

C) Evaluation des besoins à venir

C) 1. BESOINS A VENIR EN GRANULATS

C) 1.1. Besoins courants

La consommation en granulats pour le département de l'Aude avoisine actuellement 2 millions de tonnes, dont 1,15 Mt pour la zone de Carcassonne et 850 000 t pour la zone de Narbonne, soit une proportion respective de 7,4 et 6,5 t par habitant.

En fonction des perspectives économiques sur le département, aucune évolution significative de ces besoins n'est envisagée pour les 10 prochaines années.

C) 1.2. Besoins pour les grands chantiers

On peut, en première approche, considérer que les grands chantiers sont ceux qui sont susceptibles de modifier la production de granulats du département d'au moins 10 % de la production moyenne soit 200 000 tonnes par an. Les seuls ouvrages qui consomment de telles quantités sont les grands travaux d'infrastructures.

Le département de l'Aude est concerné par les opérations suivantes pouvant être qualifiées de grands chantiers :

l'élargissement de l'autoroute A9 entre Narbonne et la limite avec le département des Pyrénées Orientales. Les travaux préparatoires ont été réalisés avec mise en place des remblais. Il subsiste la mise en oeuvre des couches de formes et couches de roulement. Les besoins sont évalués par ASF à 150 000 t pour les couches de formes et 130 000 t pour les couches de roulement. Ces derniers travaux d'élargissement de l'autoroute A9 devraient se dérouler entre 1999 et 2004.

la déviation Nord de Carcassonne, qui nécessitera environ 300 000 tonnes de matériaux.

l'élargissement de l'autoroute A61 entre Narbonne et Toulouse ; la décision de réaliser ces travaux n'a pas encore été prise. On peut envisager le début de ceux-ci, dans le département de l'Aude, pas avant 2003. L'estimation quantitative des matériaux nécessaires à ces travaux reste à affiner. Cependant, ASF évalue les besoins pour les couches de roulement à environ 750 000 t.

la construction de la ligne TGV (tronçon Montpellier-Perpignan). Cependant, l'échéancier de ces besoins s'avère totalement imprévisible puisque la décision de réaliser le tronçon entre Montpellier et Perpignan n'a pas encore été prise. Les besoins pour ce chantier ont été évalués par la mission TGV Languedoc-Roussillon de la SNCF (note du 2 juillet 1996). Ils se résument de la manière suivante :

Besoins SNCF en matériaux de carrières pour les ouvrages en terre :

Nature des matériaux	Quantité en tonnes (densité 1,7 t/m ³)	
	Contournement de Narbonne (jusqu'à Montredon)	Montredon à limite départementale avec les P.O.
Matériaux spécifiques (Zones humides, zones inondables, masques et éperons drainants)	1 450 000 + 70 000 (masques)	0
Matériaux nobles (élaborés) Blocs techniques, structure d'assise	853 000	600 000
Matériaux courants pour corps de remblai	1 175 000	0
Enrochements	17 000	42 000
TOTAL	3 565 000	642 000
TOTAL GENERAL	4 207 000	

Besoins SNCF en granulats pour ouvrages d'art (ensemble du département)

Nature des matériaux	Quantité (en tonnes) (densité 1,7 t/m ³)
Gravillons	290 000
Sables	180 000
TOTAL	470 000

On peut estimer à 7 650 000 t le volume de matériaux excédentaires à mettre en dépôt dont 6 500 000 t environ pourraient être valorisables.

Les matériaux réutilisables se situent uniquement dans le sud du département, à la traversée des Corbières.

Il apparaît que les besoins nécessaires à la construction de la ligne TGV seront en priorité assurés par la recherche de l'équilibre pour les travaux réalisés dans l'emprise. Toutefois, en raison de la nature et de la qualité des matériaux terrassés, il sera nécessaire d'avoir recours à des provenances extérieures au chantier, à partir des carrières existantes ou de nouveaux sites à ouvrir. Cette nécessité pourra être accentuée par les phasages possibles pour les travaux de construction de la ligne qui montrent un important déséquilibre des besoins entre le Nord et le Sud du département (voir tableau des besoins).

En conclusion, les besoins en granulats pour les 10 prochaines années peuvent être estimés à 21 Mt, les besoins pour la construction de la ligne TGV n'étant pas comptabilisés eu égard à l'absence d'échéancier pour la construction de cette nouvelle voie ferrée.

C) 2. BESOINS A VENIR EN AUTRES MATERIAUX

Si l'on se base sur l'hypothèse de la pérennité des activités industrielles et sur le maintien des approvisionnements existants, les besoins à venir peuvent être évalués comme suit :

matériaux industriels :

calcaire et marne à ciment	:	800 000 t/an
feldspath	:	300 000 t/an
argiles à tuiles et briques	:	300 à 400 000 t/an
dolomie	:	60 000 t/an

pierres ornementales :

L'évolution des besoins est difficile à prévoir mais une augmentation significative pourrait être amorcée par une requalification de la pierre dans le cadre de la mise en place d'une véritable filière pierre depuis l'extraction jusqu'à la pose en passant par la transformation.

matériaux d'enrochement :

Les besoins actuels sont très variables d'une année sur l'autre et devraient le rester. Ils sont surtout fonction, d'une part, de la nécessité de réaliser des endiguements et, d'autre part, de l'importance des travaux d'infrastructures tels que le TGV (nécessité de 59 000 tonnes de matériaux d'enrochement).