

Élaboration du schéma régional des carrières (SRC)

COPIL SRC

Grégory DUBOIS

Service Risques DREAL HDF

30 janvier 2020



Liberté · Égalité · Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Élaboration du schéma régional des carrières (SRC)

- Introduction - Actualités du SRC
- Présentation des travaux d'élaboration du SRC des Hauts-de-France
 - Etude économique et étude logistique de l'UNICEM
 - Travaux concernant les ressources primaires (BRGM)
 - Etat initial de l'environnement dans le cadre de l'évaluation environnementale (GIRUS)
 - Réponses au questionnaire relatif aux schémas départementaux des carrières (DREAL)
 - Réflexions concernant la logistique des ressources (DREAL)
 - Présentation des travaux relatifs à la prospective des besoins (CERC)
- Questions/réponses
- Conclusion



Actualités SRC



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Actualités SRC

- Convention DREAL/CERC pour les ressources secondaires
 - Signée
 - Panorama de la production de déchets inertes dans le NPDC
- DOGGM
 - Constitue le volet granulats marins du DSF
 - Le DSF définira une stratégie pour la mer et le littoral de la façade. Il mettra en œuvre cette stratégie pour protéger l'environnement, valoriser le potentiel de l'économie bleue et anticiper/gérer les conflits d'usages.
 - Réunion de lancement organisée par la DIRM Manche Est – Mer du Nord
 - <http://www.mineralinfo.fr/page/reglementation-applicable-lextraction-materiaux-marins>



Actualités SRC

- Tous les CT se sont réunis depuis le dernier COFIL
- CT n°4 : enjeux sociaux, économiques et techniques
 - Appui de la Région HdF
 - => état des lieux territorial du SRADDET
 - => évolution de la population
 - => éclairage sur les investissements des collectivités locales
 - => besoins en logements
 - Appui de la Région pour cerner l'économie de la filière
 - Coordination avec le travail de la CERC
- Point référents SRC DREAL HdF



Logistique des ressources



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Logistique des ressources

3 types de Logistique

- Routière
 - Zone de chalandise de 60 km environ
 - Le coût double tous les 30 km environ
 - Facilement ajustable
 - Réactivité

- Ferroviaire
 - Nécessite la présence d'un embranchement ITE (installation terminale embranchée),
 - Concerne essentiellement les carrières importantes de l'Avesnois et du Boulonnais (7 sur 35 en France)
 - Nécessite une massification
 - Principalement en direction de la région parisienne
 - Difficultés des années 90 qui s'améliorent avec la libéralisation du marché
 - Maillage du réseau limité à l'existant. Manque d'investissement, disparition des voies capillaires.

Logistique des ressources

- Fluviale
 - Dépendante du type du gabarit
 - Problème d'entretien des canaux (sédiments)
 - Active en Picardie : sur le canal de la Sambre à l'Oise et sur le canal de l'Oise à l'Aisne
 - Réouverture potentielle de la navigation de la Sambre. Mais limitée au gabarit Freycinet.
 - Active également en NPDC mais limitée par le gabarit et par l'éloignement
 - Pertinente pour desservir Paris. Les barges peuvent servir de stockage temporaire (béton) et double Fret.
 - Positionnement commercial du Freycinet (capacité limité et retour à vide)
 - Dépendante de l'évolution de la batellerie (bateaux et moyens humains)
 - CSNE : Problématique de la concurrence européenne (belge).



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

Logistique des ressources

Un report modal est d'autant plus pertinent que la distance à parcourir est importante.

Les principaux obstacles :

- Problématique de coût et de réactivité (chantier ou client industriel)
- Problématique du dernier km
 - Embranchement (ITE) ou quai privé au départ et à l'arrivée
 - Transbordement des matériaux

Coût

Temps

- Problème d'infrastructures opérationnelles.

Le report modal pour les matériaux de carrières de la route vers le rail et/ou la voie d'eau est limité compte tenu d'un manque d'investissements et de réel portage.

Pour les courtes distances, le fluvial et le fer ne répondent pas aux contraintes économiques et à la flexibilité nécessaire.

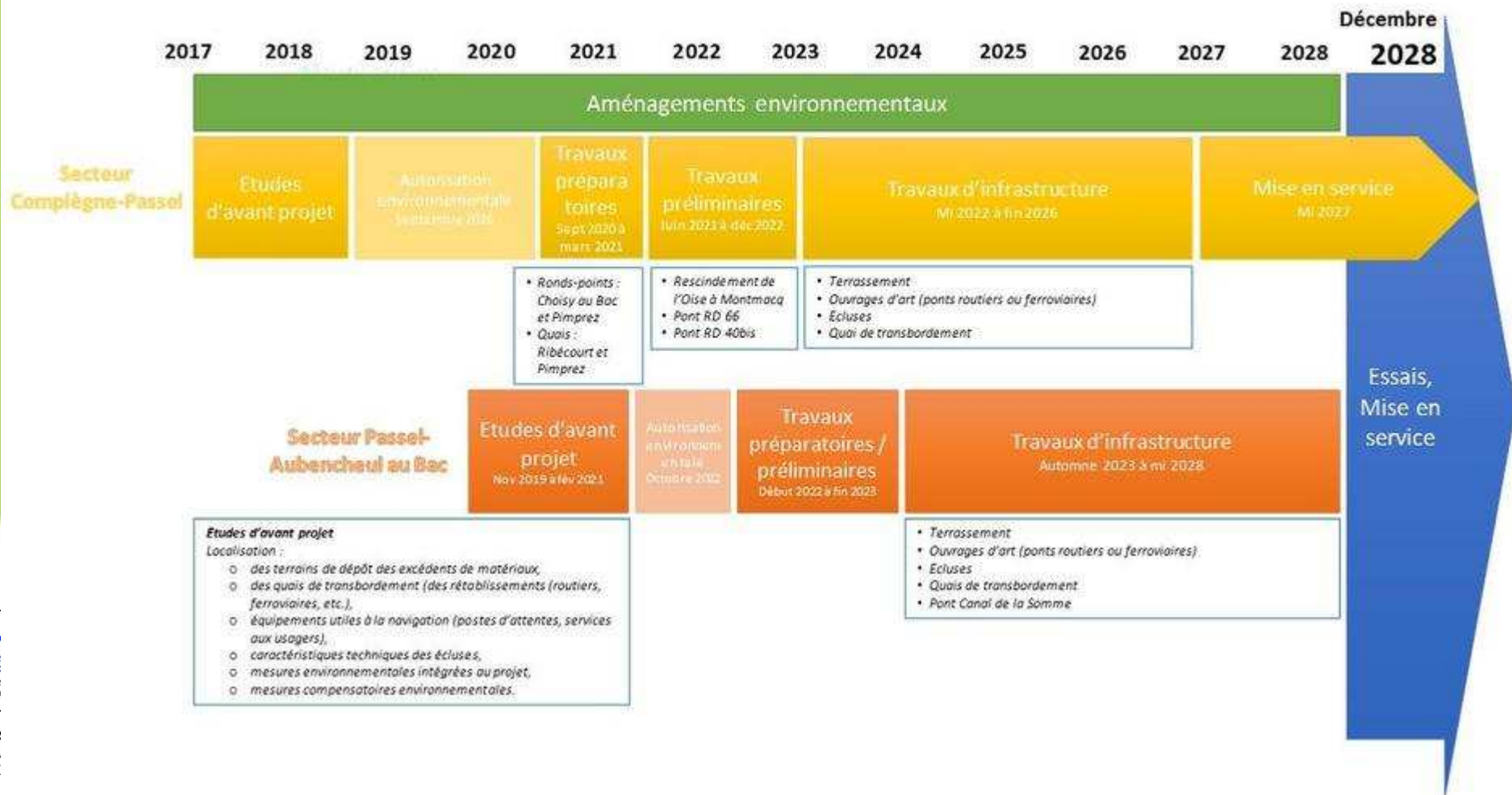
CSNE



- <https://www.canal-seine-nord-europe.fr>
- Le Canal Seine-Nord Europe reliera l'Oise au canal Dunkerque-Escal, de Compiègne à Aubencheul-au-Bac, près de Cambrai.
- Il permettra d'accueillir des bateaux d'une longueur allant jusque 185 mètres et jusque 11,40 mètres de large, pouvant contenir 4 400 tonnes de marchandises, soit l'équivalent de 220 camions.
- un bassin réservoir pour l'approvisionnement en eau du canal en période de basses-eaux de l'Oise,
- 6 écluses, ainsi qu'une écluse permettant la jonction avec le Canal du Nord,
- des quais au niveau des ports intérieurs,
- des quais de desserte (proches de silos céréaliers ou pour des activités industrielles),
 - des équipements pour la plaisance,
 - 61 rétablissements routiers ou ferroviaires

CSNE

- <https://www.canal-seine-nord-europe.fr/Calendrier>



Logistique des ressources

- Peu d'évolution des infrastructures régionales depuis l'approbation des SDC.
- Tendence toutefois positive du fait l'augmentation de la part du ferroviaire (expédition en IDF pour les travaux du Grand Paris).
- Pas de nouvelle(s) infrastructure(s) pour accéder au fluvial et au fer dans l'attente du CSNE.
- Attente forte en matière de plateformes multimodales et d'interconnexion avec le fer.

Propositions du comité technique Logistique des ressources :

- S'appuyer sur le contenu des SDC pour construire la partie logistique du SRC.
- Ne pas prendre en compte la mise en service du CSNE dans la construction des scénarios du SRC du point de vue logistique.

Questions/Réponses



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE

FIN

Merci de votre attention



PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE