

Septembre 2011

GRANULATS

DOSSIER LE TRANSPORT FLUVIAL



LAFARGE

les matériaux au cœur de la Vie™

LE TRANSPORT FLUVIAL VOIE DE DÉVELOPPEMENT POUR LAFARGE

Dans le but de réduire les émissions de CO₂ liées au transport routier de marchandises, le Grenelle de l'environnement a préconisé de développer les transports alternatifs, et s'est fixé comme objectif une augmentation de 25 % du transport fluvial d'ici 2015.

Avec 4 millions de tonnes transportées par voie fluviale, Lafarge est aujourd'hui le premier transporteur de matériaux de construction en France par voie fluviale. Conscient de l'enjeu stratégique et écologique de ce mode de transport, Lafarge s'est engagé dans une politique de développement du transport fluvial avec pour objectif d'augmenter son volume de granulats transportés.

UN CONTEXTE FAVORABLE AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FLUVIAL

Les voies d'eau sont un élément stratégique pour le développement de l'activité des matériaux de construction. Dès le Moyen-âge, elles ont permis de livrer en toute sécurité, au cœur même des villes des matériaux de construction, généralement pondéreux, comme les granulats.

Actuellement, la France consomme environ 400 millions de tonnes de granulats chaque année, ce qui représente plus de 6 tonnes par an et par habitant. Une maison nécessite 100 à 300 tonnes de granulats, un lycée de 20 à 40 000 tonnes et 1 km d'autoroute 30 000 tonnes. Lafarge extrait, chaque année, environ 40 millions de tonnes de granulats issus de ses 120 carrières, pour les chantiers de construction et de travaux publics.

LE RÉSEAU FLUVIAL, UN POTENTIEL A EXPLOITER

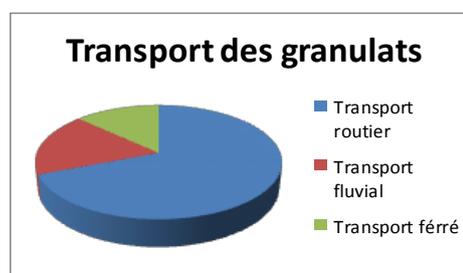
Le réseau navigable français représente plus de 8 500 km de voies navigables formé d'un réseau principal de 4 100 km destiné au transport de marchandises, le réseau régional étant réservé au tourisme fluvial. Sur ce réseau, principalement entretenu par VNF (Voies Navigables de France) au nord et CNR (Compagnie nationale du Rhône) au Sud, plus de 365 barrages de navigation et 674 ouvrages de franchissement sont actuellement en fonctionnement afin de faciliter le transport fluvial.

Sur le réseau navigable français, une vingtaine de millions de tonnes de granulats transitent annuellement. Ce trafic, majoritairement développé autour des Ports de Paris, représente en tonnes/kilomètres, 18 % du transport des granulats, devant le fer à 13%, mais très loin derrière la route qui reste le moyen le plus utilisé notamment pour les petites distances.

Le développement du transport fluvial nécessite une bonne coordination avec les ports d'accueil (Paris, Lyon, Avignon, Rouen,...). Moyennant une intégration environnementale réussie, il est nécessaire que les populations urbaines riveraines comprennent l'importance socio-économique de ce dispositif et acceptent la présence d'installations portuaires dans les centres-villes.

UN TRANSPORT AVANTAGEUX

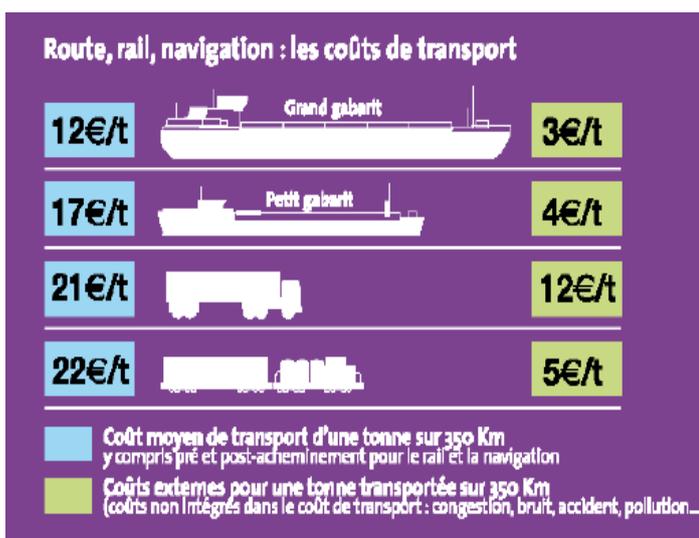
Dans le cadre de l'accès à la ressource minérale, le transport par voie d'eau revêt une importance stratégique puisque les carrières alluvionnaires et certaines carrières de roches massives sont généralement implantées à proximité de celles-ci.



Le transport fluvial constitue en termes de consommation d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre une réelle alternative responsable, environnementale et économe face au transport routier ; sa rentabilité économique étant encore plus importante sur des trajets longue distance qui ne présentent pas de rupture de charge. De plus, ces convois fluviaux ne subissant pas les embouteillages, les délais de livraison sont ainsi garantis.

Un convoi fluvial représente 5 000 tonnes de granulats, ce qui équivaut à la circulation de 250 passages de camions. Sur 200 km, un convoi poussé de 4 000 tonnes produit 33 tonnes de CO₂ de moins que par transport routier. Le transport fluvial permet donc la réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi la réduction des nuisances et des risques de sécurité liés au transport routier.

Économiquement, le transport fluvial est également avantageux, notamment sur des trajets longues distances et sans rupture de charge. En effet, avec la multiplication des normes et les difficultés à obtenir des autorisations d'exploitation, les sites d'extraction sont de plus en plus loin des chantiers et usines utilisant les granulats. Or, le prix du granulat transporté par route est doublé tous les 40 kilomètres, par voie fluviale, il double tous les 120 kilomètres. Il est donc généralement plus économique d'avoir recours au transport fluvial à partir de gisements de matériaux embranchés sur la voie d'eau jusqu'à des ports urbains. En effet, les prix moyens du transport d'une tonne de granulats sur une distance de 350 km, peuvent quasiment être divisés par 2 en ayant recours au transport fluvial.

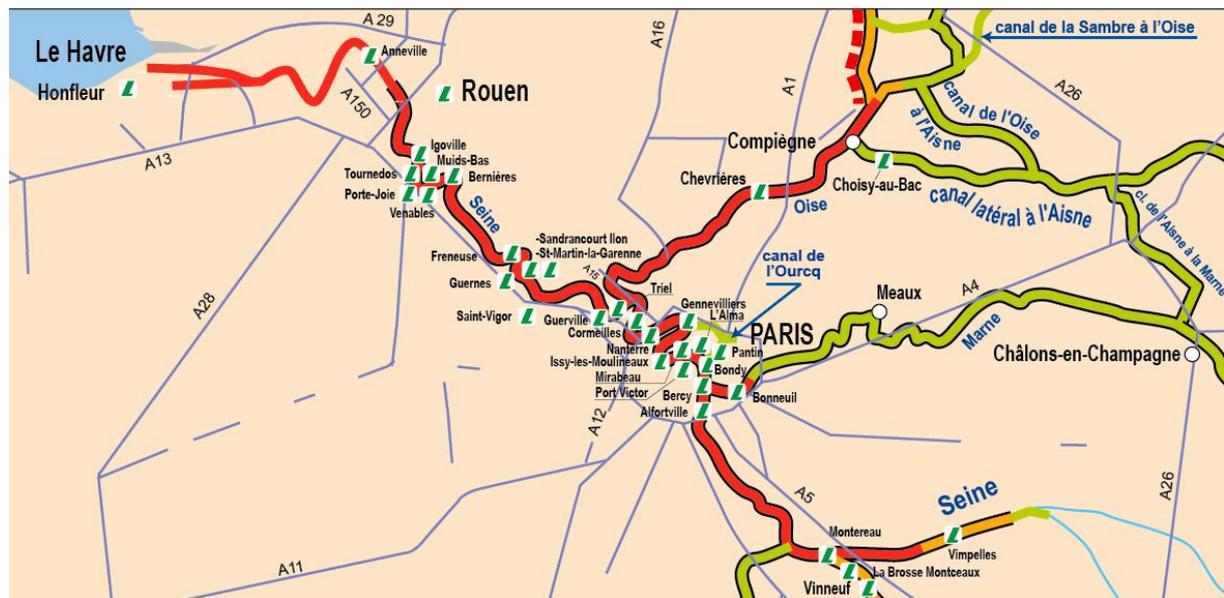


LAFARGE, UN ACTEUR MAJEUR DU TRANSPORT FLUVIAL

En 2010, Lafarge a transporté 4 millions de tonnes par voie fluviale sur les secteurs de la Seine et ses affluents, ainsi que sur la vallée du Rhône. Majoritairement dédiée au transport de vrac (granulats, déblais et ciments), la flotte Lafarge assure également le transport annuel de 100 000 tonnes de produits conditionnés.

Sur les 4 millions de tonnes de granulats transportés, 400 000 tonnes sont acheminées sur le bassin Rhodanien. Cette différence entre les deux bassins fluviaux s'explique par le fait que le développement du transport fluvial dans le Sud est beaucoup plus récent que dans le bassin parisien, où il s'est imposé beaucoup plus rapidement.

Lafarge dispose de 25 sites de production (carrières, cimenteries et stations de broyage) qui sont directement embranchés sur la Seine, la Meuse ou le Rhône et peuvent alimenter une quinzaine de ports Lafarge dont 6 (5 sur la Seine et 1 sur le Rhône) centrales à bétons qui sont exclusivement approvisionnées par voie fluviale.



Chiffres clés du trafic fluvial Lafarge 2010, en milliers de tonnes

Bassin	Granulats	Tout venant	Déblais	Ciments et laitiers	Produits conditionnés	
Seine Oise	1 840	600	550	340	100	3430
Meuse	100	-	-	-	-	100
Rhône	400	-	-	70	-	470
	2340	600	550	410	100	4000
	59 %	15 %	14 %	10%	2 %	

UNE PRIORITÉ DE LAFARGE

Dans le cadre de sa politique fluviale, Lafarge s'est dotée d'une importante flotte composée essentiellement de barges et de pousseurs. En ce qui concerne le bassin parisien, Lafarge possède 10 pousseurs dont 3 de ligne en continu, c'est-à-dire qu'ils fonctionnent 24 h/24 et 84 barges pour une cale totale de 60 000 tonnes. Sur le Rhône, 2 pousseurs et 4 barges Lafarge assurent le transport fluvial de ce secteur.

Afin de faire fonctionner ces différents équipements, une équipe de 65 personnes dont 48 mariniers se consacre exclusivement à la logistique fluviale. Lafarge accorde une grande importance à la sécurité de son personnel et de ses bateaux, c'est pourquoi, la société a créé ses propres ateliers de réparation, basés à Nanterre.



Barge : embarcation de charge, dépourvue de moteur et d'habitation, utilisée généralement en convoi poussé.
Pousseur : bateau propulseur équipé pour le poussage des barges en convoi.

De nombreux investissements ont été réalisés afin de développer ce transport par voie fluviale. Ainsi, dans certaines régions, des ports et des quais de déchargement ont été créés afin de pouvoir relier les carrières au réseau fluvial, comme pour la carrière d'Orange-Lampourdier.

ZOOM SUR LA CARRIÈRE DE LAMPOURDIER (84)

La carrière d'Orange-Lampourdièr alimente essentiellement le marché du Vaucluse, ce qui la contraint généralement, pour ses livraisons, à traverser soit Orange, soit Châteauneuf du Pape, deux agglomérations confrontées à des problématiques d'engorgement de leur réseau routier. Afin de faire face à ces problèmes et dans un souci de réduire les nuisances occasionnées à l'encontre des populations locales, Lafarge s'est engagée sur la voie du transport fluvial, sur les longues et moyennes distances. Lafarge a donc créé, en bordure de Rhône, du Lampourdièr à Orange, un terminal fluvial avec un quai de chargement automatique qui est relié aux installations de traitement et aux stocks de produits par un convoyeur à bandes. Depuis de nombreuses années, Lafarge est ainsi un important partenaire de la CCI du Vaucluse, département dans lequel il a implanté un dépôt de granulats et une centrale à bétons embranchés sur le Rhône.

Au départ de cette carrière, Lafarge est autorisé à transporter 250 000 tonnes de granulats par la voie d'eau, ce qui représente une circulation d'environ 10 000 camions. Ce transport permet d'économiser environ 6,9 tonnes d'équivalent pétrole par kilomètre et 22 tonnes de CO₂ par kilomètre.

DE NOMBREUX PROJETS EN DÉVELOPPEMENT

Dans le cadre de sa politique fluviale, Lafarge développe actuellement de nombreux projets consistant à pérenniser ou créer des infrastructures portuaires, à proximité de ses carrières. Ainsi, Lafarge, la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Meuse et VNF s'engagent dans un partenariat pour aménager le Quai des 3 Fontaines (Meuse) qui jouxte la carrière de Givet afin d'augmenter les capacités de chargement pour atteindre 1350 tonnes par chargement. A terme, le trafic routier allant de la carrière jusqu'au port de Givet sera entièrement supprimé.



Outre ces projets de travaux qui visent à améliorer les conditions du transport fluvial, Lafarge souhaite développer, dans les 5 prochaines années, une véritable filière intégrée, allant de la formation des équipages, à l'assistance et la sécurité des barges, du personnel et de la navigation.

A propos de Lafarge en France

La France est le berceau historique du Groupe depuis 1833. Les 4 activités de Lafarge y sont présentes et comptent plus de 8000 salariés et 500 sites.

Les ressources minérales sont extraites dans les carrières. Dans les usines et centrales, qui sont réparties sur l'ensemble du territoire national, elles sont transformées pour produire ciment, béton et plâtre. Lafarge Ciments, Lafarge Granulats, Lafarge Bétons et Lafarge Plâtres proposent aux professionnels des matériaux pour construire durablement et façonner le cadre de vie : infrastructures, hôpitaux, bureaux, logements collectifs et individuels, maisons basse consommation... Engagées dans une démarche de développement durable, les différentes entités agissent en faveur de l'environnement, que ce soit le réaménagement des carrières, le suivi de la biodiversité ou l'économie d'énergie.



CONTACTS PRESSE

Sylvie Combe, Directrice de la communication pour les activités Granulats et Bétons France
01 49 11 44 52
Email : sylvie.combe@lafarge.com

CLC COMMUNICATIONS
Jérôme Saczewski/Morgane-Hélène Le Goff/Laura Guilmont
6, rue de Rome - 75008 Paris - Tél. : 01 42 93 04 04 - Fax : 01 42 93 04 03
e-mail : j.saczewski@clccom.com/mh.legoff@clccom.com/l.guilmont@clccom.com