



Dossier unique de demandes simultanées du permis exclusif de recherche et des autorisations domaniale et d'ouverture de travaux de recherches - Large Loire (PER 2L)

PIECE 7 : UNE NOTE EXPOSANT LA COMPATIBILITE DU
PROJET AVEC LA SECURITE PUBLIQUE

Août 2023 – V1

GIE LOIRE LARGE

GIE LOIRE GRAND LARGE
DOSSIER UNIQUE DE DEMANDES SIMULTANÉES DU PERMIS EXCLUSIF DE RECHERCHE ET DES
AUTORISATIONS DOMANIALE ET D'OUVERTURE DE TRAVAUX DE RECHERCHES - LARGE LOIRE (PER 2L)

CLIENT : GIE LOIRE GRAND LARGE

COORDONNÉES	3, rue du Charron CS 80411 44804 SAINT-HERBLAIN cedex
INTERLOCUTEUR	Monsieur Frédéric SUIRE Tél. : 06 30 55 31 00 E-mail : fsuire@gsm-granulats.fr

CREOCEAN

COORDONNÉES	Agence Ouest Atlantique Zone Technocéan – Chef de Baie – Rue Charles Tellier 17000 LA ROCHELLE Tél. : 05 46 41 13 13 E-mail : commercial@creocean.fr
INTERLOCUTEUR	Monsieur Thibault SCHVARTZ Tél. : 05 46 41 13 13 E-mail : schvartz@creocean.fr

RAPPORT

TITRE	Dossier unique de demandes simultanées du permis exclusif de recherche et des autorisations domaniale et d'ouverture de travaux de recherches - Large Loire (PER 2L) PIECE 7 : UNE NOTE EXPOSANT LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA SECURITE PUBLIQUE
NOMBRE DE PAGES sans annexe	17
NOMBRE D'ANNEXES	0

VERSION

RÉFÉRENCE	VERSION	DATE	REDACTEUR	CONTRÔLE QUALITE
230188	V1	01/08/2023	LAM	CAP

Sommaire

Contexte	1
Objectif	1
Cadrage réglementaire	1
Nom et adresse du pétitionnaire	2
Calendrier	3
PIECE 7 : UNE NOTE EXPOSANT LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA SECURITE PUBLIQUE	4
1. Remarques préliminaires	4
2. Risques accidentels et mesures de limitation	5
2.1. Risque d'origine interne	5
2.1.1. Le risque incendie.....	5
2.1.2. Le risque explosif.....	6
2.1.3. Le risque de rejet et de dispersion des produits polluants.....	7
2.1.4. Le risque de perte d'un équipement.....	8
2.2. Risque d'origine externe	8
2.2.1. Le risque lié à la navigation	8
2.2.2. Le risque de collision avec un autre navire ou un ponton de déchargement	9
2.2.3. Le risque associé à la malveillance.....	9

Contexte

Objectif

L'objectif d'un Permis Exclusif de Recherche (PER) est de mener des campagnes d'acquisition de données en mer pour d'abord identifier un gisement de sables et graviers aux caractéristiques requises par les entreprises utilisatrices (sable pour le béton et sable pour le maraîchage), puis, au sein de celui-ci, identifier une zone de moindre enjeu environnemental pour permettre le dépôt ultérieur d'une demande de concession d'exploitation de granulats marins.

Les travaux de recherches permettent ainsi d'améliorer la connaissance du milieu marin afin d'appréhender de façon adéquate la séquence Eviter Réduire Compenser qui sera menée lors de la demande de concession ultérieure.

Ce PER permettra aussi de mieux appréhender la compatibilité du futur projet d'extraction avec les objectifs environnementaux du Document Stratégique de Façade (DSF), particulièrement ceux visés à la disposition 4 du Documents d'Orientation pour une Gestion durable des Granulats Marins (DOGGM).

Les travaux de recherche menés dans le cadre d'un PER comprennent par exemple des campagnes de reconnaissance géophysique, des campagnes halieutiques, de prélèvements biosédimentaires, de levés par sismique réflexion, de mesures de bruit lors d'extraction expérimentale... Ils suivent ainsi des protocoles scientifiques utilisés et éprouvés par de nombreuses instances scientifiques et bureaux d'études, avec des retours d'expériences significatifs.

Cadrage réglementaire

Les travaux de recherches sont subordonnés à l'obtention de trois actes administratifs : la demande de Permis Exclusif de Recherches (PER), la demande d'autorisation d'ouverture de travaux de recherches et la demande d'autorisation domaniale lorsque le site est situé sur le domaine public maritime (le site est partiellement sur le DPM) conformément aux dispositions prévues par le décret 2006-798 du 6 juillet 2006.

Conformément à l'article 3 du décret cité ci-dessus, le demandeur peut présenter simultanément la demande de Permis Exclusifs de Recherches, la demande d'autorisation domaniale et la demande d'ouverture de travaux de recherches.

Dans ce cas, le dossier unique dont sont assorties ces demandes en vue d'une instruction simultanée comprend les pièces 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 10°, 11°, 13° et 14°.

Le présent rapport constitue la pièce 7 : une note exposant la compatibilité du projet avec la sécurité publique.

Nom et adresse du pétitionnaire

Nom du pétitionnaire

Le pétitionnaire est le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) Loire Grand Large.

Ce groupement d'intérêt économique est constitué de l'ensemble des acteurs du granulat marin œuvrant sur la façade Nord Atlantique Manche Ouest (NAMO) :

Les sociétés

- ▶ Dragages Transports et Travaux Maritimes (DTM) ;
- ▶ Compagnie Armoricaïne de Navigation (CAN) ;
- ▶ Lafarge Granulats (LG) ;
- ▶ SNC Octant qui regroupe les sociétés :
 - Les Sablières de l'Atlantique (SA)
 - La Société des Dragages d'Ancenis (SDA)
 - La Compagnie Européenne de Transport de l'Atlantique (CETRA).

Les navires

Le GIE regroupe aussi la totalité des navires sabliers armés sous pavillon français :

- ▶ Le Côtes de Bretagne ;
- ▶ l'André L. ;
- ▶ le Stellamaris ;
- ▶ le ST Pierre.

La chaîne logistique

L'ensemble des terminaux sabliers (sables siliceux) existants à ce jour sur la façade NAMO sont gérés par les membres du GIE, directement ou par le biais de sociétés leur appartenant : Brest (29), Quimper (29), Le Rohu-Lanester (Lorient, 56), Montoir-de-Bretagne (St Nazaire, 44), Cheviré (Nantes, 44) et les Sables-d'Olonne (85).

L'accès actuel à la ressource

Les concessions de Cairnstrath A et de Cairnstrath SN2 ainsi que la concession du Payré qui approvisionnent les terminaux sabliers de membres du GIE viendront respectivement à échéance en 2037 et en 2031.

Les sociétés impliquées dans le GIE sont soucieuses de pouvoir continuer à exercer leur activité, afin de satisfaire durablement les besoins en sables de leurs clients. Il leur faut donc s'assurer d'avoir accès à la ressource minérale au-delà du terme de leurs autorisations actuelles, dans le contexte annoncé par l'Etat du développement de l'éolien en mer et de la nécessaire cohabitation entre de multiples projets maritimes.

Adresse du pétitionnaire

Groupement d'Intérêt Economique (GIE) Loire Grand Large
3 Rue du Charron, 44800 St Herblain

Calendrier

Le Document Stratégique de Façade (DSF) NAMO comporte une annexe spécifique relative à l'exploitation durable des granulats marins : le « DOGGM » (Document d'Orientation et de Gestion des Granulats Marins).

Ce DOGGM comporte des dispositions et orientations concernant les demandes de titre miniers, notamment en termes de calendrier :

- ▶ Disposition 1 : Limitation des nouveaux projets jusqu'en 2031 sur l'ensemble de la façade NAMO (du trait de côte jusqu'à la limite de la zone exclusive économique)

Aucune nouvelle concession ayant pour effet d'augmenter le volume total de production autorisée ne sera accordée pour l'exploitation de granulats marins de type sable et graviers siliceux sur l'ensemble de la façade NAMO (du trait de côte jusqu'à la limite de la zone exclusive économique), jusqu'en 2031.

- ▶ Disposition 6 : Amélioration de la connaissance des gisements

L'amélioration de la connaissance de gisements exploitables de granulats marins par le biais des permis exclusifs de recherche (PER) doit être rendue possible en prenant en compte les composantes environnementales détaillées dans le présent DOGGM de manière proportionnée.

Toutefois, pour les sables siliceux, compte tenu de la satisfaction des besoins de la façade NAMO à l'horizon 2031 avec les concessions existantes, la délivrance de PER n'est pas nécessaire avant la réévaluation des besoins prévue à l'échéance de 2025.

Compte-tenu de ces dispositions, mais aussi des délais d'instruction réglementaire, ce projet de PER ne peut aboutir avant 2025.

Ce PER est demandé pour 5 ans, ce qui permettrait de monter un dossier de demande de concession en 2030, dans le but de l'obtenir pour prendre le relais des concessions actuelles au-delà de 2031.

Les granulats marins, sur le littoral atlantique, s'insèrent dans un dispositif d'approvisionnement complémentaire aux carrières terrestres dans un contexte où les réserves autorisées de sables alluvionnaires viendront à échéance dans une dizaine d'années.

La présente demande de PER vise à être en mesure de répondre aux besoins publics et privés en granulats grâce à une nouvelle concession autorisée avant le terme des concessions de Cairnstrath A et Cairnstrath SN2 en 2037.

NB : Il est précisé que les sociétés Lafarge Granulats et Compagnie Armoricaine de Navigation s'engagent à se désister de leur demande de concession et d'autorisation d'ouverture de travaux « Astrolabe » dès que le GIE Loire Grand Large sera assuré d'une issue favorable de cette demande de PER 2L.

PIECE 7 : UNE NOTE EXPOSANT LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LA SECURITE PUBLIQUE

1. Remarques préliminaires

Outre les extractions expérimentales effectuées par les navires sabliers, les travaux de recherches seront menés sur des navires de type navires de pêche et navires scientifiques.

Ces navires respectent les réglementations concernant notamment la prévention des pollutions marines (hydrocarbures, déchets) en conformité avec :

- ✓ Le Décret n°84-310 du 30 Août 84, pris en application de la Loi n°83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habilité à bord des navires et à la prévention des pollutions ;
- ✓ L'Arrêté du 23 Novembre 87 relatif à la sécurité des navires construits à partir du 28 février 1988 ;
- ✓ Les arrêtés modificatifs et les règlements annexés ;
- ✓ Convention MARPOL ;
- ✓ Les règles internationales de balisages de l'Association Internationale de la Signalisation Maritime (AISM) ;
- ✓ Les règles pour prévenir les abordages en mer (COLREG).

Les armateurs et leurs équipages se tiennent informés en permanence (avis aux navigateurs, instructions nautiques, diffusion des messages portuaires, VHF, NAVTEX)

Les risques afférant à la navigation pour les recherches ou l'extraction peuvent être comparés à ceux de tout navire manœuvrant avec une capacité de manœuvre restreinte

Concernant l'extraction expérimentale, il peut s'agir de la sécurité des navigants des navires marchands, de pêche ou de plaisance voire des sauveteurs en cas de difficultés des navires sabliers.

Le risque principal est celui de collision avec les cargo-sabliers. D'autres risques annexes résident lors de la perte d'un matériel ou l'aspiration d'obus.

Le choix de la méthode d'extraction par navire autonome en marche à vitesse réduite (2 à 3 nœuds), limite le risque de collision : ce risque est très supérieur en cas d'utilisation d'équipement fixe ou semi-fixe.

Les navires autorisés à extraire respectent les réglementations en matière de navigation maritime et d'armement. Ils sont aptes à s'insérer dans le trafic côtier sans précautions particulières pour les autres usagers.

Les navires sabliers sont équipés du système d'identification automatique AIS (pour Automatic Identification System) qui accroît la sécurité du trafic maritime. Le système d'identification automatique est un système d'échanges automatisés de messages entre navires par radio VHF qui permet aux navires et aux systèmes de surveillance de trafic (CROSS en France) de connaître l'identité, le statut, la position et la route des navires se situant dans la zone de navigation. L'AIS permet d'identifier les

navires lorsque la reconnaissance visuelle ou radar n'est pas possible (nuit, temps de brume, faible échos radars).

Les navires sabliers sont également équipés d'un système de positionnement DGPS et d'un logiciel de navigation.

Aucun câble sous-marin ni aucune canalisation, dont la détérioration par le bec d'élinde pourrait créer des dangers particuliers, ne sont signalés sur la carte hydrographique du SHOM.

2. Risques accidentels et mesures de limitation

2.1. Risque d'origine interne

2.1.1. Le risque incendie

2.1.1.1. Situation et origine

Situation :

Ce risque est susceptible de se matérialiser en phase de chargement sur la concession sollicitée, au cours du trajet maritime, en charge ou à vide, entre le gisement et le port de destination, comme en déchargement.

Origine :

Le risque potentiel d'incendie sur un navire et hors acte d'inattention est limité aux points suivants :

- circuits électriques du navire,
- présence d'hydrocarbures : combustibles (Marine Diesel Oil) et lubrifiants.

Un incendie peut ainsi survenir en cas de :

- défaillance des équipements et circuits électriques du navire,
- défaillance technique au niveau des capacités de stockage* en combustible ou en lubrifiants, des circuits d'alimentation ou d'épuration associés, voire des moteurs, de leurs auxiliaires ou de leurs dispositifs de contrôle,
- non-respect par le personnel des mesures de sécurité applicables (interdiction de fumer dans les compartiments à risque, usage non précautionneux d'une flamme nue ou d'un poste à soudeur).

Le risque avec les hydrocarbures est surtout présent dès lors qu'ils sont mis sous pression et à proximité de point chaud dépassant leur point éclair, en l'occurrence essentiellement les pompes de circulation et rampes d'injection.

2.1.1.2. Caractères aggravants

- ✓ Défaillance des moyens de détection ou d'extinction,
- ✓ Non-respect des procédures applicables par le personnel embarqué,
- ✓ Mobilité d'un navire en flamme non maîtrisée.

2.1.1.3. Conséquence d'un incendie

Le développement d'un incendie sur le site restera circonscrit au navire.

Les conséquences potentielles en sont les suivantes :

- Altération du navire ;
- Atteinte au domaine public de la périphérie ;

- De telles perspectives, peu probables, conduisent néanmoins à prendre des mesures de prévention et d'intervention.

2.1.1.4. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Conception intrinsèque du navire en termes de cloisonnements et de redondances par exemple ;
- ✓ Moteurs des navires équipés de systèmes d'extinction « high fog » (brouillard d'eau se mettant en œuvre sur déclenchement simultané de capteurs de fumée et flamme) ;
- ✓ Mise en place et contrôle annuel des moyens de surveillance et d'extinction par un organisme agréé ;
- ✓ Entretien planifié et contrôle du navire et du matériel et des machines sensibles aux risques d'incendie ;
- ✓ Formation et information du personnel embarqué ;
- ✓ Exercices réglementaires réguliers de lutte contre l'incendie ;
- ✓ Liaison radio.

2.1.2. Le risque explosif

2.1.2.1. Situation et origine

Situation

Le risque explosif peut se manifester dans le cas d'émanation de vapeurs d'hydrocarbures en milieu confiné ou en cas d'aspiration dans l'élinde ou de prise dans les instruments de recherches d'engins explosifs.

Origine

Fuite de combustible dans le compartiment machine ou récupération de matériel de guerre.

2.1.2.2. Caractère aggravant

Le caractère mobile du navire constitue le seul caractère aggravant. L'éventualité d'une explosion suffisamment forte pour être capable de générer une voie d'eau importante constitue aussi un caractère aggravant.

2.1.2.3. Conséquence d'une explosion

Les vapeurs d'hydrocarbures sont limitées et leur confinement reste réduit à la zone des moteurs. La structure du navire est alors mise en péril et son contenu susceptible d'écoulement vers l'extérieur; c'est-à-dire en mer. Il faut toutefois noter que le risque d'accumulation de vapeurs explosives est très limité car le compartiment machine fait l'objet en permanence d'une ventilation efficace.

Compte tenu du diamètre de l'élinde, les engins explosifs éventuellement aspirés lors des opérations d'extraction du sable ne pourraient être que de petite taille et ne seraient susceptibles d'occasionner que des dégâts limités aux pompes ou à la tuyauterie.

2.1.2.4. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Contrôle régulier du navire et de ses moteurs ;
- ✓ En cas de prise ou d'aspiration de munition ou d'engins de guerre imprévisible, compte-tenu du risque d'explosion ou de dégagement toxique :
 1. Les opérations de recherches ou d'extraction seront suspendues immédiatement ;
 2. Il y aura signalement immédiat au Cross et à la capitainerie du port ;

3. Le navire se tiendra à l'écart du rivage ou d'un autre navire et ne rejoindra pas le port ;
4. Aucune tentative de récupération ou de déplacement de l'obus ne sera entreprise par l'équipage dans l'attente de l'intervention des services spécialisés conformément à la procédure mise en place par la Préfecture Maritime de l'Atlantique. <http://www.premar-atlantique.gouv.fr/infoprat/quefaire/decouverte-d-engins-explosifs-en.html>

2.1.3. Le risque de rejet et de dispersion des produits polluants

2.1.3.1. Nature, situation et origine

Nature et situation

- ✓ Ecoulement de produits liquides : hydrocarbures servant au fonctionnement du navire ;
- ✓ Ecoulement des matériaux minéraux solides et fins à partir de la conduite de refoulement.

Origine

- ✓ Les déversements liquides ;
- ✓ Rejet accidentel des eaux de cale ;
- ✓ Fausse manœuvre lors des opérations de soutage ;
- ✓ Les déversements de matériaux ;
- ✓ Fausse manœuvre lors du raccordement des conduites de refoulement.

2.1.3.2. Caractère aggravant

Le milieu maritime dans lequel se déroule l'activité constitue le seul caractère aggravant (dispersion rapide et importante des produits polluants).

2.1.3.3. Conséquence du rejet et de la dispersion de produits polluants

- ✓ Les déversements liquides : altération de la qualité des eaux marines ou portuaires ;
- ✓ Les déversements de matériaux : altération de la qualité des eaux marines ou portuaires.

2.1.3.4. Équipements spécifiques des navires sabliers

Les pétitionnaires veilleront à ce que les navires sabliers qu'ils missionnent pour l'exploitation de granulats soient des navires dotés d'un plan MARPOL, c'est-à-dire équipés de systèmes de séparation et de traitement des eaux usées ; à savoir :

- un séparateur d'eaux mazouteuses d'un type approuvé MARPOL et Marine marchande française ;
- une unité de traitement des eaux usées.

2.1.3.5. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Entretien des navires (conduites de refoulement) ;
- ✓ respect des consignes de sécurité relatives aux approvisionnements en hydrocarbures ;
- ✓ Le soutage fait l'objet d'une procédure spécifique. Il est réalisé sous le contrôle d'un officier mécanicien ; En cas de remplissage excessif, le combustible est dirigé automatiquement vers une capacité de trop-plein ;

- ✓ Les eaux de cale sont le plus souvent déchargées à terre, ce qui supprime le risque d'un déversement accidentel en mer ;
- ✓ Avertissement de la capitainerie du port de déchargement en cas de déversement accidentel de produits polluants pour la mise en place de barrages flottants, etc... ;

2.1.4. Le risque de perte d'un équipement

Dans le cas des opérations de recherches, on peut envisager la perte accidentelle de matériels (filets, élinde, benne...) constituant une épave non flottante susceptible de causer un dommage à un navire. L'armateur du navire en fera une déclaration sans délai à la DDTM et au CROSS et fera enlever (ou neutraliser) l'épave source de risques conformément à la réglementation concernant les épaves maritimes.

2.2. Risque d'origine externe

2.2.1. Le risque lié à la navigation

Situation

Le risque associé aux cas ci-dessus est situé sur toute la zone maritime fréquentée ainsi que les zones estuariennes fréquentées pour atteindre les ports de déchargement.

Origine

Perte de contrôle du navire : défaillance mécanique et/ou humaine.

2.2.1.1. Caractère aggravant

- ✓ Vitesse trop élevée ;
- ✓ Conditions météorologiques : pluie, vent, brouillard, houle, courants... ;
- ✓ Collision avec un autre navire.

2.2.1.2. Conséquence d'un tel sinistre

- ✓ Atteinte aux personnes embarquées ou aux tiers ;
- ✓ Atteinte aux navires (collision) ;
- ✓ Atteinte aux biens (quais, digues, bouées...).

2.2.1.3. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Capitaine du navire titulaire d'un brevet conforme à la réglementation internationale STCW ;
- ✓ Respect des règles de navigation et précautions prises par le personnel naviguant ;
- ✓ Navire équipé de deux radars avec dispositif anti-collision ARPA, d'un système d'identification automatique des navires (AIS), d'un système de positionnement par satellite, etc. ;
- ✓ Navigation sur l'estuaire avec un pilote (selon de la taille du navire et les exigences des capitaineries).

2.2.2. Le risque de collision avec un autre navire ou un ponton de déchargement

2.2.2.1. Situation et origine

Situation

Le risque associé à ce cas est situé sur toute la zone maritime fréquentée ainsi que les zones estuariennes empruntées pour rejoindre les sites de déchargement et les zones de déchargement proprement dites.

Origine

Perte de contrôle du navire : défaillance mécanique et/ou humaine.

2.2.2.2. Caractère aggravant

- ✓ Vitesse trop élevée ;
- ✓ Conditions météorologiques : pluie, vent, brouillard, houle, courants... ;
- ✓ Collision avec un autre navire.

2.2.2.3. Conséquence d'un tel sinistre

- ✓ Atteinte aux personnes embarquées ou aux tiers ;
- ✓ Atteinte aux navires (collision) ;
- ✓ Atteinte aux biens (quais, digues, bouées...).

2.2.2.4. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Capitaine du navire titulaire d'un brevet conforme à la réglementation internationale STCW ;
- ✓ Respect des règles de navigation et précautions prises par le personnel navigant ;
- ✓ Navire équipé de deux radars avec dispositif anti-collision ARPA, d'un système d'identification automatique des navires (AIS), d'un système de positionnement par satellite, etc.

2.2.3. Le risque associé à la malveillance

Ce risque recouvre tous ceux qui ont été abordés précédemment et peut affecter tout ou partie du navire, ainsi que les points de déchargement.

Les incidences de tels actes sont celles déjà évoquées et analysées dans les paragraphes précédents.

2.2.3.1. Mesures de prévention et de limitation du risque

- ✓ Limitation des accès au navire ;
- ✓ Fonctionnement permanent avec présence humaine ;
- ✓ Signalisation des dangers et des interdictions.

2.2.3.2. Code sécurité des ports

Le code ISPS (International Ship and Port Facility Security) a été adopté par l'OMI (Organisation Maritime Internationale) le 12 décembre 2002. Concernant les navires autant que les installations portuaires, il a été créé afin d'éviter les risques terroristes.

GIE LOIRE GRAND LARGE
DOSSIER UNIQUE DE DEMANDES SIMULTANÉES DU PERMIS EXCLUSIF DE RECHERCHE ET DES
AUTORISATIONS DOMANIALE ET D'OUVERTURE DE TRAVAUX DE RECHERCHES - LARGE LOIRE (PER 2L)

Le code ISPS a été transcrit en Avril 2004 dans le droit européen, avec une aggravation de contraintes : certaines recommandations ont été rendues obligatoires pour élever le niveau de sûreté recherché et éviter les divergences d'interprétations d'un Etat membre à un autre.

En France, indépendamment du code ISPS, le plan Vigipirate prévoit que les Directeurs de ports établissent un « Plan de Sûreté Portuaire ». Il se décline au niveau local par des installations de contrôle d'accès et des procédures autorisant les personnes à pénétrer sur les terminaux.

Le pétitionnaire s'engage à respecter les plans de contrôle et de sécurité mis en place par les autorités régissant les ports dans lesquels il dispose de sites de déchargement.



www.creocean.fr



[GROUPE KERAN](#)