



# PRÉFÈTE DE LA RÉGION NOUVELLE-AQUITAINE

*Liberté*

*Égalité*

*Fraternité*

Direction régionale de l'Environnement,  
de l'Aménagement et du Logement  
Nouvelle-Aquitaine



**PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# **COPIE SCHÉMA RÉGIONAL DES CARRIÈRES**

*ETUDE SUR L'OPPORTUNITÉ ET LA FAISABILITÉ DE PLATES-  
FORMES EMBRANCHÉES POUR LE STOCKAGE DE MATÉRIAUX DE  
CARRIÈRES EN NOUVELLE-AQUITAINE*

26 novembre 2020

# Situation et enjeux du transport et de la distribution des granulats en Nouvelle-Aquitaine (1/2)

**42 millions de tonnes de matériaux de carrières transportés en Nouvelle-Aquitaine en 2015 :**

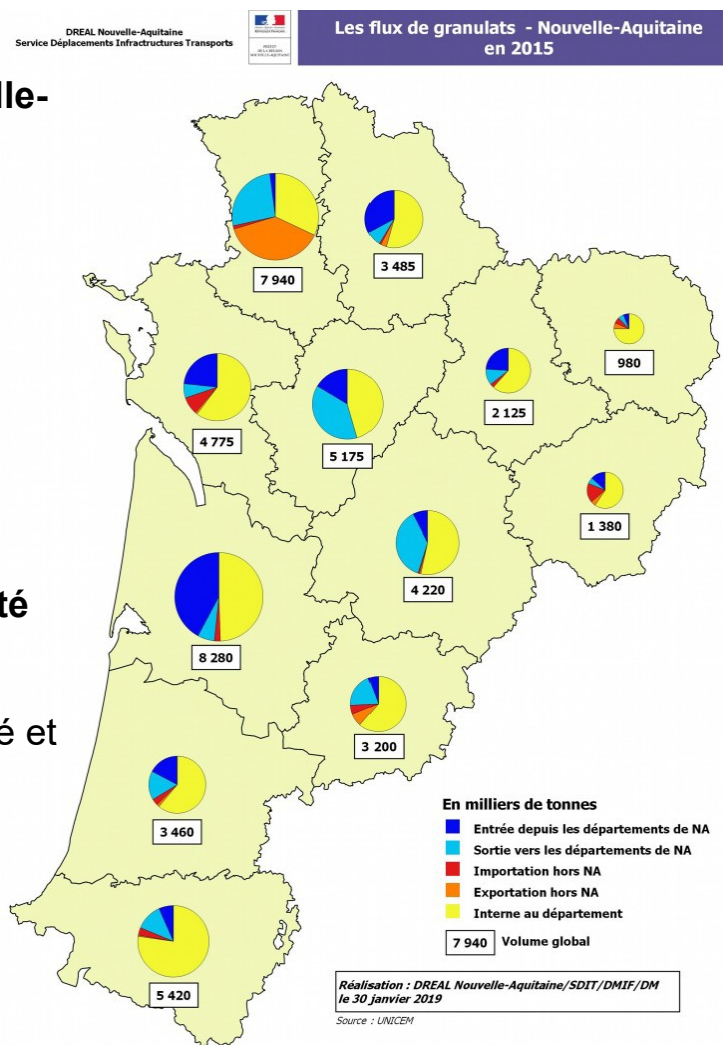
- 27,2 millions de tonnes internes à chaque département
- 9 millions de tonnes échangées entre département de la région
- 3,7 millions de tonnes exportées
- 1,6 millions de tonnes importées

**=> 90 % des flux néo-aquitains peuvent être considérés comme des flux de proximité**

**Répartition modale : domination du mode routier mais complémentarité entre les modes routier et les modes massifiés, dont le ferroviaire**

- Un très grand nombre de carrières alimentent le marché local dispersé et diffus par camion, sur courtes distances.
- Un petit nombre de carrières plus éloignées alimentent par le mode ferroviaire des sites industriels ou des plateformes de redistribution embranchés.

**=> Deux aspects de la filière complémentaires et peu substituables.**



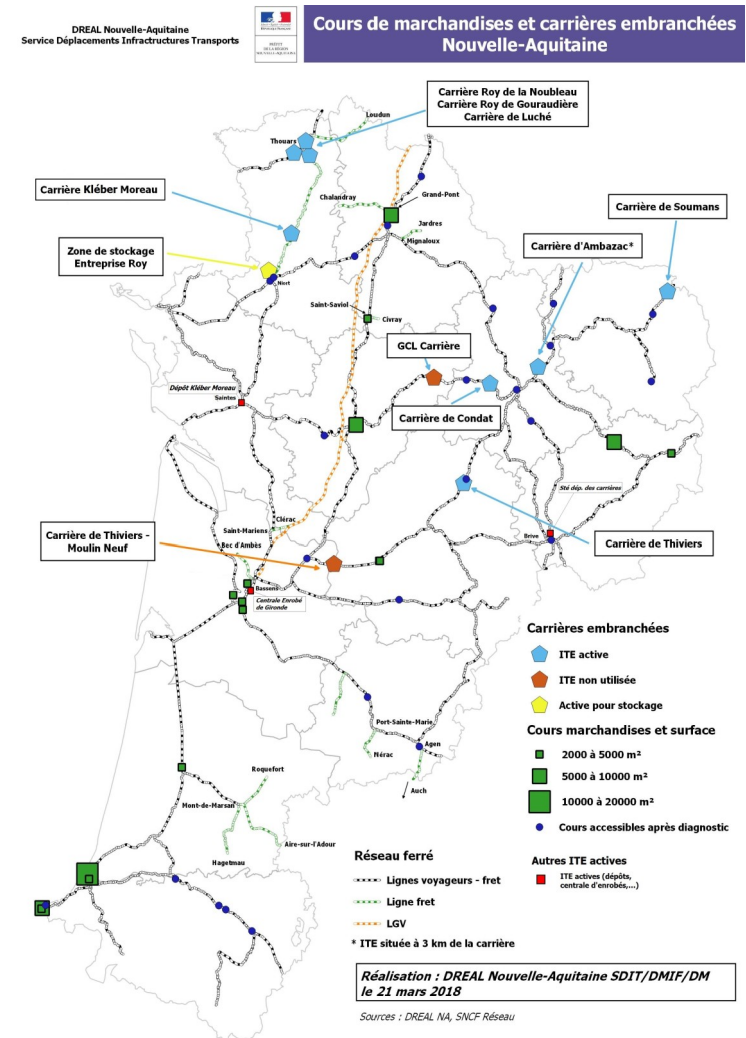
# Situation et enjeux du transport et de la distribution des granulats en Nouvelle-Aquitaine (2/2)

## 9 millions de tonnes échangées entre les départements de la région

- 80 % de ces flux sont des échanges entre deux départements limitrophes, caractérisés par des **flux de proximité** ;
- Le département de la **Gironde** génère la majorité des approvisionnements via des carrières implantées en dehors de son périmètre (en particulier depuis la Charente et la Dordogne) ;
- Les **Deux-Sèvres, la Charente et la Dordogne** sont les trois principaux départements qui alimentent les besoins des autres départements, respectivement la Vienne et la Gironde, majoritairement en circuit court.

## Particularités du département des Deux-Sèvres

- Premier département producteur de la région (7,6 millions de tonnes en 2015) ;
- Principal département exportateur hors Nouvelle-Aquitaine



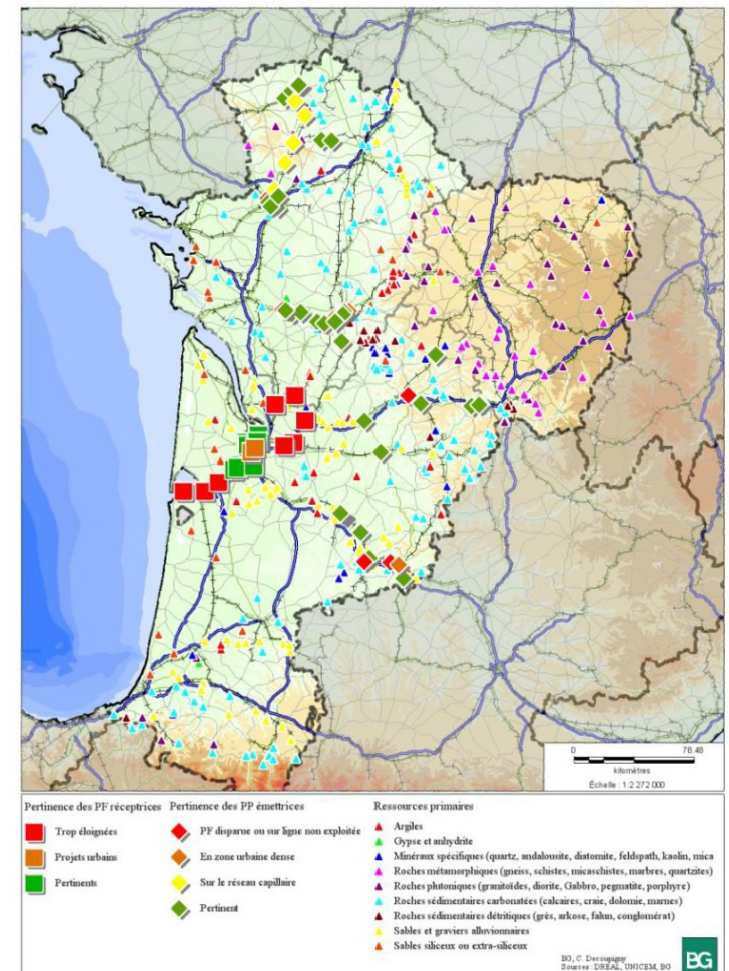
# Une faible utilisation du mode ferroviaire et un potentiel de développement limité

- **L'inadaptation du fret ferroviaire pour les circuits courts**
- La chaîne ferroviaire adaptée pour des **distances plus longues** (>100 Km généralement) **et sur des itinéraires disposant d'installations embranchées** à proximité immédiate des points de chargement et de déchargement
- **Le potentiel d'approvisionnement en mode ferroviaire depuis les carrières embranchées limité**

## Pour autant :

- Le **maintien voire le renforcement de l'accessibilité ferroviaire des carrières** déjà embranchées est un véritable enjeu pour le maintien de leur activité d'approvisionnement des bassins de consommation de la région (et extérieurs).
- Le transfert modal sur le mode ferroviaire dépend aussi de **l'existence de plates-formes embranchées à destination**, en particulier sur la métropole bordelaise, principal bassin de consommation.

Synthèse sur la pertinence des sites



# Les avantages du fret ferroviaire pour le transport de matériaux de carrières

- **Sur le plan économique**, malgré les coûts de ruptures de charges, pertinence du fret ferroviaire à la condition de disposer de plates-formes expéditrices embranchées au droit des sites producteurs et d'installations réceptrices également embranchées proches des bassins
- **Sur le plan environnemental**, gains en termes de consommation d'énergie, d'émissions de gaz à effet de serre voire d'émissions de polluants locaux à l'exception des particules ou des Nox en raison de la traction thermique.
- **Sur le plan organisationnel**, sous réserve d'un bon accès au réseau ferroviaire structurant, de la disponibilité de plate-forme de stockage à destination et de conditions de sortie en camions sécurisés, combiné au mode routier pour les derniers kilomètres, il peut permettre d'alimenter un marché de proximité soumis à certaines contraintes urbaines.

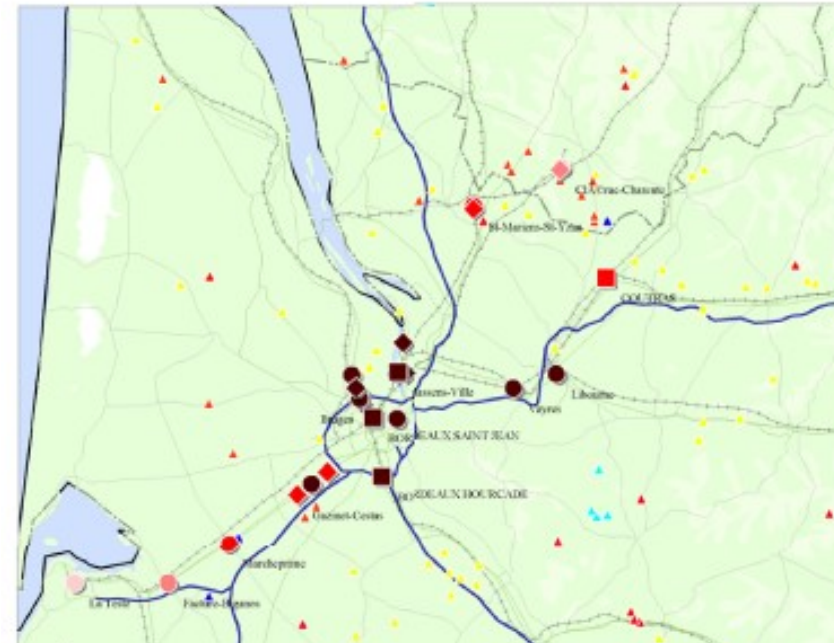


# Mais des difficultés et des freins à lever pour développer l'usage du ferroviaire

- **La qualité du réseau ferroviaire :**
  - la performance du réseau ferroviaire pour permettre la circulation de trains lourds,
  - la qualité des sillons,
  - la disponibilité de capacité de stockage sur les sites de déchargement et de stockage dans les bassins de consommations destinataires.
- **Le coût des ruptures de charges en fonction des distances parcourues.**
- **Les difficultés d'accéder au plus proche des bassins de consommations**, voire des chantiers, par le mode ferroviaire.
- **Les capacités de stockage** nécessairement adaptées aux volumes acheminés, génératrice de coûts fonciers supplémentaires, et **la sécurisation des matériaux** (pour maintenir la qualité)
- **La disponibilité du foncier** pour installer des sites de réception de trains entiers pour faciliter le transbordement fer-route et de plates-formes de stockage de matériau.

# Enjeux et perspectives (1/2)

- **L'approvisionnement du bassin de consommation bordelais**



	Avantages	Inconvénients
<b>Bassens</b>	Bonne accessibilité Présence d'une cour marchandises	Difficulté d'accès ferroviaire en fonction de la provenance des flux Sections ferroviaires partagées avec les trains de voyageurs Difficultés de sortie du site pour les camions.
<b>Bruges</b>	Proximité du cœur de l'agglomération, Accès direct au réseau ferroviaire	Accès contraint par l'obligation de traversée la gare de Bordeaux Disponibilité de sillons adaptés entre le trafic Voyageurs Impossibilité de stocker les matériaux.
<b>Hourcade</b>	Accès direct au réseau ferroviaire	Forte demande pour d'autres usages Possibilité actuelle d'un train par jour sans stockage Impossibilité de décharger la nuit.



## Enjeux et perspectives (2/2)

- **La garantie d'un accès au réseau ferroviaire de qualité** *via* :
  - Un maillage territorial du réseau ferroviaire avec le maintien des des lignes capillaires,
  - Le maintien et le développement des infrastructures de transbordement,
  - La disponibilité de plates-formes embranchées,
- **La disponibilité du foncier pour le stockage des matériaux de carrières au plus proche des lieux de consommation**
- **L'acceptabilité sociale et politique des plates-formes de stockage.**

## A suivre :

- L'étude sur l'opportunité et la faisabilité de plates-formes embranchées pour le stockage des matériaux de carrières en Nouvelle-Aquitaine, réalisée par BG Ingénieurs Conseils, est clôturée ;
- Si vous avez des remarques sur les enjeux logistiques et la prospective à prendre en compte dans le cadre du SRC :
  - DREAL / SPN : [sebastien.goupil@developpement-durable.gouv.fr](mailto:sebastien.goupil@developpement-durable.gouv.fr)
  - DREAL / SDIT : [fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr](mailto:fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr)



**PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

**MERCI DE VOTRE ATTENTION**