

TRANS-EXPERTISE

**LE TRANSPORT DE GRANULATS
EN AQUITAINE**

STRATEGIE DES ACTEURS



13 DECEMBRE 2005



Objectifs

- Il ne s'agit pas d'une nouvelle étude sur les granulats, mais du recueil d'informations permettant de comprendre la stratégie des différents acteurs de la chaîne logistique des granulats en Aquitaine.

Méthodologie

- 45 entretiens en Aquitaine et ailleurs, menés avec un guide d'entretien.
- Ont été rencontrés entre mars et mai 2005
 - ✓ 15 institutionnels
 - ✓ 8 collectivités locales
 - ✓ 11 utilisateurs (hors CL)
 - ✓ 5 transporteurs
 - ✓ 6 producteurs

PLAN DE LA PRESENTATION

1. SYNTHESE DE LA SITUATION ACTUELLE
2. ORIENTATIONS POUR L'AVENIR
3. CONCLUSION : 6 PISTES DE REFLEXION

Synthèse de la situation actuelle

- **Satisfaction globale sur le fonctionnement de la chaîne des granulats en Aquitaine :**
 - Les ressources permettent de satisfaire les besoins avec des distances de transports courtes (50 km maxi), sauf en Gironde.
 - En Gironde, l'allongement des distances, en particulier pour les roches massives, entraîne un surcoût, qui est intégré dans le prix des chantiers.
 - Pas d'inquiétude globale sur les réserves pour les 10 à 20 ans à venir.
 - La prédominance du transport routier ne pose pas de problèmes aux opérateurs, bien au contraire.

Synthèse : satisfaction générale (suite)

- Rapidité, souplesse, efficacité, compétitivité sont les termes qui reviennent souvent.
- La seule liaison ferroviaire (Thiviers-Bordeaux) donne satisfaction .
- Le nombre de camions sur les routes ne préoccupe que les services de l'Etat et quelques collectivités locales (CUB).
- Un bémol : les représentants des zones exportatrices (Dordogne notamment) supportent de moins en moins les nuisances générées par les carrières et les camions, sans contreparties locales.

PROBLEMES RENCONTRES

1. Au niveau de la conception des chantiers

- La problématique granulats n'est pas suffisamment prise en compte dès la conception de chantier.
- Les normes, souvent anciennes, sont souvent appliquées sans discernement : on recherche la qualité technique, sans optimisation économique, en particulier pour les granulats :
 - Peu d'interaction entre la géométrie du chantier et la consommation de granulats, sur un chantier ou pour deux chantiers voisins.
 - Peu de réflexion sur certaines nécessités : ex : insubmersibilité de certaines routes.

2. Les spécifications des cahiers des charges

- Elles sont en général limitées à des données techniques, sans mentionner ni obligations, ni recommandations, ni même options sur des points essentiels, tels que :
 - Utilisation de matériaux spécifiques, moins gourmands en granulats (ex : matériaux recyclés),
 - Mise en œuvre de techniques particulières,
 - Demande de transport autre que par route,
 - Prise en compte des coûts externes des différents modes de transports.

Problèmes rencontrés : spécificités des cahiers des charges (suite)

- Les concepteurs ne veulent prendre aucun risque par rapport aux normes. Beaucoup pensent que ce n'est pas à eux de faire évoluer les choses : "on ne le fait pas parce que ce n'est pas demandé !".
- Trop de choix essentiels sont laissés aux entreprises, qui raisonnent en fonction de critères économiques (le coût), souvent incompatibles avec le développement durable : exemple de certaines sous-couches de l'A89 faites en matériaux alluvionnaires, parce que c'était moins cher !

3. Qui décide de quoi ?

- Les donneurs d'ordre sont en général muets sur les critères de choix : ce sont les entreprises qui choisissent les granulats à utiliser et le mode de transport.
- Quand il y a une alternative à la route (ferroviaire), c'est le carrier qui choisit le mode d'expédition en fonction des prix respectifs de la route et du rail, et de la configuration du site final. Les prix sont toujours "rendu chantier" ou "rendu centrale".
- Les critères environnementaux ne sont jamais pris en compte.
- C'est celui qui paie qui choisit le mode de transport.
- Le paiement du transport routier "à la tonne" favorise les excès : vitesse excessive, itinéraires au plus court.

4. La ressource en granulats

- S'il n'a pas de problème global en Aquitaine, on constate une inquiétude en Gironde. Tous les acteurs s'attendent, pour plusieurs raisons, à une baisse de la production alluvionnaire locale, et à une croissance de la consommation de roches massives venues de plus loin (Deux-Sèvres, Dordogne), avec une augmentation corrélative du besoin de transport.
- Dans cette perspective, certains regrettent la fin de l'exploitation des sables de l'estuaire de la Gironde.
- Cette inquiétude à moyen terme concerne uniquement la Gironde, et surtout l'agglomération de Bordeaux.

ORIENTATIONS POUR L'AVENIR

1. La moindre utilisation des granulats

- Toute solution permettant de moins utiliser de granulats permet de limiter son transport :
- L'évolution étant conditionnée par les règlements et procédures, beaucoup pensent que seuls les services de l'Etat sont compétents pour engager cette évolution
 - Utilisation des matériaux recyclés,
 - Retraitement des voies délaissées,
 - Recherche des compensations,
 - Nouvelles techniques de construction, avec des procédés moins utilisateurs de granulats.

2. La volonté des donneurs d'ordre

- Tous considèrent que l'évolution doit venir des donneurs d'ordre, si ceux-ci prennent en compte les critères de développement durable : raréfaction de la ressource, consommation d'énergie, coûts externes des différents modes de transport .
- Ce sera difficile, car il faut certes faire évoluer les textes, mais surtout les mentalités.
- Il y a lieu de faire une distinction entre les petits chantiers (qui ne posent guère de problèmes) et les grands chantiers (où les enjeux sont importants).

3. La massification

- Il y a unanimité sur le fait que la croissance attendue des tonnes x kilomètres (essentiellement vers Bordeaux) ne devra pas entraîner une croissance proportionnelle du trafic routier (certains espèrent un PTC de 44 ou 48 tonnes).
- Il faut donc massifier et utiliser des modes de transport alternatifs à la route : fluvial, maritime ou ferroviaire.
- L'utilisation du canal latéral à la Garonne est très peu probable, en raison de l'absence de flux potentiels et de caractéristiques techniques trop limitatives.

4. Le maritime

- La seule solution réellement envisagée est une hypothèse "lointaine" : importation de roches massives depuis la Norvège (ou d'autres pays) par des navires de tonnages variables (15 à 27 000 tonnes) avec possibilité de déchargement sur divers sites du Port Autonome de Bordeaux.
- Cette hypothèse présente un certain nombre de difficultés :

Orientations pour l'avenir : le maritime (suite)

- Choix d'un site de déchargement : 4 sont théoriquement possibles (le Verdon, Blaye, Bassens et Grattequina), chacun ayant ses atouts et ses inconvénients.
- Nécessité d'une zone de stockage intermédiaire avant réexpédition vers les zones d'utilisation : forte réticence de la plupart des élus pour accueillir une telle zone en raison des nuisances.
- Problème du mode de reprise, qui pourrait être, selon les cas, fluvial (Le Verdon), ferroviaire (Le Verdon et Blaye) ou routier.
- Nécessité de flux importants et réguliers pour rentabiliser les investissements (mini estimé à 4 ou 500 000 tonnes/an).
- Nécessité d'investissements publics importants au niveau portuaire et aménagement terrestre.

Orientations pour l'avenir (suite)

5. Le ferroviaire

- Pour être pertinente, une offre ferroviaire doit remplir 4 conditions :
 1. Les deux extrémités de la liaison doivent être embranchées : les sites de production embranchés sont peu nombreux.
 2. Des arrivées massives (1 200 t par train) impliquent à l'arrivée des stockages intermédiaires : où les implanter en région bordelaise ? (un projet actuel : Granurail à Bruges).
 3. Les prix ferroviaires doivent faire l'objet d'une lisibilité à moyen terme et éviter les fluctuations actuelles.
 4. La nouvelle politique Fret de la SNCF exclut les trafics spot et s'oriente vers des flux réguliers et significatifs.

Orientations pour l'avenir (suite)

6. Le stockage en région bordelaise

- Toute solution massifiée implique un stockage en région bordelaise :
 - Faut-il une ou plusieurs plates-formes ?
 - Où faut-il l'implanter (ou les implanter) : rive gauche ou rive droite, au nord ou au sud ? Faut-il regrouper maritime et ferroviaire ?
 - Qui va gérer la ou les plates-formes ? Une structure publique, une SEM, un opérateur privé ?
 - Chacun a son idée sur la question. Il faudra un engagement politique fort pour trouver des solutions pertinentes, aussi bien sur le plan environnemental que sur le plan économique.

CONCLUSION : les pistes de réflexion

Six thèmes et six questions

1. Seuls les services de l'Etat et les Collectivités locales sont aujourd'hui sensibilisés à l'aspect transports des granulats : une prise de conscience générale est à mettre en oeuvre. Comment ?
2. Les coûts indirects des différents modes de transport sont totalement ignorés : on sait que "ça existe", mais ils ne sont jamais pris en compte, même pour les grands chantiers. Qui doit les calculer et quelles conséquences tirer des résultats ?
3. Il y a une grande inertie chez les donneurs d'ordres en ce qui concerne les procédures et leur application, qui freine, voire bloque, toute innovation. Qui doit prendre l'initiative de faire avancer les choses ? Sera-ce au plan régional ou au plan national ?

CONCLUSION : les pistes de réflexion (suite)
Six thèmes et six questions

4. Le transfert modal éventuel concerne surtout la région bordelaise. Comment faire pour que tous les partenaires concernés trouvent et mettent en œuvre des solutions concrètes opérationnelles ?
5. La massification implique des zones de stockage intermédiaire en région bordelaise : là encore, comment faire pour trouver le ou les sites à retenir et aboutir à un consensus ?
6. Comment faire pour que l'approvisionnement en granulats des futurs grands chantiers aquitains (LGV Angoulême-Bordeaux, Autoroute Langon-Pau, grand contournement de Bordeaux,...) ne soit pas exclusivement routier.

Solution souvent évoquée : pourquoi pas un Schéma Directeur Aquitain des Granulats ? A condition qu'il soit suivi d'effets.....