

Schéma départemental des carrières de la NIÈVRE 2015

RAPPORT

Partie	Chapitres
I	<i>Introduction</i>
1	<i>I Analyse de la situation existante</i>
2	<i>II Inventaire des ressources connues</i>
3	<i>III Évaluation des besoins en matériaux de carrières dans les 10 années à venir</i>
4	<i>IV Orientations prioritaires et objectifs à atteindre dans les modes d'approvisionnement en matériaux</i>
5	V Modalités de transports et orientations à privilégier dans ce domaine
6	<i>VI Zones dont la protection doit être privilégiée</i>
7	<i>VII Orientations à privilégier dans le domaine de la remise en état/réaménagement des carrières</i>
A	<i>Annexes</i>

Sommaire de la partie 5

V.Modalités de transport et orientations à privilégier dans ce domaine.....	4
<u>V.1.Inventaire des moyens de transport des matériaux produits.....</u>	4
V.1.1.État des lieux.....	4
V.1.2.Aspect économique.....	4
<u>V.2.Orientations à privilégier.....</u>	5
V.2.1.Report modal.....	5
V.2.2.Favoriser l'exploitation de gisement de proximité.....	6

Index des illustrations de la partie 5

<u>Illustration 1 : Part respective des modes de transport de granulats en Nièvre.....</u>	<u>4</u>
<u>Illustration 2 : Tonnages transportés (en Tonnes) par modes en Nièvre en 2012.....</u>	<u>4</u>

Index des tableaux de la partie 5

<u>Tableau 1 Coût estimé des différents types de transport de granulats.....</u>	<u>4</u>
--	----------

V. Modalités de transport et orientations à privilégier dans ce domaine

V.1. Inventaire des moyens de transport des matériaux produits

V.1.1. État des lieux

Au niveau des transports, les matériaux sont transportés à 92% par transport routier, le reste étant transportés par voie ferrée : il s'agit essentiellement des ballasts. Afin de pérenniser le transport par voie ferrée, la Compagnie ferroviaire régionale (CFR) a été créée en 2010 sous l'impulsion de Lafarge et Eiffage dont les carrières constituent les principaux contributeurs en flux.

Le transport fluvial n'est pas utilisé malgré l'existence du canal de Bourgogne et du canal latéral de la Loire établissant une liaison entre la Seine et la Saône permettant la navigation de péniches chargées à 250 T.

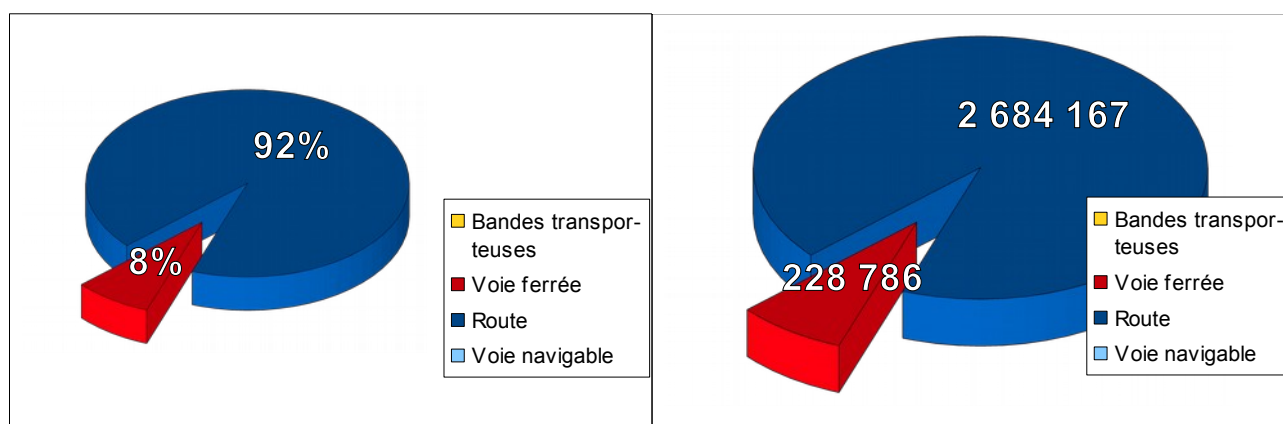


Illustration 1 : Part respective des modes de transport de granulats en Nièvre

Illustration 2 : Tonnages transportés (en Tonnes) par modes en Nièvre en 2012

V.1.2. Aspect économique

	Coût pour transport à 60 km	Chargement	Remarque
Transport routier	7,5 € / tonne	<i>Intégré dans le coût</i>	1,5€ fixe + 6 € en variable
Transport ferroviaire	6,5 € / tonne		
Transport fluvial	3 € / tonne	4€ / tonne	Transport par bateau de port à port

Tableau 1 Coût estimé des différents types de transport de granulats

Les considérations liées aux volumes transportées, ou à la rapidité de transports ou à la distance de livraison ne sont pas évoquées ici, mais ils influent très clairement sur les choix des intervenants pour privilégier tel ou tel mode de transports, sachant que les transports terminaux, tant au départ de la carrière qu'à l'arrivée sur le lieu de consommation (chantier BTP généralement) se font généralement que par camion.

V.2. Orientations à privilégier

L'utilisation des modes de transport moins nuisant et plus économes en énergie doit être favorisée, même s'il s'agit dans le cadre du présent plan d'infléchir une tendance. Plusieurs pistes sont possibles :

- favoriser l'utilisation du rail et de la voie d'eau lorsque :
 - le lieu d'extraction est proche de l'infrastructure,
 - le tonnage et la cadence d'utilisation sont importants,
 - les coûts commerciaux, sociaux, environnementaux, dès lors qu'ils peuvent être évalués, sont comparables.
- implanter les plates-formes d'élaboration des produits finis (béton prêt à l'emploi, centrales de matériaux de chaussées) et de détaillants (fourniture de granulats au détail) à proximité des embranchements ferrés et pour la voie d'eau sur les sites équipés.
- obtenir des structures routières capables de supporter le trafic poids lourds quand la route est un passage obligé pour le transport à partir du site d'extraction et veiller à leur bon entretien afin de mieux assurer la sécurité, de réduire au maximum les nuisances dues aux bruits et aux poussières dans les zones urbanisées.

Il est utile de remarquer que les effets d'une politique de ce type ne peuvent être attendus qu'à moyen terme et relèvent d'une orientation continue des implantations de nouvelles carrières, mais aussi des sites d'élaboration des produits finis (souvent installations classées) et de détail.

Il conviendra en outre de se pencher sur les conditions économiques des transports alternatifs à la route. Cet élément important est prépondérant dans la réussite du transfert de mode. Ces modalités financières sont discutées aujourd'hui au coup par coup et il convient d'inciter les donneurs d'ordres à envisager en dessus d'un tonnage à préciser (20.000 à 30.000 tonnes) une solution alternative au transport routier.

Dans cet esprit, l'étude d'impact analysera plus particulièrement l'insertion du trafic de la carrière dans le réseau existant en tenant compte des populations riveraines et du schéma des itinéraires à privilégier dans le cadre du transport des matériaux (cf Annexe XIII).

V.2.1. Report modal

Pour toutes les demandes d'ouverture ou d'extension de carrières, les solutions ferrées et fluviales pour l'évacuation de la production devront être étudiées dans le cadre de l'étude d'impact, qui devra ainsi analyser les conséquences des transports sur l'environnement, notamment au regard des émissions de gaz à effet de serre. Ces solutions seront retenues préférentiellement quand elle sont économiquement viables.

Pour les créations d'exploitations importantes dont les centres de consommation ne sont pas uniquement locaux, il est souhaité le raccord direct à un moyen de transport en site propre (voie ferrée ou voie d'eau). Les gisements pouvant faire l'objet d'exportation dans un tel cadre ont été inventoriés au paragraphe IV.2.2.3.

Comme indiqué précédemment, l'arrêté d'autorisation pourra ainsi formuler des prescriptions sur le mode de transport des matériaux. Il peut notamment prévoir, pour les carrières importantes (de plus de 300 000 tonnes/an), qu'un certain pourcentage de matériaux sera expédié par voie ferrée

ou par voie d'eau lorsque la carrière, ou une partie notable de sa production, n'a pas une vocation locale.

V.2.2. Favoriser l'exploitation de gisement de proximité

À défaut de pouvoir modifier en profondeur le mode de transport des matériaux, où la route domine, l'implantation des carrières à proximité des bassins de consommations reste une piste qu'il convient de conserver.

Celle-ci doit toutefois concilier proximité et éventuelles nuisances occasionnées au regard des riverains ou des milieux, avec notamment la préoccupation de la préservation de la ressource en eau.