



VNF/UNICEM : un partenariat À HAUTE VALEUR AJOUTÉE

Après deux ans de partenariat VNF/UNICEM, Marc Papinutti, directeur général de Voies navigables de France (VNF), dresse un premier bilan de cette coopération étroite et détaille la feuille de route dont l'objectif est d'augmenter de 50 % la part modale de la voie d'eau dans le transport de granulats et de matériaux de construction d'ici 2022.

Quels sont les grands enjeux du partenariat VNF/UNICEM ?

Marc Papinutti : L'objectif de l'accord-cadre conclu entre l'UNICEM et VNF est d'aller encore plus loin et d'augmenter de 50 % la part du fluvial dans ce transport de matériaux pour la porter à 9 % à l'horizon 2022. Pour que la filière granulats puisse répondre aux enjeux de la transition énergétique tout en étant compétitive, elle doit pouvoir compter sur des solutions de transport qui permettent de massifier les flux pour une empreinte environnementale faible et un coût maîtrisé. C'est dans cette perspective que l'UNICEM a noué un partenariat avec VNF pour co-développer le transport fluvial de granulats et matériaux. Il s'agit d'imaginer ensemble les réponses pertinentes aux problématiques du secteur, telles que la raréfaction des ressources alluvionnaires (-50 % depuis 1970), l'éloignement de la production de granulats des centres de consommation, ainsi que la difficulté croissante de trouver des ports au cœur des villes. Ces défis sont d'autant plus prégnants qu'ils sont d'actualité sur tous les grands projets lancés par le gouvernement, à commencer par le Grand Paris.

Quelles actions ont été menées depuis 2014 ?

M. P. : Ces deux années ont été mises à profit pour réaliser un état des lieux des trafics par bassin, pour identifier les freins aux trafics actuels et pour rechercher des solutions visant à optimiser les flux logistiques. Nous avons procédé de manière concertée et systémique, en définissant des grands principes nationaux complétés par des actions adaptées aux contraintes locales.

Enfin, une première expérimentation de la méthode a été mise en œuvre sur le réseau Rhône-Saône avec le fret du sable : le succès des flux « retour » pour optimiser le coût des bateaux est prometteur pour les chantiers à venir, comme celui du Grand Paris.

Quels résultats ont été obtenus et quels leviers comptez-vous actionner ?

M. P. : Cette phase de co-construction a été particulièrement fructueuse puisque nous avons pu établir une feuille de route ambitieuse pour chaque grand bassin : Seine-Escaut/centre, concerné par la gestion des flux liés au Grand Paris, Est & nord-est, et enfin Rhône-Saône.

Parmi les freins au développement, on retrouve principalement les difficultés d'accès et de coût des ports urbains, des flottes de bateaux mal calibrées aux besoins des chargeurs et enfin le tarissement des gisements en bord d'eau. Les équipes de VNF et de l'UNICEM ont imaginé des solutions pour chacune de ces problématiques, à savoir : inscrire le critère fluvial dans la commande publique et mieux intégrer la valeur des marchandises dans le prix de la redevance des ports ; développer une flotte de bateaux aux capacités de 1 000 tonnes, contre 3 000 tonnes en moyenne actuellement ; soutenir de nouvelles autorisations d'exploitation en bord d'eau, développer de nouvelles ressources comme les granulats d'origine marine et accentuer les flux retour pour le recyclage des déchets inertes.

Ces solutions innovantes ont une portée qui dépasse de loin les seuls intérêts de l'UNICEM et de VNF : les territoires, les maîtres

d'ouvrage et les citoyens profiteront de grands projets à des prix compétitifs ainsi que d'impacts environnementaux réduits.



➔ À RETENIR

- > La filière matériaux de construction est la première utilisatrice du mode fluvial en volume, avec plus d'une tonne sur trois.
- > La co-construction systémique présente un gage de qualité et de performance pour les grands maîtres d'ouvrage comme pour les collectivités.
- > Les granulats couplés au transport fluvial devraient être encouragés via la commande publique.