



*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports**

Unité départementale de Paris

Service patrimoine, paysage et droit des sols

Pôle patrimoine, paysage, qualité de la construction

**COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE LA NATURE, DES PAYSAGES ET
DES SITES DE PARIS**

Formation « Carrières »

Séance du 27 novembre 2025

Procès-verbal

Sommaire

1. Liste des membres présents.....	3
2. Ouverture de séance.....	5
2.1. Vérification du quorum.....	5
2.2. Informations.....	5
3. Examen du dossier inscrit à l'ordre du jour.....	5
4. Documents annexés.....	14

1. Liste des membres présents

Membres de la commission dans sa formation spécialisée « Carrières »

Étaient présents :

- M. Marc ZARROUATI, sous-préfet, directeur-adjoint de cabinet du préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris.

Collège des représentants des services de l'État

- M. Jean-Pascal BIARD, directeur régional et interdépartemental adjoint de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la région Île-de-France, directeur départemental de Paris, lequel disposait d'un mandat pour représenter et voter au nom de Mme Emmanuelle GAY, directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la région Île-de-France ;
- Mme Marguerite de TOURNADRE laquelle représentait Mme Mylène TESTUT-NEVES, directrice régionale et interdépartementale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt (DRIAAF) d'Île-de-France.

Collège des représentants élus

- Mme Karen TAIEB, conseillère de Paris, adjointe à la maire de Paris chargée du patrimoine, de l'histoire de Paris et des relations avec les cultes ;
- Mme Corine FAUGERON, conseillère de Paris.

Collège de personnalités qualifiées en matière de sciences de la nature, de protection des sites ou du cadre de vie, de représentants d'associations agréées de protection de l'environnement et, le cas échéant, de représentants des organisations agricoles ou sylvicoles ;

- M. Yves JOUANIQUE, Vice-président de l'association « France Nature Environnement IDF » lequel disposait d'un mandat pour représenter et voter au nom de M. Jean-Pierre GELY de la commission régionale du patrimoine géologique d'Île-de-France ;
- M. Dominique DEFRENCE, Vice-président de FRANSYLVA (syndicat des propriétaires privés des forêts d'Île-de-France).

Collège des représentants des exploitants de carrières et des utilisateurs de matériaux de carrières

- M. Xavier BARTH, Président de l'union nationale des industries de carrières et matériaux de construction (UNICEM Île-de-France) ;
- M. Thomas GAUDRON, responsable terres excavées & économie circulaire, Direction de la stratégie, de l'environnement et de l'innovation de la Société des grands projets ;
- M. Sébastien CORNU, responsable des relations institutionnelles pour TERSEN Développement.

Étaient absents excusés

- Mme Emmanuelle GAY, directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports de la région Île-de-France ;
- Mme Mylène TESTUT-NEVES, directrice régionale et interdépartementale de l'agriculture, de l'alimentation et de la forêt (DRIAAF) d'Île-de-France ;
- Mme Claire de CLERMONT-TONNERRE, conseillère de Paris ;
- M. Jean-Pierre GELY de la commission régionale du patrimoine géologique d'Île-de-France ;

Pétitionnaires

- M. Antoine LOMBARD, Responsable du département espaces et patrimoine naturels – Service Nature Paysage / DEPN - DRIEAT

Assistaient également à la séance

- Mme Pascale LEBEAU, Direction des espaces verts et de l'environnement, Ville de Paris ;
- Mme Aude HEYDACKER, Secrétariat général, Ville de Paris ;
-

UDEAT de Paris (secrétariat)

- Mme Laurence CACHEUX, chef du service patrimoine, paysage et droit des sols ;
- Mme Christelle ALOT, adjointe à la cheffe du service patrimoine, paysage et droit des sols et chef du pôle patrimoine, paysage et qualité de la construction ;
- Mme Carole MARMET, chargée de mission patrimoine et paysage.

2. Ouverture de séance

La séance en présentiel est ouverte à 11 h 00 sous la présidence de M. Marc ZARROUATI, sous-préfet, directeur-adjoint de cabinet du préfet de la Région Île-de-France, préfet de Paris.

2.1. Vérification du quorum

Avec 12 membres présents ou représentés en début de séance, le quorum nécessaire à la tenue de la réunion est atteint.

2.2. Informations

M. ZARROUATI annonce que la CDNPS en formation « carrières » se réunit pour rendre un avis sur le schéma régional des carrières d'Île-de-France.

3. Examen du dossier inscrit à l'ordre du jour

3.1. Schéma régional des carrières d'Île-de-France

M. LOMBARD explique qu'il existe actuellement des schémas départementaux des carrières en Île-de-France uniquement pour les départements de la grande couronne. Ces schémas approuvés en 2014 ne concernent pas la petite couronne puisque que les seules carrières en activité se trouvent en Seine-Saint-Denis. La loi ALUR a changé les modalités de planification des carrières en imposant la réalisation de schémas régionaux. Il ajoute que le travail présenté pour chaque schéma départemental avait été réalisé sur l'ensemble de la région. Par conséquent, il existait déjà une vision régionale.

Les objectifs du schéma régional des carrières sont de :

- répondre aux besoins en matériaux et substances de carrières pour différents type de besoins comme l'alluvial ;
- appréhender les enjeux économiques dans leur globalité en ayant une bonne connaissance des besoins (extraction, logistique, transports et utilisation) :

- prendre en compte les enjeux liés à l'environnement, l'aménagement et l'approvisionnement en termes de logistique, d'installation et de traitement industriel ;
- tenir compte des politiques publiques ;
- tenir en compte des évolutions techniques et des normes, de façon à élaborer des scénarios.

Pour l'élaboration du schéma régional des carrières, un comité de pilotage régional a été constitué en 2019. Le schéma régional des carrières comprend une notice de présentation et un rapport qui est composé du bilan des schémas départementaux des carrières, un état des lieux en matière des ressources et besoins, des scénarios d'approvisionnement à 12 ans (durée de vie du SRC) et des objectifs, des orientations et mesures qui découlent du scénario établi. Enfin, il comprend une évaluation environnementale et des documents graphiques qui permettent d'illustrer l'ensemble des éléments (ressources, installations et éléments logistiques en termes de fret et de transport).

M. LOMBARD précise que la région d'Île-de-France compte 75 carrières, l'extraction était de l'ordre de 12,9 millions de tonnes en 2023. Le département de la Seine-et-Marne regroupe le plus grand nombre de sites d'extraction, soit 51 sites.

Un premier volet du schéma régional des carrières concerne la partie environnementale qui comprend l'état des lieux de la filière en matière de production de minéraux. L'autre volet concerne les scénarios d'approvisionnement. M. LOMBARD précise qu'il s'agit d'une réflexion prospective qui a pris en compte un certain nombre d'éléments comme les évolutions démographiques, les évolutions en matière d'aménagement, et les politiques publiques. Au total, cinq scénarios différents ont été étudiés. Ces scénarios sont à prendre avec précaution du fait notamment que la conjoncture économique, trop difficile à intégrer à l'échelle de 12 ans, n'a pas pu être prise en compte.

Les scénarios étudiés proposent différentes hypothèses :

- des hypothèses fortes, moyennes ou faibles de besoin ;
- des hypothèses de travail en maximisant le recyclage, ou intégrant la filière bois ou biosourcée.

L'incidence de ces scénarios a été testée notamment sur les filières économique et environnementale de même que leur caractère réaliste.

L'estimation des besoins en granulats est basée sur :

- le ratio moyen de consommation de granulats par habitant et par an. L'estimation retenue est de 2,6 tonnes par an et par habitant, sachant que la fourchette des 20 dernières années allait de 2,2 à 3 tonnes ;
- le taux de croissance annuel de la population établi par l'INSEE en 2024. Ce taux est plus bas que les estimations précédentes.

De tous les tests établis à partir de ces hypothèses et à travers les échanges avec les agents de la profession et les spécialistes de la filière, un scénario moyen et réaliste a été retenu. Ce scénario apporte une ambition en matière de recyclage et d'intégration du biosourcé.

Ces scénarios ont été traduits en objectifs :

- l'objectif n° 1 concerne la gestion durable des ressources minérales primaires (extraites) de façon à utiliser des techniques dites « durables » et en optimisant l'exploitation des carrières ;
- l'objectif n° 2 consiste à favoriser et encourager le recyclage, le réemploi, et la valorisation des ressources minérales secondaires (non extraites directement dans le milieu naturel), et promouvoir l'utilisation des matériaux biosourcés ;
- l'objectif n° 3 porte sur l'optimisation des transports, en particulier ceux à moindre impact sur l'environnement tel que le fret ;
- l'objectif n° 4 consiste à intégrer la gestion de la ressource minérale dans la planification du territoire : les schémas départementaux des carrières n'étaient pas opposables aux documents d'urbanisme, le deviennent désormais ;
- l'objectif n° 5 concerne les enjeux environnementaux sur le territoire ;
- l'objectif n° 6 porte sur la prise en compte des enjeux relatifs à l'exploitation des carrières ;
- l'objectif n° 7 consiste à favoriser le réaménagement ou remis en état des carrières de façon vertueuse en regard de l'aménagement du territoire.

Les objectifs n° 2, 3 et 4 concernent plus spécifiquement le schéma régional des carrières sur le territoire parisien.

Au-delà de l'extraction des matières, ce schéma régional des carrières doit s'intéresser à d'autres aspects. Plusieurs recommandations, non opposables (contrairement aux mesures qui sont prescriptives), ont été listées :

- La recommandation n° 3 encourage la possibilité d'intégrer des installations de tri/recyclage sur le territoire notamment via un accompagnement financier. Concernant le recyclage et la gestion des déchets, il a été nécessaire de s'articuler avec le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) qui fixe des objectifs précis. Dans le cas de Paris, il existe une plateforme de concassage. Sinon, la plupart du temps, des plateformes mobiles sont installées sur les chantiers.
- La recommandation n° 7 précise que pour permettre la mise en place des filières, les documents d'urbanisme prévoient des espaces nécessaires à l'implantation et au fonctionnement des installations consommateurs de granulats. Pour le cas des départements de la petite couronne, les installations consommatrices de béton et granulats se trouvant au plus près des grandes opérations, sont fonctionnelles et installées au niveau de la Seine. Le schéma indique qu'il y a un intérêt fort à maintenir ces installations opérationnelles connectées avec la Seine.

- La recommandation n° 9 concerne la prise en compte des infrastructures ferroviaires et portuaires dans les documents d'urbanisme pour un approvisionnement multimodal en matériaux sur le territoire. Le schéma régional des carrières recommande le maintien des infrastructures de transports ferroviaires et portuaires afin de garantir un approvisionnement multimodal, notamment les installations portuaires situées le long de la Seine principalement en amont ou en aval de Paris. M. LOMBARD indique que les informations concernant le fret ferroviaire ne permettent pas de distinguer si ce fret est spécifique aux transports de matériaux minéraux.

M. BARTH fait observer que la centrale à béton de Batignolles reçoit environ 200 000 tonnes par an par voie ferrée. En région parisienne, les centrales de Massy-Palaiseau et Mitry-Mory sont également approvisionnées par voie ferrée.

M. DEFRENCE demande des précisions sur les points de recyclage.

M. BARTH précise qu'il y a 30 millions de tonnes de matériaux consommés en Île-de-France, soit un peu plus de 2 tonnes par habitant, ce qui correspond à la moitié de la consommation par rapport au reste de la France du fait de la concentration urbaine. Sur ces 30 millions de tonnes, la moitié vient d'autres régions (principalement Hauts-de France, Normandie, Grand-Est et Bourgogne par le train et la Seine). Sur l'autre moitié, la moitié provient de la région Île-de-France dont 50 % issus du département de la Seine-et-Marne et 50 % issus du recyclage. Il s'agit d'une tendance observée depuis plus de 10 ans.

M. BARTH indique qu'il y a la capacité industrielle pour le recyclage et convient que la clé du recyclage est la distance entre le chantier et la plateforme. Il est nécessaire que la plateforme de recyclage soit proche du chantier.

M. ZARROUATI demande quelle était la tendance à plus de 10 ans.

M. BARTH répond qu'il n'y a pas de grande différence. Actuellement, sur la France entière on recycle environ 85 % de la démolition.

M. CORNU explique que ce chiffre est élevé grâce au fait que les matériaux de construction employés dans des grands ouvrages d'œuvre sont de qualité et permettent de faire des granulats recyclés de qualité. Les matériaux routiers comme les enrobés et bitumineux sont déjà recyclés à 100 % et réintégrés. Il rappelle que la gestion de ces plateformes dédiées au recyclage est prévue dans le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF) dans lequel leur maintien est demandé.

M. ZARROUATI comprend que les 15 % non recyclés proviennent des bétons de mauvaise qualité.

M. CORNU indique qu'il s'agit en grande partie de matériaux inertes en mélange provenant directement de la déchetterie publique et professionnelle (mauvais tri). Un béton seul ou une brique seule sont parfaitement recyclables, mais il est difficile de recycler le mélange des deux. Il fait remarquer qu'il y a un progrès à faire sur le recyclage de ce type de matériaux mélangés.

M. ZARROUATI souhaite avoir des précisions sur le fonctionnement d'une plateforme de recyclage et demande qui sont les principaux acheteurs de granulats.

M. BARTH explique que le recyclage se fait au même endroit afin d'éliminer le coût des transports. Le granulat étant un matériau très peu cher (la tonne de granulat coûte entre 20 et 30 € en Île-de-France), une distance trop importante le rendrait invendable.

À l'échelle du schéma régional des carrières, il est nécessaire de se fixer comme objectif de prélever le moins possible de ressources, de recycler au maximum, sans toutefois préciser l'emploi des matériaux recyclés. Il faut se donner des objectifs de résultats mais non de moyens. Pour exemple, il est plus difficile de mettre des granulats recyclés dans le béton que dans la route pour des raisons de résistances mécaniques et chimiques ; d'autant plus en Île-de-France, étant donné qu'on construit davantage en profondeur et en hauteur qu'ailleurs et que les besoins sont donc plus grands en termes de résistance.

M. ZARROUATI demande si les opérateurs en charge d'entretenir les routes emploient des granulats provenant du recyclage.

M. BARTH répond par l'affirmative.

Il rappelle que la plus grosse difficulté se rencontre au moment de la démolition sur la question du tri. Les grandes entreprises ont intégré cette habitude de tri à leurs pratiques, cela est moins le cas pour le petit artisan pour qui le tri est beaucoup plus complexe à mettre en œuvre.

M. CORNU explique que si le tri entre le béton et la brique n'est pas correctement réalisé et que l'on retrouve de la brique sur une route, cela peut provoquer un nid de poule ou abîmer les voitures. Mais dans une super-structure de plusieurs centaines de mètres de haut, cela pourrait provoquer l'effondrement d'un immeuble. Par conséquent, la formation des artisans et des concitoyens à ce sujet est essentiel.

M. ZARROUATI redonne la parole à M. LOMBARD au sujet de l'importation en Île-de-France.

M. BARTH précise que l'importation des matériaux reste de proximité contrairement à la vraie importation du bois qui vient de l'étranger. Le granulat qu'on importe des autres régions fait moins de 200 kilomètres.

M. LOMBARD indique que le scénario choisi présente une baisse de la part d'importation.

M. BARTH informe que les scénarios de l'APUR établis sur la filière bois en 2019-2020 se sont révélés faux au bout de 5 ans et qu'ils s'éloigneront de plus en plus des scenarii évoqués. Il précise que contrairement à la prévision, le bois se développe très peu puisqu'il est encore plus difficile d'utiliser le bois en Île-de-France qui se prête encore moins à la hauteur et la profondeur et que les entreprises savent que quoiqu'il arrive le bois de construction finira par la putréfaction ou en recyclage de bois meuble (eux-mêmes recyclés en bois énergie) et ou de bois énergie qui réémettent le CO₂ dès le brûlage.

M. DEFRENCE explique que la forêt en Île-de-France augmente en surface et que le volume exploité stagne, voire diminue. La forêt capte du carbone et la forêt laissée dans son état naturel présente beaucoup de bois mort. Il reconnaît que cela est utile du point de vue écologique mais une trop grande quantité de bois mort présente d'autres inconvénients. Le bois naturellement recyclable peut durer plusieurs siècles sur des constructions plus anciennes, ou 20 à 50 ans pour les utilisations modernes, permettant de passer le cap le plus difficile du changement climatique.

M. BARTH explique que pour 1 m³ de bois de construction, il est produit 5 m³ de bois pour un autre usage. Le bois qui n'est pas employé dans la construction (branche, souches,...) va être employé pour l'énergie ou les meubles. Le bois-meuble actuel dure 10 ans puis passe en bois-énergie alors que le bois-meuble de nos grands-parents durait plus longtemps. Ainsi, 5 tonnes produites pour une tonne de matériaux de construction vont réémettre dans une période de moins de 10 ans. 80 % vont réémettre en moins de 10 ans, les 20 % restant seront recyclés dans les 20 à 50 ans et réémettront à ce moment-là.

M. DEFRENCE estime que cela est plus vertueux d'employer du bois que de fabriquer des meubles avec des plastiques ou d'épuiser les ressources minérales des carrières. Ce n'est pas le cas partout mais quand on coupe du bois en Île-de-France, la forêt peut repousser et si on fait une bonne sylviculture, elle pourra repousser en stockant davantage de carbone. Il apprécie le fait que le schéma régional des carrières prévoit de substituer les matériaux autant que possible.

M. BARTH indique que plus de la moitié du bois est importée depuis les pays scandinaves et que ce transport ne préserve pas l'environnement. Les scenarios travaillés par l'APUR prévoyant la montée en puissance du bois n'ont pas atteint les seuils et se trouvent même 3 fois inférieurs sur la première période de 5 ans. La projection sur 2025-2030 est déjà complètement dépassée signifiant ainsi que la consommation de béton et de granulats est plus élevée que les projections annoncées.

Il précise que la consommation de matériaux est nettement plus élevée que ce qui était prévu alors même qu'on se trouve actuellement dans un contexte de crise en termes de construction de logement. Si la situation devait repartir à la hausse, les matériaux de constructions seront d'autant plus nécessaires.

Concernant le bois, il souhaite faire une remarque sur l'instruction du gouvernement en date du 4 août 2017 sur la prise en compte des matériaux alternatifs, il estime que juridiquement la promotion des matériaux biosourcés n'a pas à figurer dans le schéma régional des carrières puisqu'ils ont leur propre schéma.

M. CORNU considère que le schéma régional des carrières doit plutôt porter ses efforts sur la revalorisation des matériaux minéraux dont une partie non recyclable part actuellement à l'enfouissement. Il est nécessaire de mettre l'accent sur la formation à la revalorisation de ces matériaux minéraux plutôt que sur la promotion des matériaux biosourcés.

M. ZARROUATI estime que les matériaux biosourcés ont leur place dans le schéma régional des carrières. Les orientations du schéma régional des carrières peuvent tenir compte d'un environnement plus global puisqu'au regard des politiques publiques qui soutiennent le développement d'un certain nombre de matériaux biosourcés on peut imaginer que cela aura un impact sur la quantité de matériaux minéraux prélevés.

M. LOMBARD souligne qu'il est nécessaire de prendre en compte cet élément dans les scénarios. L'instruction du ministère de la Transition écologique pour l'élaboration du schéma régional des carrières qui indique bien que toutes les ressources alternatives doivent être privilégiées.

M. ZARROUATI demande à M. LOMBARD s'il existe des points plus spécifiques à aborder concernant le territoire parisien.

M. LOMBARD ajoute que le schéma régional des carrières est en synergie avec le plan local d'urbanisme bioclimatique de Paris qui est très ambitieux sur les enjeux de recyclage.

M. ZARROUATI convient qu'il est intéressant de mentionner le PLU b qui encourage la réhabilitation et la transformation des bâtiments participant ainsi à la diminution de la démolition et la construction. Ce qui peut présenter une incidence sur la production de gravats et la consommation des minéraux.

Il fait observer qu'il existe par ailleurs des dispositifs de construction externalisés, notamment pour le logement social, où des structures sous forme de plaques déjà construites sont importées afin d'éviter des travaux sur place. Il demande comment ces flux sont pris en compte dans le schéma régional des carrières.

M. LOMBARD convient que la réhabilitation lourde du bâti va avoir un impact sur la nature des besoins. Les quelques études encore trop balbutiantes et non conclusives sur le sujet n'ont pas changé les scénarios.

M. BARTH explique qu'il existe deux type de béton : le béton prêt à l'emploi (béton liquide - produit frais de proximité) et le béton de préfabrication.

En moyenne en France, le béton prêt à l'emploi est distant seulement de 20 kilomètres entre son point de fabrication et son point de consommation. En Île-de-France, la distance est de 11 kilomètres en troisième couronne, 7 kilomètres en petite couronne et 3 kilomètres à Paris. Contrairement aux éléments de préfabrication qui se trouvent sur des zones plus éloignées et concernent des éléments plus spécifiques.

Dans les deux cas, ils sont issus de granulats et de ciment, en différentes proportions. Pour la préfabrication, le béton est séché et stocké, il est utile d'avoir de grands espaces de stockage. Alors que le produit frais est envoyé immédiatement au client par camion toupie.

M. LOMBARD explique que les mêmes tendances ont été conservées entre le prêt à l'emploi et le préfabriqué.

M. ZARROUATI remercie le pétitionnaire pour cette présentation et donne la parole aux membres de la commission.

M. GAUDRON regrette que l'observatoire mentionne les acteurs qui extraient les matériaux et non les consommateurs de matériaux afin de les orienter sur d'autres produits et d'autres manières de faire. Il considère qu'il serait intéressant d'intégrer les syndicats et fédérations professionnels du bâtiment ou des travaux publics afin de mieux orienter les objectifs à atteindre et mieux évaluer les grandes tendances à l'avenir.

M. LOMBARD répond qu'un travail collaboratif est déjà engagé avec l'ensemble de la filière (FRTP, FFB, UNICEM)

M. GAUDRON a néanmoins constaté qu'ils ne sont pas cités dans l'observatoire du schéma régional des carrières.

M. CORNU a une remarque sur la mise en cohérence entre le schéma régional des carrières et le SDRIF. Dans le SRC, les zones présentant des enjeux écologiques forts ne devraient permettre l'extraction que des gisements d'intérêt national définis par l'instruction ministérielle du 4 août 2017, c'est-à-dire des gisements dont les matériaux sont peu disponibles au niveau national, indispensables à des usages essentiels et difficilement substituables par d'autres sources dans des conditions soutenables.

En revanche, le SDRIF identifie des **bassins stratégiques** nécessaires à l'approvisionnement en matériaux de l'ensemble de l'Île-de-France. Il propose de limiter les zones à forts enjeux écologiques à celles relatives aux gisements d'intérêt national, tout en intégrant les bassins stratégiques dans ces zones en respectant toutes les contraintes environnementales.

M. BARTH rappelle avoir demandé à la DRIEAT de bien vouloir mettre à disposition un outil de cartographie en ligne.

M. LOMBARD répond que ce travail se fait actuellement avec l'Institut Paris Région qui va mettre en place cet outil.

En l'absence de questions supplémentaires, M. ZARROUATI propose de passer au vote sur ce schéma régional des carrières.

Ce schéma régional des carrières recueille un avis favorable à la majorité avec 10 voix pour, 0 voix contre et 2 abstentions.

L'ordre du jour ayant été épuisé, la séance est levée.

Le directeur régional et interdépartemental adjoint
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France.
directeur départemental de Paris

Jean-Pascal BIARD

4. Documents annexés

Le présent document contient la liste des documents annexés au
projet de convention collective national pour les salariés du secteur
des transports et logistique en France.

DRAFT version