

● OBJET DE LA REUNION

COPIL n°2 : Scénario d'approvisionnement du
Schéma régional des Carrières de Martinique

● DATE

29 avril 2024

● ENTITE

DEAL de Martinique

● PARTICIPANTS

Voir liste des participants en annexe

● MISSION

AMO pour l'élaboration du Schéma Régional des carrières de Martinique

● REDACTEUR

Marine CHEFDEVILLE
Consultante

● VERSION

V2

Le présent compte-rendu reprend les échanges du COPIL n°2 Schéma Régional des Carrières de Martinique dont l'objet est : la validation du scénario d'approvisionnement. Le COPIL a été présenté par deux supports : un support de la DEAL Martinique et un support du cabinet Espelia. Le présent compte-rendu doit être lu en parallèle des deux supports joints.

1. Introduction par la Préfecture et la DEAL

1.1. Rappel de la méthodologie de co-construction par l'ensemble des parties prenantes

Le COPIL a permis de présenter la méthodologie qui a mené à la définition de trois scénarios d'approvisionnement. Celle-ci, basée sur le dialogue et la co-construction, a été explicitée à travers l'historique de la démarche précédant le COPIL.

La co-construction des scénarios s'est faite en s'appuyant sur l'expertise et le regard de quatre collègues représentés ce jour :

- Services de l'Etat et ses établissements publics
- Représentants des collectivités territoriales
- Représentants des organisations professionnelles
- Personnes qualifiées (sciences de la nature, protection de l'environnement)

Il est rappelé que les cinq groupes de travail thématiques (ressources primaires, aménagement et urbanisme, enjeux environnementaux, approvisionnement et logistique, ressources secondaires) ont été réunis entre octobre 2022 et février 2024. En ce qui concerne la partie « Scénarios d'approvisionnement » du Schéma Régional des Carrières de Martinique, ces réunions de travail ont eu lieu entre novembre 2023 et février 2024.

Les diapositives 8 à 12 du support de présentation de la DEAL Martinique reviennent en détail sur les premiers constats ayant émergé de cette phase de travail et qui guideront la rédaction du chapitre « Orientations et mesures » du document final.

2. Des interrogations générales à prendre en compte dans la rédaction du Schéma régional des carrières à venir

Quelle différence entre carrière et gisement ? (Association de sauvegarde du patrimoine martiniquais)

Karine PLATON indique que les carrières sont les zones où se produit l'activité extraction, alors que le gisement correspond à un fond géologique plus large.

Alexis MILLER explicite la méthodologie de définition des gisements d'intérêt régional (GIR), qui s'est basée sur l'implantation actuelle des carrières existante, en créant des périmètres d'un kilomètre autour de ces carrières. L'objet de ces GIR est de savoir si l'on met des prescriptions et objectifs forts dans le schéma régional des carrières pour que les PLU prennent les dispositions nécessaires pour ne pas hypothéquer les perspectives de valorisation des ressources sur ces parcelles. Il s'agit de sanctuariser des parcelles pour éviter l'urbanisation et le développement d'autres activités et garantir la potentielle exploitation des ressources concernées et *in fine* éviter d'avoir recours à l'importation pour répondre aux besoins du territoire.

La définition des carrières, gisements potentiellement exploitables et d'intérêt régional pourront faire l'objet d'un lexique à intégrer au SRC.

Quelle prise en compte de l'objectif de zéro artificialisation nette dans le cadre du SRC, qui fixe des objectifs très contraignants en matière d'aménagement ? Pour les EPCI, il existe une crainte

relative à l'anticipation de cette politique dans les documents de planification et la prise en compte dans le SRC de ces enjeux contraignants en matière d'aménagement

David ZOBDA précise que le ZAN est l'affaire du SCOT et s'intègre dans les documents de planification. Le SRC de Martinique prend en compte l'objectif ZAN, il n'en définit pas l'objectif sur le territoire et par EPCI.

Ici il ne s'agit pas d'un sujet relatif à de l'extension urbaine, et le sujet est bien pris en compte avec le facteur relatif à l'évolution des modes de construction.

Le ZAN est rappelé au sein du contexte réglementaire en introduction, au même titre que le PLU, le SCOT et le SAR. Il a aussi été intégré dans les critères d'analyse des scénarios.

On constate que les besoins sont au centre du territoire et les carrières au sud, a-t-on réfléchi aux problématiques de transport ?

La Préfecture et la DEAL rappellent que cet aspect a déjà fait l'objet d'un travail important, notamment via une réflexion sur l'évolution des modes de transport pour réduire les contraintes logistiques et nuisances induites. Il est en effet nécessaire de repenser le transport, avec le développement des barges et le renouvellement de la flotte terrestre. Il ne s'agit pas d'arrêter le transport terrestre, mais bien de développer le maritime.

Matériaux issus de la déconstruction pour la construction : a-t-on réfléchi à l'utilisation de ces matériaux ?

Jean-Yves BONNAIRE confirme que cette problématique rejaillit sur le secteur du BTP, c'est donc un enjeu qui leur tient à cœur. Les scénarios ont été construits en prenant en compte l'utilisation de tels matériaux, et de manière croissante. Des initiatives sont en cours, comme la structuration d'une filière à Responsabilité Élargie des Producteurs, ainsi qu'un travail mené sur l'extension des normes pour favoriser l'utilisation de ces matériaux.

La gestion des déchets du BTP ainsi que l'utilisation des ressources secondaires sont deux enjeux importants de la stratégie déchets du territoire. La Préfecture rappelle son importance et la nécessaire responsabilisation de chacun sur ce sujet.

3. Des interrogations relatives à l'impact environnemental de l'activité carrières et du rôle du SRC

Quelles conséquences des gisements sur les sites classés et inscrits ? (CAESM)

Karine PLATON rappelle que l'interdiction d'exploiter a déjà été soustraite dans la cartographie des GIR, où il reste seulement les zones dites de *sensibilité forte*. L'ouverture de carrière passe donc par un examen de la compatibilité et de l'acceptabilité du projet, et le cas échéant des mesures de réduction et de compensation des impacts environnementaux sont prises.

Sur la question de la superposition des périmètres des GIR et des sites inscrits et classés, Madame PLATON rappelle que la définition des périmètres (classe 1, classe 2) a été faite lors des GT et soumise à avis à l'ensemble des parties prenantes au sein des quatre collèges.

Remarque relative à la prise en compte des enjeux environnementaux et expression du manque de confiance envers les études d'impact environnemental et le respect des classes (ASSAUPAMAR)

La SG demande aux services de la DEAL de renvoyer les documents à l'ASSAUPAMAR et souligne que l'intervention de cette dernière porte préjudice au travail mené par les équipes depuis octobre 2022.

Alexis MILLER précise que l'ouverture de carrière induit systématiquement un dossier de demande d'autorisation d'exploiter, avec une étude d'impact environnemental qui fait l'objet d'une enquête publique et d'un examen par les services de l'Etat comme prévu par le code de l'environnement. Il n'est donc pas question de passe-droit.

L'étude d'impact environnemental et paysager a-t-elle pris en compte l'impact sur la valeur universelle exceptionnelle ? Cette notion doit dorénavant être intégrée dans tout projet d'envergure. Or, on constate que des carrières seront autorisées dans la zone tampon. Unesco a créé guides pour prise en compte de ces sites dans projets (PNRM – mission patrimoine mondial de l'UNESCO)

La DEAL indique ne pas être fermée à la prise en compte et l'intégration des documents cités dans les critères d'implantation et rappelle que les activités de carrière ne sont pas interdites dans la zone tampon.

Les anciennes carrières sont des sites intéressants pour le Parc en termes d'observation géologique. Est-il possible valoriser ces sites pour l'accueil, l'éducation, l'information et la sensibilisation des publics sur la géologie dans ce contexte patrimoine mondial ? (PNRM - mission patrimoine mondial de l'UNESCO)

Le Schéma régional des carrières n'est compétent que sur le réaménagement des sites (choix des matériaux notamment) mais pas au-delà (utilisation). Cela doit se faire au niveau d'un autre document stratégique.

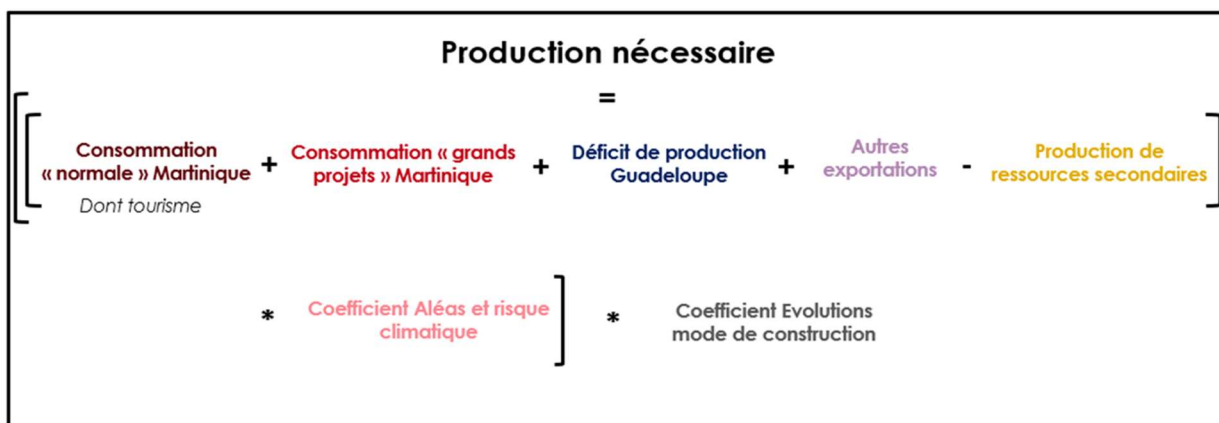
Pour information post-COPIL, les autorisations d'ouverture ou de renouvellement de carrières intègrent des conditions de remise en état de site qui visent le retour à la revégétalisation des sites en favorisant leur intégration paysagère dans le milieu. Les conditions de remise en état de site font l'objet de propositions de la part du pétitionnaire dans sa demande d'autorisation et sont examinées lors de son instruction. Une visite pédagogique d'une carrière en exploitation ou à l'arrêt se fait sous la totale responsabilité de l'exploitant.

4. Synthèse des arbitrages réalisés pour l'élaboration du scénario retenu

4.1. Rappel de la méthodologie de calcul

L'évaluation des besoins en matériaux de carrière vise à anticiper sur une période de 12 ans les grandes évolutions de la demande (locale, exportations) et de la production nécessaire (ressources primaires, secondaires et importations).

Les précédents ateliers ont permis de valider l'utilisation du mode de calcul suivant :



4.2. Détail des hypothèses

4.2.1. En termes de consommation endogène et d'exportations

- Une **consommation normale** calculée sur la base de l'évolution de la population (projection INSEE) et l'évolution du nombre de touristes sur le territoire. Le ratio en t/hbt/an basé sur GERE 2022 a été recalculé afin d'en exclure les exportations.
- Une **consommation liée aux projets d'envergure** calculée sur la base d'une liste de 59 projets Etat, CTM et EPCI transmise par la DEAL. Cette consommation est divisée entre roches massives (42%) et sables et assimilés (58%).
- Une **exportation vers la Guadeloupe** s'élevant à 247 000 tonnes par an en moyenne, basée sur les données d'exportations SABLIM, GRAVILLONORD et Fond Canonville des années 2020 à 2022.
- Une **exportation vers d'autres territoires** (Saint Vincent, Trinidad et Tobago...) calculée également sur les données précédentes, et s'élevant ainsi à 350 000 tonnes.
- Une utilisation des **ressources secondaires** en hausse de 10% par an, calculée à partir des données de 2014 à 2022, soustraites du besoin en matériaux primaires

4.2.2. Hypothèses liées à des coefficients prospectifs

- Un coefficient « **aléas naturels** » de 3%, appliqué à la somme des autres besoins
- Un coefficient « **évolution des modes de construction** » nul les six premières années, puis s'élevant à 5% les six années suivantes, appliqué à la somme des besoins (avant facteurs limitants)

4.2.3. Arbitrages relatifs à la logistique

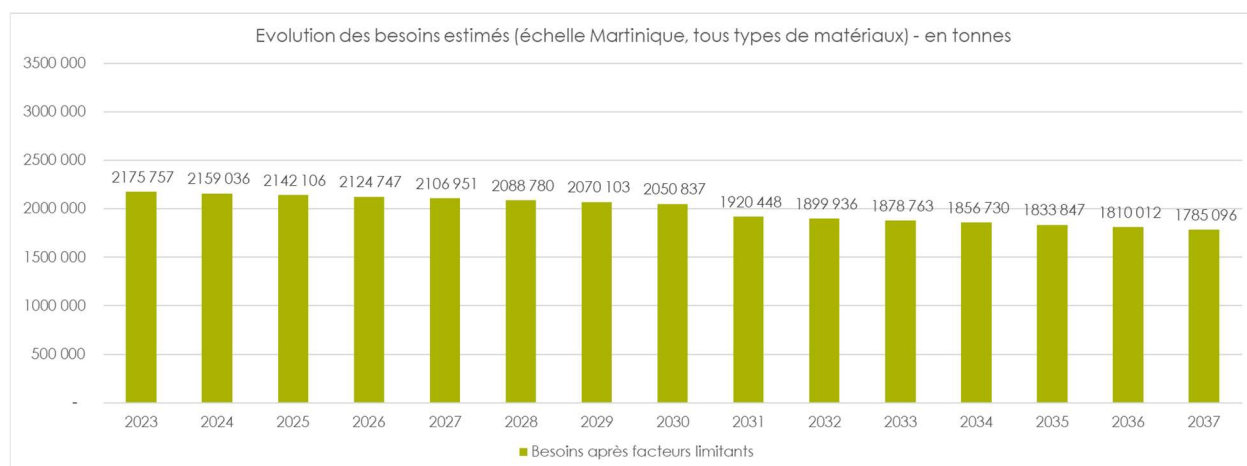
- Une **répartition constante des bassins de consommation** (Centre Martinique, et Sud dans une moindre mesure)
- Une **optimisation des flux avec développement du maritime**, notamment avec la mise en place d'un transport par barge entre Saint-Pierre et la CACEM.

5. Description du scénario approuvé

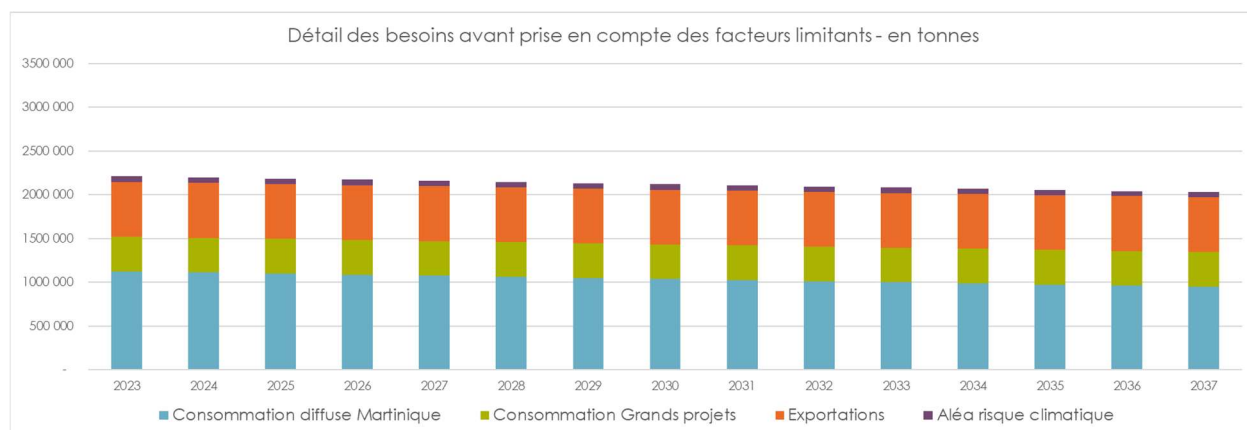
5.1. Caractéristiques du scénario

5.1.1. Besoins

- Niveau de consommation : un besoin en matériaux primaire estimé à **2 175 757 tonnes en 2024 (rappel : 1,7 M consommés en 2022)**
- Les besoins du territoire sont en baisse progressive compte tenu de l'évolution démographique de la Martinique passant de 2,1 M à 1,7 M de tonnes de matériaux sur la période de 2023 à 2037.

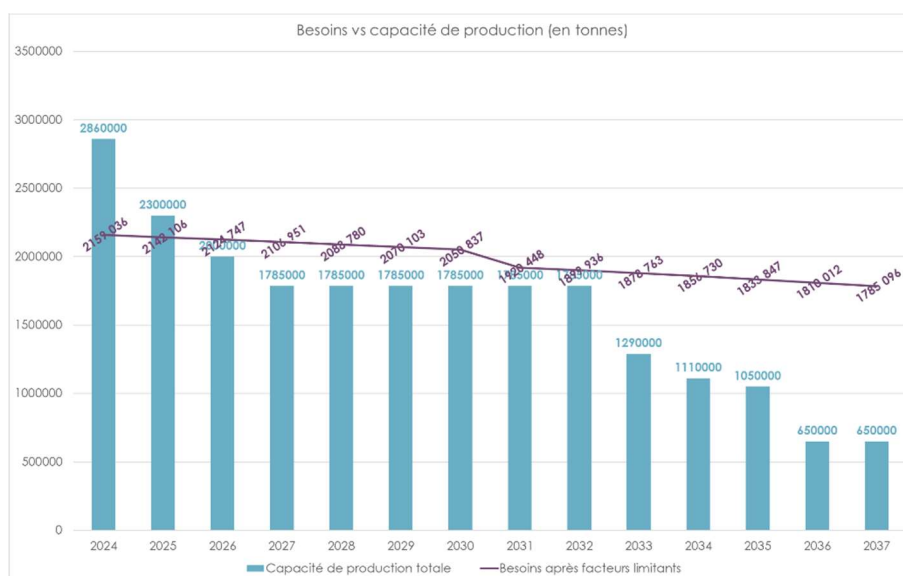
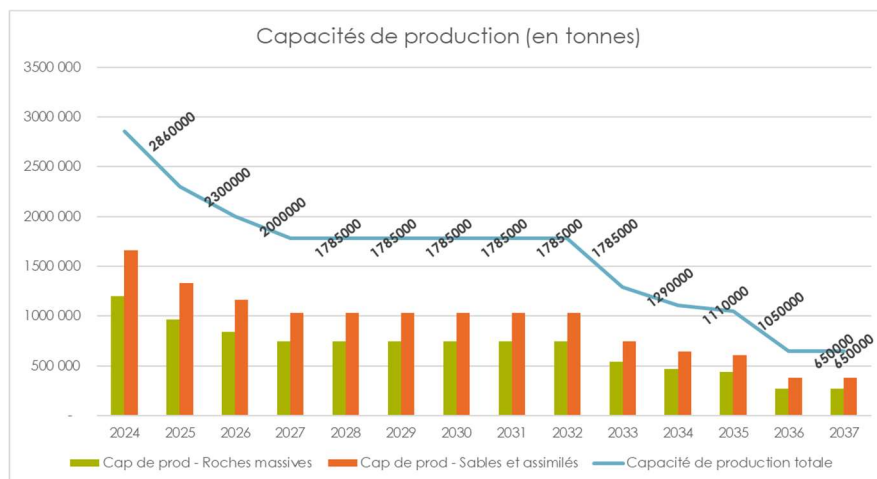


- **Prise en compte de la consommation induite par les grands projets**
- **Exportation vers la Guadeloupe et les îles de la Caraïbe : 350 K tonnes et 274 K tonnes**
- **Production de ressources secondaires** : Augmentation de l'utilisation de matières recyclées de 10% par an



5.1.2. Production

- Capacité de production : **2 860 000 tonnes de matériaux en 2024.**
- **La capacité de production d'ici à 2037** est en baisse progressive compte tenu de la baisse des ressources primaires autorisées à être exploitées.



5.1.3. Principes en termes de logistique

- **Autosuffisance avec localisation** identique des carrières
- **Optimisation des flux** avec **développement du maritime**
- **Réévaluation à mi-parcours** de l'estimation des besoins et de la capacité de production

5.1.4. Analyse du scénario

Une première évaluation de la trajectoire des besoins du territoire pourra être nécessaire pour adapter la capacité de production :

- Prolongation d'autorisation, extension en profondeur seront possibles si les besoins estimés en consommation sont maintenus.

5.2. Analyse d'impacts et premiers enjeux identifiés pour la section Orientations et mesures

Critères d'analyse	Impacts du scénario	Mesures
Sécurisation des besoins du territoire	Ce scénario permet à la production actuelle de répondre aux besoins du territoire . Ainsi, elle laisse la place à une réflexion prospective sur la manière la plus optimale de répondre à ces besoins tout en limitant les externalités négatives liées à l'activité d'extraction (recours à l'utilisation de ressources secondaires). L'autosuffisance de la Martinique pour la production est respectée.	Enjeux : • Suivi et pilotage de l'évolution des besoins (à minima à mi-parcours) • Suivi et pilotage des exportations (Guadeloupe et autres îles de la Caraïbe)
Impacts environnementaux et paysagers	Des besoins plus faibles en ressources primaires permettent une conservation des ressources naturelles et paysagères , sur les sites et leurs alentours, mais aussi une réduction des nuisances liées au transport routier . Dans le cas où des besoins faibles conduisent à la fermeture de carrières, le scénario doit pouvoir prendre en compte les impacts liés à celle-ci par un projet respectueux de l'environnement et du paysage . Réaménagement des éventuelles carrières fermées : renaturation, projets d'aménagement respectueux de l'environnement et du paysage. Ce scénario est en conformité avec les dispositions de l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN) de la loi dite Climat et résilience .	Enjeux : • Gestion et réaménagement des carrières : fin de vie • Suivi et pilotage des recommandations environnementales liées à l'activité et son transport
Faisabilité et impact technique	Ce scénario ne présente pas d'enjeu technique particulier puisqu'il correspond à un scénario tendanciel.	Enjeu : Suivi et pilotage de l'évolution des besoins (à minima à mi-parcours) et de l'activité de carrières
Impact en matière de logistique et transport	Baisse des flux routiers et développement du transport maritime progressif Adéquation avec les schémas stratégiques définis sur le territoire pour le développement du report modal et baisse du transport routier Réflexion à mener sur l'évolution des modes de transport en favorisant le report sur le maritime , en complément de l' optimisation de la flotte de véhicules routiers afin d'en réduire les nuisances en termes de bruit et de dégradation des voiries (augmentation des capacités).	Enjeu : Coordination avec les institutions en pilotage du volet transport
Impact économique	Risque d'impact sur la filière à anticiper avec l' adaptation des exportations au regard de la consommation sur le territoire de Martinique Possibilité de maintien de l'activité d'extraction en misant sur l'exportation, notamment en Guadeloupe, mais aussi sur la reconversion en industrie de revalorisation des déchets de chantiers . Dans ce scénario, la filière doit pouvoir mener une réflexion prospective et innover.	Enjeux : • Maintien suffisant d'une activité permettant le suivi du présent scénario • Accompagnement au développement de la production et de l'utilisation de ressources secondaires
Impact social	Baisse d'activité de la filière carrière à piloter et des acteurs économiques qui contribuent à la filière (notamment ceux impliqués dans le transport et la logistique)	Enjeu : Coordination avec les acteurs publics pour la formation, le réemploi des déchets de construction par exemple (métiers de la logistique, du transport, du BTP).
Prérequis : Conformité réglementaire	Même si le scénario implique une baisse de la production de ressources primaires, le territoire doit se conformer aux dispositions de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV, disposant qu'au moins 60 % des matériaux utilisés par l'État et les collectivités pour les chantiers de construction routiers soient issus de la réutilisation ou du recyclage de déchets du BTP en 2020) en développant la filière des ressources secondaires.	Enjeu : Suivi et pilotage de l'approvisionnement et de l'adéquation besoins / capacité

6. Etapes à venir

29 mai 2024 : GT

- Conditions générales d'implantation
- Orientations en termes d'utilisation économe des ressources, de remise en état et réaménagement, de logistique
- Mesures visant l'atteinte des objectifs
- Modalités de suivi et d'évaluation des mesures pour l'atteinte des objectifs

Dernière semaine de juin : COPIL n°3

- Validation de la V0 du Schéma Régional des Carrières

7. Conclusion : arbitrage Scénario 1 approuvé à l'unanimité

La Secrétaire générale rappelle le besoin de prise de conscience collective sur les enjeux liés à la protection de l'environnement et notamment la gestion des déchets.

Le scénario 1 dit « bas » est approuvé à l'unanimité.

Le mois de mai verra la poursuite des GT pour la définition des orientations et mesures, avant le COPIL de fin juin qui devra permettre la validation d'une V0 du document final.

Pour le Préfet et par délégation
la Secrétaire Générale
de la Préfecture de la Martinique

Laurence GOLA DE MONCHY