

## EXEMPLES A SUIVRE DE TRANSPORT COMBINE



# Transports R.Blanchet Liaison Valenton - Marseille



**RAIL - ROUTE**

**POMMES DE TERRE / SEL DE DENEIGEMENT**

### Acteurs impliqués

#### Chargeur :

- Négociants en primeurs (Nord - Sud)
- Rock, sel de déneigement (Sud - Nord)

**Opérateur :** Les Transports Blanchet

**Traction ferroviaire :** Novatrans

Depuis plus de dix ans, la société Transports R.Blanchet propose à de gros négociants dans le domaine des pommes de terre une prestation de transport combiné entre Valenton et le sud de la France où ces clients possèdent des centres de conditionnement.

Afin de pratiquer des tarifs compétitifs et pour limiter le nombre de retours à vide, la société a prospecté de nouveaux clients intéressés par une prestation de transport en direction de Paris. Parmi eux, la société Rock, spécialisée dans la commercialisation du sel de déneigement.

### Trajet nord / sud



Collecte auprès  
des producteurs  
Rayon de 150 km



Valenton / Avignon Courtine  
(trajet sur rail)  
700 km



Livraison aux centres  
de conditionnement  
Rayon de 50 km

### Trajet sud / nord



Transport vers  
Marseille ou Avignon  
Rayon de 100 km



Avignon (ou Marseille) / Valenton  
(trajet sur rail)  
700 km



Livraison  
Rayon de 100 km

## Contexte de la liaison de transport combiné

### Nature du projet

**Type de TC :** Rail - Route

**Secteurs d'activité :** Primeurs

**Type de marchandises :**

- Pommes de terre en vrac
- Sel de déneigement

**Date de mise en service :** 1995

### Les Transports R.Blanchet

Le groupe Transports R.Blanchet réunit quatre PME et compte 140 collaborateurs pour une flotte de 200 véhicules. La société, par l'intermédiaire de son agence de Connaître dans la Marne (51), s'est positionnée dès 1995 sur le transport combiné de pommes de terre, en créant des relations rail-route entre le nord et le sud de la France. Les Transports R.Blanchet travaillent aujourd'hui pour une dizaine de gros négociants dans le domaine des primeurs. La société effectue pour eux le chargement des pommes de terre dans les centres de production en région Nord, Champagne-Ardenne, en Beauce et Normandie avec un matériel spécifique : des caisses mobiles alimentaires isotherme sur châssis bennables.

### Démarrage de la liaison de transport combiné

L'aventure débute en 1995 par une demande d'un client, Pom'Alliance, particulièrement convaincu de l'intérêt du transport combiné en terme écologique et comme moyen de réduire le nombre d'accidents de la route. Cette société qui collecte, conditionne et commercialise des pommes de terre tout au long de l'année cherche à utiliser le transport combiné pour acheminer les pommes de terre collectées dans le nord de la France vers son centre de conditionnement à Mallemort en Provence. Elle convainc alors les Transports Blanchet d'investir dans six caisses mobiles isothermes, permettant de garantir la qualité des produits.

Pour assurer la viabilité économique de la liaison et diminuer les retours à vide, la société Blanchet a prospecté d'autres clients ayant besoin de trajets sud/nord. Ainsi, depuis 2004, ses conteneurs transportent également du sel en vrac pour la société Rock, une filiale du groupe Salins, spécialisée dans la commercialisation des sels de déneigement. Ce sel de mer répond aux besoins hivernaux de l'Etat et des Directions Départementales de l'Équipement. La liaison opérée par les transports R.Blanchet permet à la société d'approvisionner ses dépôts en Ile-de-France et en région Centre à partir de son site de production du Salin de Berre au nord de Marseille.

### La situation aujourd'hui

Aujourd'hui, la société Blanchet fait tourner près de soixante dix caisses mobiles pour une dizaine de clients sur la liaison entre Valenton et Avignon. En 2005, elle a acheminé en transport combiné environ 140.000 tonnes de marchandise, ce qui correspond à l'équivalent de 5.200 camions pour un chiffre d'affaires de l'ordre de 5 millions d'euros.

### Trajet emprunté



© Michelin 2005  
© Europa Technologies Ltd

## Organisation logistique et technique

### Description des opérations logistiques

Grâce à ses caisses mobiles alimentaires isothermes (agrées par la SNCF), la société Transports R.Blanchet propose à quelques gros négociants en pommes de terre un service régulier de transport combiné de Valenton en région parisienne vers Avignon. Tous les jours, plusieurs camions collectent les pommes de terre auprès des producteurs en Beauce, en Champagne, ou dans le Nord de Paris pour les acheminer vers Valenton.

Entre 15 et 20 conteneurs y sont chargés chaque jour sur un train Novatrans qui part le soir même à 20 heures pour Avignon. A ces flux de pomme de terre, s'ajoute également des céréales transportées dans des caisses mobiles aluminium classiques.

Les caisses mobiles sont récupérés le lendemain matin à 6 heures à la gare de La Courtine pour être acheminés dans les centres de conditionnement du sud de la France. Chaque chauffeur assure plusieurs rotations par jour au niveau d'Avignon. Une fois transformées et conditionnées, les pommes de terres seront vendues régionalement en grande surface ou sur les marchés. Certains produits conditionnés sont palettisés et remontés vers la région parisienne.

### Prospection de nouveaux clients pour optimiser les flux

Pour limiter les retours à vide, les Transports R.Blanchet ont cherché à prospector des clients intéressés par le transport de produits en vrac rechargés à Marseille ou Avignon suivant les places disponible sur les trains et remontés vers le nord de la France. Ainsi, divers clients, pour un éventail de marchandises assez larges (céréales, dolomie, sel, etc...) font appel aux Transports R.Blanchet.

Depuis 2004, l'entreprise assure pour la société Rock le transport du sel de déneigement depuis les salins de Berre vers deux dépôts du nord de la France en Régions Ile-de-France et Centre, voire directement chez les clients finaux.

Une fois les pommes de terre ou les céréales livrées dans la région d'Avignon, les caisses sont lavées, chargées de sel et repartent de la gare de triage du nord de Marseille (ou d'Avignon) le soir même.

### Saisonnalité des besoins d'approvisionnement en sel de déneigement

La société Rock a de gros besoins de transport à destination de la région parisienne. Chaque année 500 000 tonnes de sel sont expédiées depuis le salin de Berre. 200 000 tonnes par péniches le long de la vallée du Rhône, 20 à 25 000 tonnes par transport combiné rail-route, dont 50% via les transports R.Blanchet, le reste par train en vrac.

Le stock de sel pour la saison hivernale se constitue dès l'été. Blanchet dispose d'une certaine souplesse dans la solution logistique proposée à Rock, la contrainte majeure étant que les stocks de sel dans les dépôts doivent être au plus haut à partir du 15 décembre (au début de la campagne) pour pouvoir disposer de sel en quantité suffisante pour faire face aux conditions climatiques. Ces stocks doivent permettre de passer 5 jours de consommation de pointe.

Selon la société, la proportion de transport combiné rail-route pourrait encore augmenter jusqu'à 50.000 tonnes par an.

### Des flux complémentaires

Les deux activités (transport de pommes de terre et transport de sel de déneigement) sont saisonnières et se complètent plus ou moins :

- Les pommes de terre sont collectées dans le nord de la France de début septembre à fin mai.
- Le sel de déneigement est acheminé vers la région parisienne de juillet à février mais les aléas climatiques ont une grande influence sur les quantités transportées. Ainsi, l'hiver 2006 ayant été particulièrement chaud les besoins de réapprovisionnement des stocks de sel ont été moins importants cette année.

### Éléments clés

Une prestation complète de la collecte des pommes de terre chez les producteurs à la livraison aux centres de conditionnement.

Transport de marchandises sans forte contrainte sur les délais de livraison.

La prospection de nouveaux clients aux flux complémentaire pour limiter les retours à vide.



### Éléments opérationnels

**Fréquence des liaisons :** quotidienne

**Horaires :**

- Départ de Valenton : 19h15
- Départ de Marseille / Avignon : 19h15

**Vitesse :** 700 km en 10 heures.

**Quantité de produit transporté :**

(sur la période juillet 2005 – juin 2006)

- Nord vers sud : 80.000 tonnes.
- Sud vers nord : 60.000 tonnes.

**Matériel utilisé :** caisses mobiles isothermes sur châssis bennables.

**Taux de retour à vide :** non communiqué.

**Fiabilité des délais :** satisfaisante.

## Aspects économiques

### Facteurs de prix

Un des gros avantages du transport combiné réside dans la possibilité de transporter 44 tonnes. Malgré cela, le coût du transport combiné reste peu compétitif par rapport à la route. Cependant, le surcoût relatif estimé à 10% est compensé par la qualité des prestations proposées pour le transport de produits en vrac.

Malgré les efforts de Blanchet pour réduire ses marges, les tarifs proposés par la société dans le domaine du transport combiné subissent les hausses continues des tarifs pratiqués par Novatrans (de l'ordre de 20% en 3 à 4 ans). Ce qui pourrait à terme mettre en question la stabilité économique de cette liaison.

### Financement du projet de transfert modal

Les transports R.Blanchet ont reçu des aides de l'ADEME pour l'achat des caisses mobiles. Dans les contrats passés avec ses clients l'entreprise demande un engagement sur des quantités. Ces derniers, notamment Rock, ont dû réaliser quelques investissements mineurs dans des dispositifs adaptés pour le chargement des caisses (rampe dédiée).

### Perspectives de développement et projets d'investissements

Après avoir développé ses activités rail-route, Blanchet développe désormais ses capacités en terme de transport combiné fleuve-route. L'entreprise cherche à devenir organisateur de transports fleuve-route, avec l'ambition de dépasser en fleuve-route les volumes transportés en rail-route. Elle met des péniches à disposition de clients dans les ports où arrive leur marchandise comme Anvers ou Rotterdam. Pour pouvoir décharger et recharger les péniches, l'entreprise a dû s'équiper de matériels spécifiques comme des pelles hydrauliques sur pneu. Pour l'achat d'une de ces pelles, elle a reçu une aide financière de l'ADEME de 42.000 € (versée en 2 fois, une partie à l'achat, la seconde après une année d'exploitation).

## Aspects environnementaux

Pour plusieurs clients de Blanchet, l'impact environnemental du transport combiné a été un des critères déterminant du choix de ce mode de transport. Outre les avantages logistiques, ils voient dans le transport combiné une solution logistique plus responsable permettant de réduire le nombre de camions sur les routes et les externalités correspondantes : désengorgement de certains axes autoroutiers, impact environnemental sur des espaces naturels sensibles, diminution de la consommation de carburant et réduction des émissions de polluants, etc.

(2) Données calculées à partir de la méthodologie du bilan carbone de l'ADEME sur la base des trajets aller-retour complet (incluant les opérations de pré- et post-acheminement ainsi que les trajets à vide) pour la période de juillet 2005 à juin 2006.

### Critères clés

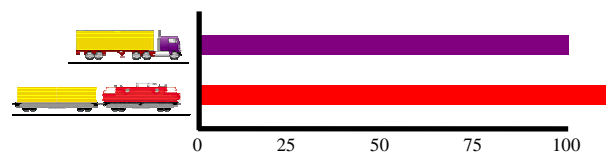
**Coût estimé du transport combiné** : 10 % plus cher que la route.

#### Investissement :

- 20 000 euros par caisse mobile aluminium
- 33 000 euros par caisse mobile barrée isotherme

**Aides** : Subvention de l'ADEME de 15 à 20 % du prix d'achat des châssis et des caisses.

Estimation du coût total moyen du transport (scénario routier en base 100) <sup>(1)</sup>



(1) Pour des raisons de confidentialité, le prix du transport combiné est donné sous forme de comparaison par rapport au transport routier.

### Chiffres clés

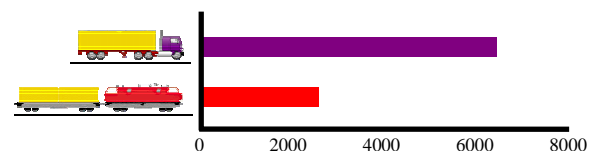
**Emissions de GES évitées en 2006** : 3 785 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Economie d'émissions par rapport au scénario routier** : 60 %.

**Nombre de camion évités** : 1 760 trajets aller-retour.

**Consommation de carburants évités** : 1 421 000 litres de gazole.

Emissions de CO<sub>2</sub> (en tCO<sub>2</sub>eq/an) <sup>(2)</sup>



## Comparaison avec un scénario routier

Un avantage indéniable du transport combiné rail-route sur le transport routier traditionnel réside dans la possibilité d'expédier jusqu'à 28 tonnes de marchandises au lieu des 25 tonnes pour le transport routier. Le chargeur « gagne » donc une benne tous les 9 trajets. En revanche, cette utilisation intensive du matériel routier engendre une augmentation des frais d'entretien (plus de maintenance et de casse) et une accélération de l'usure des équipements (pneus, freins, etc.). Enfin, contrairement au transport routier classique, le transport combiné permet sur cette liaison d'acheminer les marchandises entre Paris et le sud de la France en moins de 10 heures sans coupure.

## Enseignements

### *Facteurs de réussite déterminant de l'opération*

Un des principaux facteurs de réussite de cette liaison réside dans la capacité des transports R.Blanchet à développer des synergies entre les trafics nord/sud et sud/nord.

Le transporteur a su développer son portefeuille de clients, notamment en proposant à la société Rock une prestation de transport en direction de la région parisienne allant parfois jusqu'à la livraison en sel de déneigement des clients de cette société. Cela permet à la société Blanchet de continuer à proposer à ses clients des tarifs économiquement convenable par rapport à la route malgré la hausse régulière des prix du maillon ferroviaire. Ainsi, malgré un surcoût de l'ordre de 10 à 15% par rapport à la route, le transport combiné reste compétitif notamment grâce à ses avantages en terme de qualité de service :

- rapidité de la liaison en jour A / jour B contre jour C pour la route
- fréquence et régularité des départs (du lundi au samedi)
- utilisation de caisses isothermes bennables parfaitement adaptées aux produits
- possibilité de charger des tonnages plus important que sur un camion

### *Pistes d'amélioration et facteurs d'optimisation*

Aujourd'hui, la prestation jour A – jour B proposé par Novatrans est satisfaisante en terme de fiabilité. Cependant, la mise en place d'un second départ quotidien à destination du sud de la France pourrait permettre à Blanchet d'optimiser les tournées de collecte chez les producteurs de pomme de terre ce qui introduirait plus de souplesse au niveau du pré-acheminement.

De même il serait particulièrement intéressant pour les grossistes en pommes de terre de disposer d'axes transversaux est/ouest, notamment vers l'Allemagne.



### ✉ Contacts

**Christophe Brunet** – Transports R.Blanchet  
Tel : +33(0)3.26.42.43.33  
Email : [brunet-c@transports-banchet.fr](mailto:brunet-c@transports-banchet.fr)  
Site Internet : <http://www.transports-blanchet.fr>

### 📖 Pour en savoir plus

**Sites de référence :**  
Viacombi : <http://www.viacombi.fr>  
ADEME : <http://www.ademe.fr>  
Novatrans : <http://www.novatrans.fr>

Fiche réalisée pour l'ADEME par :

 **ERNST & YOUNG**

 **Maritime Logistics & Trade Consulting**