semaine sont nécessaire afin d'éviter la rupture commerciale auprès des clients du BTP.

Les exploitations maritimes sont ainsi basées sur le cycle de la marée de 12 heures, c'est-à-dire une extraction lors de la basse mer et un déchargement lors de la pleine mer. Les opérateurs ont donc la capacité technique de réaliser 2 livraisons par jour sur une bonne partie des ports desservis, selon un timing très précis et non modulable utilisant les routes directes entre les concessions et les ports de livraison.

LES ENJEUX DU PROJET POUR L'ACTIVITE SABLIERE



LES ROUTES MARITIMES CONCERNEES PAR LE PROJET

La macro zone indéfinie pour la construction des 2 parcs éoliens flottants coupe schématiquement la route de cabotage Loire (Sud Loire) / Brest (accès Bretagne Nord-Manche).

Route de cabotage / Brest :



Source : Navionics

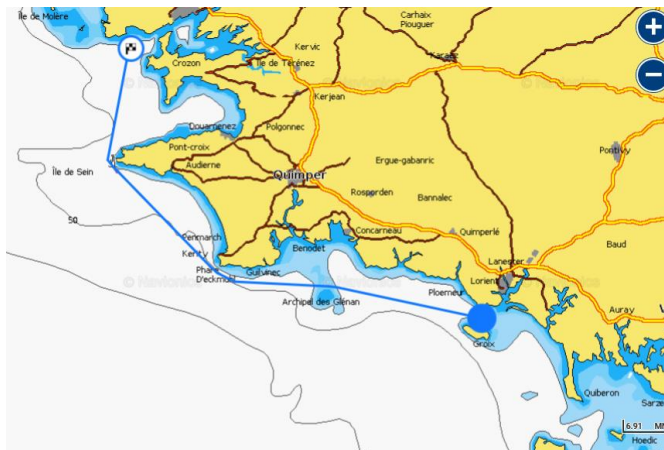
Pour l'activité sablière granulat marin, cette route est utilisée pour les voyages aller/retour entre les concessions Cairnstrath et Brest et pour les transits entre Bretagne Nord-Manche/Atlantique-Cairnstrath, le port de Brest représentant 1 à 2 voyages par semaine sur l'année.

Si nous illustrons les enjeux de trafic maritime présents dans la macro zone du projet avec le cas particulier de l'activité sablière granulat marin, nous attirons l'attention sur le besoin d'identifier l'ensemble du trafic maritime (dessertes locales et transit) concerné par le projet, à l'instar de ce qui a pu être fait lors de l'étude d'impact réalisée en 2012 dans le cadre du projet de parc éolien en mer de Saint-Nazaire.

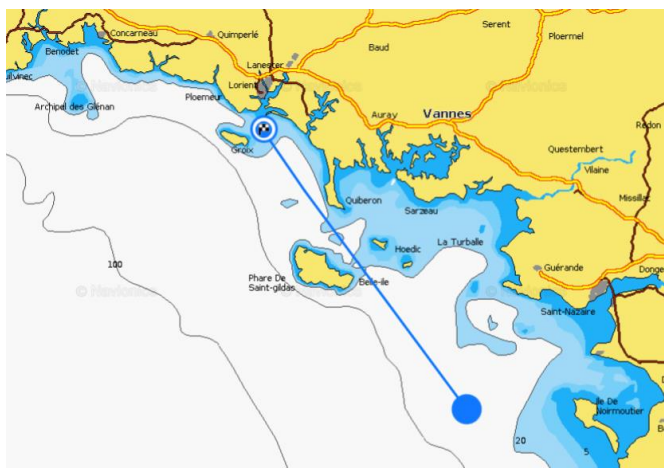
Il est également précisé qu'à proximité de la zone proposée, il existe plusieurs routes maritimes de cabotage et côtières utilisées par l'activité sablière. La

route passant entre Belle-Île et Quiberon est une des routes permettant de desservir le port de Lorient où l'activité sablière est la plus importante en nombre d'escales et participe ainsi grandement à la rentabilité du port.

Exemple de route maritime :



Source : Navionics



Source : Navionics

LES IMPACTS D'UNE RESTRICTION DE LA NAVIGATION

Dans l'hypothèse où la navigation commerciale serait dans l'obligation de contourner la zone du projet, des impacts seraient à craindre et principalement pour la navigation de cabotage.

Les impacts seront d'abord économiques :

- perte en capacité commerciale par le retard engendré par un éventuel contournement des champs éoliens : 1 à 2 voyage-livraison / semaine pouvant affecter les ports de la Loire à La Rochelle ;
- une consommation supplémentaire de gasoil

engendré par l'allongement des voyages/transits ;

- une répercussion nécessaire des surcoûts dans le prix final du granulat aux clients consommateurs.

Les conséquences pour la sécurité de la navigation seront également importantes : les conditions de navigation plus au large sont soumises à des météos plus défavorables en particulier en hiver où l'intensité des événements et les risques associés sont accrus. Ces événements peuvent altérer ou conduire à l'arrêt de la navigation.

Enfin les impacts seront environnementaux : la surconsommation de gasoil est un facteur d'augmentation d'émission de polluants et de gaz à effet de serre. Le risque de report modal du transport maritime vers le transport routier intensifierait également les émissions atmosphériques associées à l'activité.

D'une manière générale, une contrainte de routage ajoute une pression supplémentaire sur toute la chaîne d'activité économique. Les centres sabliers sont limités en capacité d'accueil et de traitement. Les contraintes d'accès variables selon les courants et marées nécessitent d'organiser des rotations en combinant plusieurs destinations et la dimension et la vitesse des navires sont conçues pour de telles rotations. Une contrainte de routage perturberait grandement la logistique de la chaîne déjà très tendue.

LA CONCILIATION DU PROJET AVEC LE MAINTIEN DE L'ACTIVITE SABLIERE

La restriction totale de la navigation de cabotage dans la zone projet ne peut être envisagée pour les raisons explicitées plus haut.

Afin d'assurer la pérennité du projet et de l'activité sablière granulat marin de la région, maillon d'un écosystème socioéconomique local important, il conviendrait d'aménager un couloir de navigation pour la route de cabotage Ouest Penmarch – Atterrage chenal Loire (environ dans le milieu de la zone projet et

entre les 2 parcs éoliens flottants), autorisant la navigation jour-nuit pour les navires de commerce de transport de marchandises non dangereuses et le trafic sablier.

- **considérer l'option proposée d'un couloir de navigation pour la route de cabotage Ouest Penmarch – Atterrage chenal Loire.**

CONCLUSION



© CAN

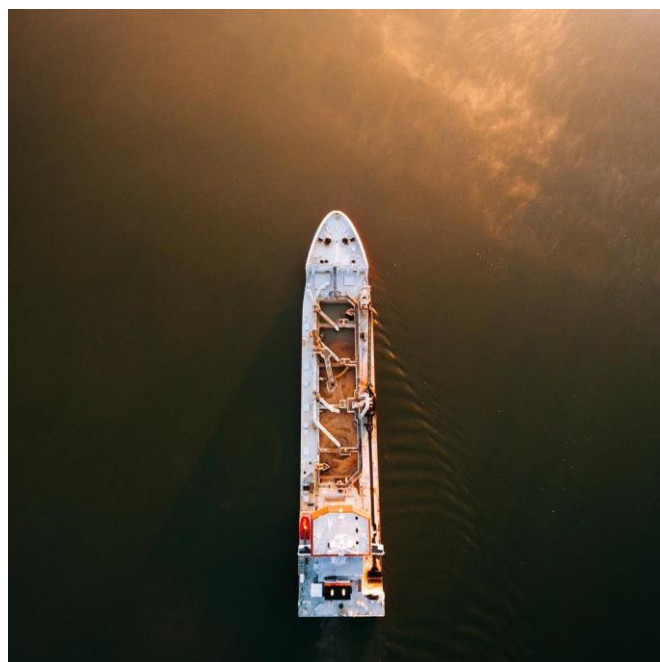
Maintenir les usages des routes de cabotage directes autour du littoral français est indispensable afin de ne pas pénaliser :

- les activités économiques locales qui en dépendent ;
- cette navigation de courte distance et ce mode de transport, alternatif au transport routier pour une grande partie.

L'implantation des équipements prévus dans le cadre du projet de parcs éoliens ne doit pas entraver la navigation locale et les activités qui en dépendent.

Nous appelons les porteurs du projet à :

- **identifier l'ensemble du trafic maritime présent sur la zone du projet (dessertes et transit) ;**
- **associer les acteurs de l'activité sablière française et du transport de marchandises non dangereuses de courte distance pour définir et maintenir une route de cabotage libre de passage ;**



©Maxime Pontoire