

# LA LETTRE DE L'ORT – n°15

■ ATELIER Marchandises - 23 novembre 2004

## LE TRANSPORT DE GRANULATS EN PICARDIE

L'atelier Marchandises organisé par l'ORT Picardie s'est tenu le 23 novembre dans les locaux VNF de Margny-les-Compiègne. Dans son mot d'accueil Monsieur PONS, représentant la Directrice InterRégionale du Service Navigation du Bassin de la Seine, rappelle l'importance du transport de matériaux dans les mouvements de la voie d'eau, qui ouvre une alternative importante par les volumes transportés et la réserve de trafic disponible au mode routier.

M MARSEILLE, Directeur Régional adjoint de l'Équipement, rappelle les missions de l'ORT en insistant sur ce rôle d'animation fondamental pour la réalisation de tels ateliers. Il présente également les principaux thèmes d'études proposés pour 2005 : l'accessibilité aux villes picardes, la logistique en Picardie, une étude de filière : transport de matières dangereuses ou de déchets.

## LE TRANSPORT DE MATÉRIAUX EN PICARDIE

*F BUGUEL, DRE Picardie*

M. Buguel présente les données 2003 du transports de matériaux en Picardie. Il s'agit des granulats mais également de minéraux bruts ou transformés et d'autres matériaux de construction (ex ciments) car la base de données du ministère (SITRAM) ne permet pas de scinder ces valeurs.

Le transport de matériaux représente :

- o 26,8 % des flux entrants en Picardie (dont fer 27,8 %, route 69,2 % et VN 3 %),
- o 17,5 % des flux sortants de Picardie (dont fer 6,1 %, route 75,5 % et VN 18,4 %),
- o 43 % des échanges internes de marchandises. (dont fer 0 %, route 98,2 % et VN 1,8 %).

La route domine dans les mouvements de matériaux 69 % des entrées, 75 % des sorties et 98,2 % des mouvements intra-régionaux.

Le fer est plus utilisé en entrée (28% des entrées) qu'en sortie (6%). Au contraire de la voie d'eau, qui est plus utilisée en sortie (18% des sorties) qu'en interne (3%) ou en entrée (2%).

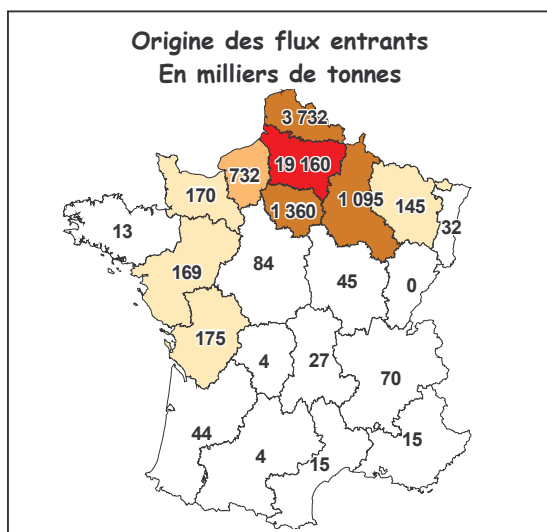
Globalement, le transport non-routier représente à peine plus d'un quart des entrées sorties.

Les échanges de la voie d'eau se limitent aux régions limitrophes, conséquence de la configuration du réseau

La part du fer est prépondérante dans les échanges avec les régions suivantes :

1. Poitou-Charentes : 92 % des échanges (92 % des entrées et 93 % des sorties)
2. Basse-Normandie : 58 % des échanges (uniquement en flux entrants : 72,8 %)

3. Franche-Comté : 57 % des échanges (uniquement en flux sortants de Picardie : 59,9 %)



Pour tous les autres mouvements, c'est le mode routier qui domine.

Même si la voie d'eau et le fer ne captent que 12 % des mouvements en moyenne sur la période 1996-2003, la part du fer est en hausse passant de 5% en 1996 à 8 % en 2003. La voie d'eau est stable à 5% après un passage en hausse de 1998 à 2000 à près de 8 % des échanges.

On constate donc une légère baisse de 3 % de la part de la route sur les dernières années.

En conclusion, plus d'un quart des marchandises transportées en Picardie sont des matériaux. Même si ces flux se font essentiellement par mode routier, on constate sur ces dernières années une hausse des parts de la voie d'eau et du fer encouragée par les accords récemment signés.

## LE TRANSPORT DE GRANULATS EN PICARDIE

Gabriel PICCA et Xavier FRAPPÉ de ACT Consultants

L'étude menée en 2003-2004 avait pour objectif d'établir un bilan du transport de granulats et une prévision de ce dernier à l'échéance 2012 avec différentes options de report modal.

La première étape de cette étude a été la réalisation d'un bilan du transport de matériaux en 2003. Celui-ci contenait :

- o les extractions locales, en qualités et volumes,
- o les exportations picardes,
- o les importations,
- o la répartition par modes .

Cette phase achevée, le bureau d'études pouvait alors définir différentes possibilités d'évolutions de ce marché notamment sur la provenance des matériaux.

Ensuite, le bureau d'études a défini trois évolutions possibles en fonction de la politique d'autorisation de carrières :

1. importation maximale pour pallier au déficit de production locale,
2. importation moyenne pour compenser un léger déficit local.
3. production locale importante et suffisante.

Les reports modaux ont ensuite été évalués pour chacune de ces options.

Chaque hypothèse de report était ensuite évaluée en fonction des capacités des infrastructures à supporter de tels changements et surtout une hausse considérables (pour la voie d'eau et le fer).

Dans le cas d'un report sur la voie d'eau, l'infrastructure est capable de supporter une hausse de trafic mais les difficultés vont résider dans la disponibilité de cales et les accès aux lieux de productions et déchargements.

Les mêmes difficultés vont être rencontrées pour le mode ferroviaire où les infrastructures peuvent supporter de tels trafics mais en l'état actuel il manquera des wagons disponibles.

Pour ces modes, les professionnels souhaiteraient que SNCF-RFF et VNF préparent l'avenir en prévoyant dès à présent l'acquisition de cales et de wagons.

Par le mode routier, le surplus de véhicules pour ces acheminements viendra augmenter le trafic sur des infrastructures déjà saturées.

Quel que soit le mode de transport, il est nécessaire d'optimiser l'utilisation des capacités de transport des infrastructures en permettant un acheminement égal et constant en matériaux sur l'année, par le biais de plate-forme relais de stockage des matériaux.

Les participants s'interrogent également sur le coût de ces transferts de mode. En effet, les transports routiers, ferroviaires ou fluviaux n'ont pas le même coût et ce report ne se fera que si ces coûts sont équivalents sachant que les matériaux viendront de plus en plus loin.

Cette étude sera plus détaillée dans notre prochaine lettre qui lui sera exclusivement consacrée.

### **L'ACCORD UNPG-SNCF**

Philippe VANDWALLE - SNCF / Direction Commerciale Fret

La réduction de la production de matériaux alluvionnaires va entraîner :

- o un éloignement progressif entre zones de production et zones de consommation,
- o un allongement des distances de transport.

On constate actuellement un développement des transports courts et cadencés entre carrières et plates formes urbaines.

La SNCF estime le besoin de transport ferroviaire à 30 millions de tonnes d'ici 2010 (contre 10 millions à l'heure actuelle).

Face à ces constats, la SNCF veut améliorer sa fiabilité ainsi que la qualité de ses prestations et sa compétitivité.

Par l'accord UNPG-SNCF, la SNCF s'est engagée à :

- o Remettre au client un nombre suffisant de wagons dans un délai permettant le chargement des matériaux,
- o Réaliser les transports d'un point A vers B dans les conditions d'organisation prévues dans le contrat commercial,
- o Aviser le client et prendre les mesures nécessaires à la livraison du train ou au rétablissement de la marche en cas d'aléas,
- o Informer le client dans le cas où la desserte pour la mise à disposition des wagons ne peut être faite à l'heure prévue.

De son côté, l'UNPG s'engage à :

- o Payer les frais de transport tels que définis dans le contrat commercial,
- o Remettre au transport le tonnage annuel dans les conditions d'organisation prévues dans le contrat commercial,
- o Mettre à disposition de la SNCF la rame de wagons chargés dans les délais négociés,
- o Adresser par télécopie une semaine à l'avance (fixé le mardi), le programme de transport.

De plus, un comité de suivi composé de 3 représentants de l'UNPG et de 3 représentants de la Direction Commerciale Fret de la SNCF a été créé et se réunira au moins 4 fois la première année pour définir les mesures à prendre et suivre l'avancée de cet accord.

Dans la démarche mise en route, l'UNPG devra fournir à la SNCF ses analyses prospectives. De son côté la SNCF prendra toutes les mesures appropriées pour affecter les ressources aux besoins exprimés et informera les donneurs d'ordre des capacités de transport par flux et par période.

### **L'ACCORD UNICEM-VNF**

Smaïn Hammache - VNF/ Direction du Développement/ Division Action Commerciale

Afin de contenir la progression du trafic routier de matériaux de construction et de maintenir en bordure de rivière le tissu industriel, VNF souhaite inciter les entreprises à maintenir et augmenter leurs échanges par voies d'eau.

Un accord entre l'UNICEM et VNF a donc été signé en mars 2004. Il définit les moyens et les actions à mettre en place pour atteindre les objectifs.

Ce qui passe par :

- o l'incitation à développer une stratégie logistique intermodale basée sur la massification,
- o le développement d'un réseau de plates-formes multimodales (capacités de stockage et matériel de transbordement permettant cette logistique intermodale)
- o la création des conditions favorisant le réinvestissement dans du matériel fluvial répondant aux besoins du marché,

- o un réseau de voies navigables compatible avec les besoins de performance des chargeurs et des transporteurs.

Cet accord cadre se traduira par des contrats de partenariat établis entre VNF et chaque entreprise de la branche qui pourront porter sur :

- o un engagement de trafic fluvial pour les sites accessibles
- o un programme d'investissements dans des plates formes de manutention bordant la voie d'eau
- o un engagement de modernisation-développement de la flotte de l'entreprise
- o les conditions et le niveau d'accompagnement de VNF
- o une durée de 5 à 7 ans renouvelables.

L'UNICEM s'attachera à faire valoir la pertinence de l'amélioration du réseau navigable français (fiabilisation des voies ou création de liaisons nouvelles).

Réalisation conjointe d'études logistiques visant à renforcer le recours au fluvial dans la chaîne logistique et portant sur :

- o l'accès à des ressources nouvelles
- o la mise en place de nouveaux schémas logistiques
- o la localisation de plates formes multimodales
- o les modes de manutentions innovants
- o le renouvellement de la cale

Un comité de pilotage sera prochainement mis en place pour suivre et animer cette démarche.

## PRÉSENTATION DES SITES VISITÉS

Pierre PROY Président de l'UNICEM Picardie

En Picardie, les sites multimodaux ne sont pas nombreux. La Somme fait principalement place au fer avec 2 plates-formes actives (Amiens Nord et Longueau), et 2 plates-formes en attente (Sénarpont et Villers Bretonneux).

L'Aisne est dépourvue de plate-forme fer. Les entreprises ont donc mis en place des ports comme à La Fère et à Bourg et Comin.

L'Oise utilise les deux modes :

- o le fer à Bailleul et Bresles dans le Beauvaisis , à Longueil-Sainte-Marie dans le Compiègnois et à Silly le Long dans le Valois
- o l'Oise navigable : à Longueil-Sainte-Marie ou à Thourotte

Les participants ont ensuite rejoint le site d'exploitation de Rivecourt puis le point de déchargement de Longueil-Sainte-Marie.

Le site d'extraction de Rivecourt propose une évacuation des matériaux en quasi-totalité par la voie d'eau, aux moyens de bandes transporteuses allant du point d'extraction vers la zone d'attente de chargement.



Depuis cette zone, les matériaux sont alors chargés sur des péniches soit en direction de marchés parisiens et autres, soit vers le site de déchargement de Longueil-Sainte-Marie. Ce site permet de passer les matériaux sur la voie ferrée par le site multimodal de SGW.

## Conclusion

Cette étude sur le transport de granulats en Picardie montre bien la nécessité de favoriser le partenariat entre les différents acteurs de ce secteur afin d'optimiser l'utilisation des capacités de transport.

Les accords entre les professionnels du transport et l'UNICEM sont un premier pas en ce sens, à encourager.

Claire FEBBRARI / DRE Picardie ■

### Pour en savoir plus :



Le site Internet de l'Observatoire régional des transports de Picardie :

[www.ort-picardie.net](http://www.ort-picardie.net)

**La lettre de l'ORT - n°15 janvier 2005**

**Directeur de la publication :**  
**Michèle JOIGNY**

**Réalisation - impression :**  
**Direction Régionale de l'Équipement de Picardie**

**ISSN 1299-9733**