

C) Evaluation des besoins à venir

C) 1. BESOINS A VENIR EN GRANULATS

Entre 1982 et 1996, la consommation départementale en granulats a varié entre 3,7 et 5,4 millions de tonnes avec un chiffre voisin de 3,7 millions de tonnes en 1995 et 1996. Cette dernière valeur correspond aux besoins moyens en granulats, hors travaux exceptionnels.

En 1995 et 1996, la production à partir des carrières implantées dans le département du Gard a atteint 4,7 à 4,8 millions de tonnes, le solde des échanges avec les départements voisins se traduisant par un excédent, donc des exportations de l'ordre de 1 million de tonnes.

Si l'on admet que, eu égard à la situation actuelle du marché de l'approvisionnement en granulats, les flux ne devraient pas évoluer de manière significative, **les besoins hors travaux exceptionnels du département du Gard peuvent être évalués entre 3,5 et 4 millions de tonnes et la production annuelle en granulats des carrières gardoises devrait se situer entre 4,5 et 5 millions de tonnes.**

A ces chiffres, il est nécessaire d'ajouter les besoins pour les chantiers exceptionnels envisagés correspondant essentiellement à la construction du TGV. D'après la SNCF, ces besoins, pour la construction de la ligne nouvelle dans le département du Gard, sont estimés à :

- 300 000 m³ dans le couloir rhodanien. L'entreprise PASCAL a la responsabilité de la fourniture des matériaux pour les années 1997 à 1999 ;
- 200 000 m³ dans le secteur de Manduel durant la période 1997 à 1999 ;
- 1 500 000 m³ entre Manduel et la limite des départements du Gard et de l'Hérault. Les besoins, pour ce tronçon, se situent après l'an 2 000.

Il faut encore citer les travaux neufs autoroutiers, dont le principe de réalisation a été retenu, sans en connaître l'échéancier précis et le tonnage des matériaux nécessaires. Il s'agit de l'élargissement de l'autoroute A9 entre Orange et Remoulins, l'amélioration de la convergence A9/A54 (première phase) et le contournement autoroutier d'Arles (A54).

Pour l'entretien des chaussées des autoroutes A9, entre Roquemaure et Gallargues, et A54, entre Nîmes et Arles, les besoins sont évalués, pour les 10 prochaines années, par la Société des Autoroutes du Sud de la France, à 233 000 tonnes, se décomposant de la manière suivante :

- 75 000 tonnes de sable 0/2, catégorie a ;
- 117 000 tonnes de gravillons 6/10, catégorie BII avec CPA > 0,5 ;
- 24 000 tonnes de gravillons 6/10, catégorie BIII ;
- 17 000 tonnes de gravillons 2/6, catégorie BIII.

Le programme d'entretien des chaussées de routes nationales nécessite environ 100 000 tonnes de granulats par an (estimation DDE) avec une répartition presque équitable entre les différents secteurs Alès-Anduze-Bessèges, Bagnols-Beaucaire-Villeneuve, Le Vigan-Quissac-Sommières et enfin Nîmes-Uzès-Vauvert.

Pour les travaux neufs relatifs aux routes nationales, les estimations des besoins par la DDE sont les suivants :

- aménagement de la RN.113 entre Nîmes et Montpellier : environ 250 000 m³ par an ;
- déviation de Sommières : 50 000 m³ en 1998 ;

- RN.106 entre Boucoiran et Nîmes : 50 000 m³ entre 2 000 et 2 004 ;
- RN.86/580 - Pont St Esprit-Bagnols-Roquemaure : 525 000 m³ en déblai en plus des déblais provenant de l'optimisation déblai-remblai, et 481 000 m³ en couche de forme sur 20 ans.

Les besoins pour les routes nationales (entretien et travaux neufs) s'établissent à 5 millions de tonnes entre 1998 et 2015, soit environ 280 000 tonnes par an. En fonction des échéanciers de travaux, les besoins annuels sont évalués entre 200 000 et 400 000 tonnes.

Les besoins pour les travaux sur la voirie départementale sont estimés, par les Services du Conseil Général, à 100 000 m³ par an.

En conclusion, la production de granulats dans le département du Gard, nécessaire à la couverture des besoins et à l'approvisionnement des marchés voisins dans les conditions semblables à la situation actuelle (exportation nette d'environ 1 million de tonnes), est estimée pour les 10 prochaines années entre 4,5 et 5 millions de tonnes par an.

Seuls les travaux exceptionnels liés à la construction de la ligne TGV entre Manduel et Gallargues entraîneront un accroissement significatif de la production sur une courte durée, les besoins étant chiffrés à 3 millions de tonnes. L'échéancier de ces travaux s'avère encore actuellement indéterminé.

Les principaux besoins en matériaux d'enrochement concernent :

- le renforcement des digues du Rhône, besoins évalués par la DDE à 40 000 m³ pour la période 1998-2010. On peut encore citer la perspective de récupérer 600 000 m³ issus de dépôts existants à proximité du Rhône ;
- la construction, durant les 3 à 4 prochaines années, des épis, brise-lames et contre-digues le long du littoral sablonneux. Ces ouvrages nécessiteront environ 100 000 tonnes de matériaux d'enrochement (granulométrie : 2 à 3 tonnes).

C) 2. BESOINS A VENIR EN AUTRES MATERIAUX

Si l'on se base sur la pérennité des productions relatives aux carrières fournissant des produits utilisables en industrie, agriculture et construction-ornementation, les besoins à venir, peuvent être évalués à :

- 1 100 000 tonnes de calcaires et marne à ciment ;
- 100 000 tonnes d'argiles à briques et tuiles ;
- 150 000 tonnes de sables siliceux et de quartzites ;
- 60 000 tonnes de dolomie utilisables en amendement agricole ;
- 120 000 tonnes de calcaires pour charge minérale
- 50 000 tonnes de pierres de taille et de construction.