

SAEI

SOCIETE D'ÉCONOMISTES CONSEILS

Conséquences économiques de la fermeture
de trois lignes de chemin de fer

- ligne VITRE-FOUGERES
- ligne MOUCHARD-SALINS LES BAINS
- ligne LODEVE-VIAS

CDAT
1116

LIGNES DE CHEMIN DE FER

I - Ligne de VITRE - FOUGERES

- Rapport de synthèse	1
- Fiches d'enquêtes	
. grains - engrais - aliments du bétail	15
. marché de bestiaux	25
. matériaux de construction	31
. autres entreprises industrielles et commerciales	36

II - Ligne de MOUCHARD - SALINS LES BAINS

- Rapport de synthèse	50
- Fiches d'enquêtes	
. fabrique de services en faïence	60
. commerce de grains et engrais	62
. fabrique d'appliques, diffuseurs et tubes lumineux	64
. fabrique de contre-plaqué	66
. commerce de charbon à usage domestique	67
. commerce de bois, charbon, gaz à usage domestique	68

III - Ligne de LODEVÉ - PAULHAN - VIAS

- Rapport de synthèse	70
- Fiches d'enquêtes	
. fruits et légumes	94
. vin	100
. entreprises commerciales	108
. entreprises industrielles et carrières	118

LIGNE : VITRE - FOUGERES

LIGNE SNCF : VITRE - FOUGERES

I - CARACTERISTIQUES -

1. Distances : - Vitré - Fougères : 36 km
- Fougères - Antrain : 40 km
- Fougères - Louvigné
du Désert : 26 km

2. Trafic analysé : 132.119 tonnes/an (119.739 T/an chargements = 90,7 %
12.380 T/an déchargements = 9,3 %

Ce trafic doit être complété par :

- 30.000 à 40.000 têtes de bétail chargées à Fougères.

Le déchargement de grains, d'engrais, d'aliments du bétail sur lesquels aucune donnée n'a pu être recueillie.

3. Nature des produits :

- matériaux de construction	117.589 tonnes
- grains, engrais, aliments du bétail	9.400 tonnes
- propane	2.000 tonnes
- alcool et marc de pomme	1.150 tonnes
- matelas - sommiers	1.000 tonnes
- fourrage	500 tonnes
- isorel	480 tonnes
- bétail	30.000 à 40.000 têtes

L'étude a porté sur :

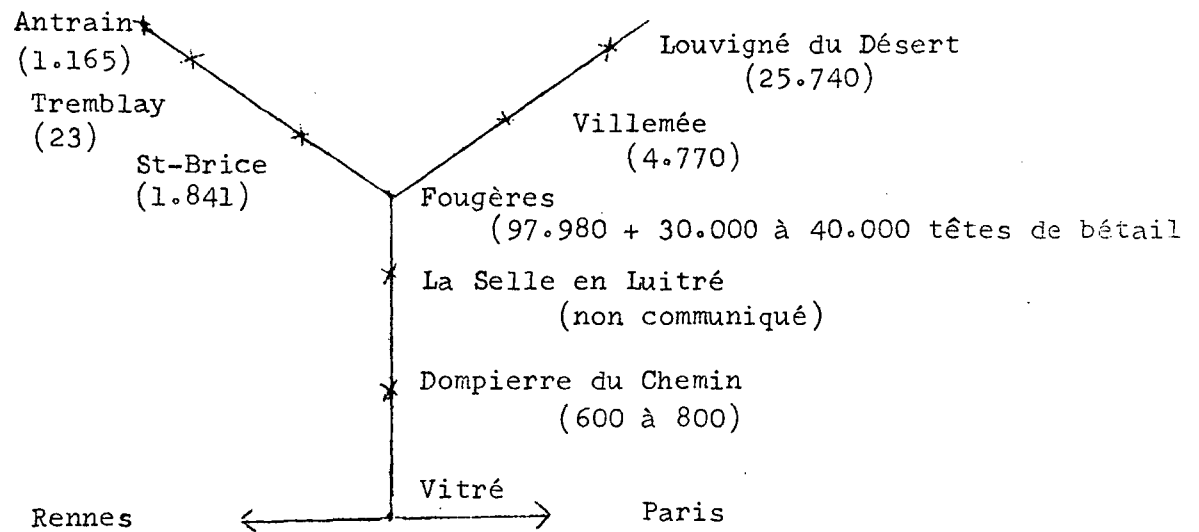
- 11 entreprises industrielles ou commerciales
- les exploitants de carrière du Bassin de Louvigné
- le marché de bestiaux de Fougères

II - STRUCTURE DU TRAFIC -

Gare	Nature du trafic	Evaluation du trafic
Dompierre du Chemin	Déchargements : engrais	600 à 800 tonnes
La Selle en Luitré	Déchargements : engrais	non communiqué
Fougères	Chargements : graviers Chargements : matelas Déchargements : propane Déchargements : fourrage Déchargements : isorel Déchargements : grains, engrais, aliments du bétail Chargements : bestiaux	90.000 tonnes 1.000 tonnes 2.000 tonnes 500 tonnes 480 tonnes 4.000 à 5.000 T 30.000 à 40.000 têtes de bétail
Villemée	Chargements : granit	4.770 tonnes
Louvigné du Désert	Chargements : granit Déchargements : aliments du bétail	20.940 tonnes 4.800 tonnes
St Brice en Cogles	Chargements : granit	1.841 tonnes
Tremblay	Chargements : granit	23 tonnes
Antrain	Chargements : granit Chargements : alcool, marc de pomme Déchargements : grains, engrais, ali- ments du bétail	15 tonnes 1.150 tonnes non communiqué

III - REPRESENTATION GRAPHIQUE -

entre parenthèses, les tonnages chargement + déchargement



1

LIGNE SNCF de VITRE à FOUGERES

Les entreprises auprès desquelles des renseignements ont pu être obtenus, sont les suivantes :

- Dompierre du Chemin : entreprise commerciale (engrais)
- La Selle en Luitré : la Haute Cherinne (usine d engrais)
- Fougères :
 - usine Simmons (fabrique de matelas)
 - usine à gaz (E.G.F)
 - entreprise commerciale (grains, engrais, aliments du bétail)
 - entreprise commerciale (fourrage)
 - comptoir d'explosif de Bretagne (commerce de fers, explosifs, isorel)
 - société du Rocher Coupé (carrière)
 - marché de bestiaux de Fougères
- Antrain :
 - société des alcools du Vexin (distillerie)
 - meunerie
- Louvigné du Désert : usine d'aliments du bétail
- Louvigné - St-Brice : bassin de granit

D'autres entreprises utilisent vraisemblablement le chemin de fer, mais n'ont pu être enquêtées (refus de répondre au questionnaire), en particulier à Fougères (trois entreprises commerciales d'engrais et d'aliments du bétail) et sur le bassin de granit de Louvigné.

On peut étudier les courants de trafic qui ont été analysés, puis les raisons de l'utilisation de la ligne de chemin de fer par les entreprises, enfin les conséquences que pourrait entraîner la suppression de la ligne.

I - COURANTS DE TRAFIC -

Quatre grandes catégories de trafic peuvent être relevées :

1. Grains, engrais, matières premières pour aliments du bétail
2. Bestiaux, bovins principalement
3. Matériaux de construction et de voirie, monuments en granit
4. Divers : matières premières et produits finis intéressant le secteur industriel et commercial.

1/ Grains - engrais - aliments du bétail

Le trafic est localisé à Dompierre du Chemin, la Selle en Luitré, Fougères, Louvigné du Désert, Antrain.

Quatre entreprises sont embranchées : une usine d'engrais à la Selle en Luitré, une entreprise commerciale à Dompierre du Chemin, une entreprise commerciale à Fougères, une usine d'aliments du bétail à Louvigné. Un meunier est installé à Antrain, mais ne possède pas d'embranchement.

Ces cinq établissements doivent être complétés par les entreprises suivantes : une meunerie à Antrain, une coopérative agricole à Fougères, 2 commerces d'engrais et d'aliments du bétail à Fougères. Aucune de ces entreprises n'est embranchée, mais elles doivent recevoir une part de leur approvisionnement par chemin de fer.

A l'exception de quelques expéditions d'engrais à la Selle en Luitré (qui n'ont pu être évaluées), le trafic ne comprend que les déchargements de wagons. Les marchandises reçues sont ensuite redistribuées par camion sur le marché local ou régional.

L'évaluation des tonnages ne porte que sur les entreprises ayant accepté d'en donner :

- Dompierre du Chemin : 600 à 800 T/an d'engrais, soit 30 à 40 wagons
- La Selle en Luitré : la direction de l'usine a refusé de donner le montant de ses achats (mais d'après certaines indications, les tonnages doivent au minimum atteindre 2.000 tonnes/mois de potasse et scories)
- Fougères : 4.000 à 5.000 Tonnes/an pour une entreprise (auxquels il faut ajouter les réceptions des entreprises qui n'ont pu être étudiées)
- Louvigné du Désert : 4.800 Tonnes/an pour l'usine d'aliments du bétail
- Antrain : aucune précision n'a pu être obtenue sur les quantités

Les origines de ces produits varient selon leur nature :

- les engrais proviennent généralement de l'Est.
- les céréales de la Beauce, de la Champagne, de la région parisienne
- les tourteaux de Dieppe, Compiègne

2/ Bestiaux

Le trafic de bestiaux a lieu à Fougères où se tient tous les vendredis un marché très important (premier marché de province) Les transactions portent annuellement sur 120.000 têtes de bétail environ, destinées à l'élevage ou acheminées vers des abattoirs.

Le Trafic SNCF ne comporte que des expéditions de bétail, (essentiellement des bovins), les bêtes étant amenées jusqu'à Fougères par camions.

On peut estimer à 30.000 ou 40.000 têtes par an les expéditions de bestiaux par chemin de fer, soit approximativement 30 à 40 % du total des achats sur le marché. Ces envois nécessitent 1.500 à 2.000 wagons par an. La fréquence des départs est irrégulière, le maximum se situant entre les mois d'août et décembre (de 30 à 50 wagons par semaine pendant cette période).

Les transports par fer s'effectuent sur de longues distances. D'après une étude datant de 1960, 71 départements étaient desservis et des exportations étaient dirigées vers l'Italie. Actuellement, la situation n'a pas évolué et les expéditions de bétail par fer intéressent l'ensemble du marché français et les marchés étrangers.

3/ Matériaux de construction et de voirie - monuments de granit

Le trafic s'effectue au départ de Fougères et au nord de Fougères à Louvigné, Villamée, Tremblay, Antrain, St-Brice en Cogles. Il comporte des chargements de graviers à Fougères, des chargements de pavés de granit, de matériaux de construction et de monuments de granit sur le reste de la voie.

A Fougères : 90.000 tonnes/an de gravier sont chargées sur wagon par la Société du Rocher coupé qui exploite une carrière ; le gravier est vendu à la SNCF pour ses travaux d'équipement.

Produits granitiques du Bassin de Louvigné : 27.589 tonnes de granit ont été chargées sur la voie à Villemée (4.770), Louvigné (20.940) St-Brice (1.841) Tremblay (23) Antrain (15).

Compte tenu du grand nombre d'exploitations (artisanales, petites et moyennes entreprises), il n'a été possible d'obtenir que des renseignements d'ordre qualitatif : il semble qu'un très faible pourcentage de la production de monuments de granit soit expédié par chemin de fer, par contre, les matériaux de construction destinés à la voirie urbaine (essentiellement des pavés et dans une moindre mesure des bordures) sont généralement chargés sur wagon.

Les monuments de granit sont dirigés vers des destinations très nombreuses, les matériaux de voirie vers les grands centres urbains.

4/ Divers

D'autres entreprises industrielles ou commerciales utilisent le chemin de fer :

- Fougères : l'usine à gaz (E.G.F), la Société SIMMONS (fabrique de matelas); le comptoir d'explosif de Bretagne (commerce de fers, d'explosif, d'isorel), un commerçant de fourrage. L'usine à gaz et le comptoir d'explosif de Bretagne sont embranchés.

- Antrain : la société des alcools du Vexin (distillerie) qui possède un embranchement particulier.

Le trafic est réparti de la façon suivante :

- Fougères : - réceptions de 2.000 tonnes/an de propane par wagons de 20 ou 40 tonnes (soit un maximum de 100 wagons et un minimum de 50 wagons). Le gaz provient de Lacq.
- réceptions de matières pour la confection de matelas et sommiers (aucune indication de tonnage n'a pu être obtenue).
- expéditions de matelas et de sommiers : environ 200 wagons/an (en moyenne 200 matelas par wagon complet pour un chargement de 5 tonnes)
- Expéditions vers l'Ouest et le Sud-Ouest.
- réceptions de 480 tonnes/an d'isorel, soit environ 24 wagons.
- réceptions de 500 tonnes/an de fourrage.
- Antrain : - expéditions : 7.500 hl d'alcool par an, soit 30 wagons citernes et 400 T de marc de pomme, soit 30 wagons L'alcool est dirigé vers Mayenne et Ris-Orangis, le marc de pomme vers le Sud de la France (Marseille - Toulouse)

II - RAISONS DE L'UTILISATION DE LA SNCF - Dépendance vis-à-vis de la SNCF -

1/ Grains - Engrais - Aliments du bétail

Dompierre du Chemin : l'entreprise reçoit la totalité de ses engrais par chemin de fer. Aucune raison n'a été précisée, mais il faut supposer que possédant un embranchement particulier, les réceptions par la SNCF facilitent les opérations de manutention.

La Selle en Luitré : la société de la Haute Cherinne est embranchée, ce qui lui permet de recevoir la totalité des matières premières par chemin de fer. L'usine est équipée pour décharger automatiquement les wagons et limite les pertes de produit au cours des opérations de manutention. Enfin, les transports par chemin de fer lui permettent de recevoir de grosses quantités de matières premières par voyage et ainsi d'assurer des stocks suffisants.

Fougères : l'entreprise commerciale étudiée possède un embranchement particulier et utilise la SNCF pour la totalité de ses réceptions : d'une part, l'embranchement réduit les manutentions, d'autre part le directeur pense que les coûts de transport par fer des céréales et des engrais sont moins élevés que par route (- 20 %).

Louvigné du Désert : l'usine d'aliments du bétail est embranchée et reçoit 20 % de ses matières premières par chemin de fer (céréales). L'usine utilise peu la SNCF car ses capacités de stockage sont réduites. Ne pouvant recevoir de grosses quantités de marchandises (> à 20.000 T/an). Elle ne peut obtenir de réduction de tarif. Le directeur ne pense pas qu'il y ait des différences entre les tarifs fer et route et actuellement les transports routiers sont mieux adaptés à ses besoins.

Antrain : le moulin n'est pas embranché. L'entreprise utilise les transports ferroviaires comme appoint pour ses approvisionnements, les tarifs route étant moins élevés que les tarifs fer (aucune donnée quantitative n'a pu être obtenue).

2/ Bestiaux

Le bétail est expédié à partir de Fougères à raison de 30 à 40 % par fer et 60 à 70 % par route. Le développement du marché a entraîné celui des transports routiers qui desservent les régions situées à des distances inférieures à 250 ou 300 km de Fougères.

Par contre, pour les expéditions sur longues distances, la SNCF applique des tarifs inférieurs aux tarifs routiers : la différence entre les coûts de transport est importante à partir de 250 - 300 km et s'accroît avec les distances à parcourir.

3/ Matériaux de construction, voirie - monuments de granit

Fougères : le gravier est expédié par la SNCF pour son propre usage. Les achats de la SNCF représentent 45 % de la production de la carrière du Rocher coupé (le reste de la production, 55 %, étant livré par camion dans une zone de 50 à 70 km de rayon).

Bassin de granit : les granitiers n'expédient par chemin de fer que des livraisons de gros tonnage, les tarifs fer étant moins élevés que les tarifs routiers. Le chemin de fer n'est rentable que si les clients ont la possibilité de stocker les produits reçus à proximité de la gare d'arrivée. Les transports routiers ont pris de l'importance au détriment du trafic ferroviaire, car ils permettent de supprimer les manutentions nécessitées par le chargement et le déchargement des wagons et les transports sur courte distance du lieu de production à la gare et de la gare d'arrivée au lieu de destination.

4/ Divers

Fougères : E.G.F : l'usine à gaz reçoit la totalité du propane par fer. L'usine est embranchée et les wagons sont dépotés directement dans des cuves de stockage.

Société Simmons : l'entreprise située à 300 mètres de la gare, ne possède pas d'embranchement. Le choix du moyen de transport pour les réceptions est effectué par le service central d'achats de la Société à Paris, qui se base sur les différences de tarif. Pour ses ventes, l'entreprise doit pouvoir expédier des marchandises volumineuses, mais de poids relativement faible. En fonction de ces impératifs, seule la SNCF

lui permet d'obtenir des coûts de transport acceptables pour les longues distances. Les transports sur courtes distances (30 à 35 % de la production) s'effectuent par route.

Comptoir d'explosif de Bretagne : l'entreprise regroupe trois activités différentes : commerce d'explosif, de fers et d'isorel. L'entreprise n'utilise plus la SNCF pour les explosifs, les tarifs appliqués étant prohibitifs. Par contre, elle reçoit la totalité de l'isorel par wagons complets.

Commerce de fourrage : l'entreprise qui n'est pas embranchée, reçoit 20 % du fourrage par la SNCF. Le coût du transport par fer est plus élevé que celui du transport routier, du fait des manutentions qu'il entraîne. L'entreprise utilise de préférence les transports routiers.

Antrain : Société des Alcools du Vexin : les expéditions ne sont effectuées par chemin de fer qu'à la demande des clients (Etat ou particuliers). Les expéditions par la SNCF représentent 50 % des envois d'alcools et la totalité du marc de pomme. Généralement, même pour les longues distances, l'entreprise s'adresse aux transporteurs routiers : les calculs ont montré que si les coûts de transport pour le concentré de jus de pomme par camions-citernes sont à l'indice 100, les coûts de transport par wagons sont à l'indice 155.

III - CONSEQUENCES DE LA SUPPRESSION DE LA LIGNE -

Les conséquences peuvent être envisagées en fonction de la nature des produits et de la localisation du trafic.

1/ Grains - engrais - aliments du bétail

Les renseignements sur les coûts de transport varient selon les sources.

Engrais : il semble que le tarif SNCF soit moins élevé que les tarifs routiers (- 20 % selon un commerçant). Les entreprises embranchées peuvent recevoir des quantités importantes de marchandises et organiser leur stockage. L'interruption de la ligne concernerait surtout les entreprises embranchées en particulier la Société de la Haute Cherinne qui reçoit des tonnages importants de scories et potasse en provenance de l'Est et qui a organisé le rythme de ses entrées en fonction du trafic ferroviaire.

Enfin, il faut signaler que les engrais sont chargés de préférence sur wagon par les fournisseurs.

Céréales - tourteaux : les coûts de transport route-rail sont à peu près équivalents. Une grande partie du trafic est déjà organisé par route et les conséquences sur les prix des marchandises livrées ne devraient pas être importantes. Néanmoins, l'usine d'aliments du bétail de Louvigné construite récemment et qui est embranchée, pense pouvoir utiliser le chemin de fer dans l'avenir si elle accroît ses capacités de stockage.

2/ Bestiaux

Pour que le marché de bestiaux de Fougères soit équilibré, il est nécessaire que les commerçants puissent avoir à leur disposition les transports routiers et ferroviaires : en effet, si les transports routiers sont utilisés de préférence sur les distances ne dépassant pas 250 - 300 km (du fait de leur rapidité, parce qu'ils évitent le chargement et déchargement des wagons et les transports sur courte distance), une part importante des expéditions s'effectue par chemin de fer (30 à 40 %), les tarifs de la SNCF étant moins élevés que les

tarifs routiers pour les gros chargements expédiés sur de longues distances.

On peut prévoir que la suppression de la ligne désorganisera le marché de Fougères :

- les commerçants, désirant exporter du bétail ou effectuer des expéditions sur de longues distances, iront sur d'autres places que celle de Fougères.
- le marché de Fougères pourra même perdre une part plus importante de sa clientèle : l'actuelle diversité de l'offre et de la demande permet leur adaptation, si la demande diminue, il est possible que de nombreux vendeurs, n'étant plus certains de trouver des débouchés, se dirigent vers d'autres marchés mieux équilibrés.
- enfin, la suppression de la ligne contrarie les possibilités d'extension du marché : il existe un projet ayant pour but la création d'un marché d'intérêt européen dont le coût est estimé à 12 millions de francs.

Ce marché comporterait naturellement un embranchement particulier. Il n'est pas douteux que la suppression de la ligne entraînerait la révision du projet et semble-t-il en empêcherait la réalisation.

3/ Matériaux de construction, de voirie - monuments de granit

Il faut distinguer le trafic de Fougères et celui de l'ensemble des exploitations de carrière de granit.

Fougères

Les expéditions de gravier sont effectuées par la SNCF pour son propre compte. Dans la mesure où les tonnages sont importants (\approx 90.000 T/an) et les distances à parcourir relativement longues (hors département), il est certain que le transport par chemin de fer est le mieux adapté.

L'interruption du trafic ferroviaire pourrait entraîner la perte d'un marché représentant 45 % de la production de la Société du Rocher coupé qui exploite la carrière de Fougères.

Bassin de granit

Le transport par fer n'est utilisé par les exploitants de carrière que pour les envois très pondéreux (essentiellement des pavés) et dans la mesure où les clients ont la possibilité de stocker les marchandises à proximité de la gare d'arrivée - dans ce cas les tarifs de la SNCF sont moins élevés que les tarifs routiers).

Les granits français sont actuellement concurrencés par l'importation de granits étrangers vendus à très bas prix, l'augmentation des coûts de transport (en cas de suppression de la ligne) pourrait mettre la profession dans une situation encore plus difficile vis-à-vis de la concurrence étrangère.

4/ Divers

L'usine à gaz et l'usine des matelas Simmons sont les deux entreprises les plus directement concernées par l'interruption de la ligne de chemin de fer.

Le propane est transporté jusqu'à l'embranchement de l'usine à gaz par wagons-citernes. La suppression de la ligne entraînerait une rupture de charge. L'usine devra recevoir du propane par des citernes pouvant être chargées sur wagon et camion, mais la gare la plus proche, celle de Vitré est située à 29 km de Fougères.

L'usine des matelas Simmons trouvera difficilement des transports de remplacement sans augmentation de coût, surtout pour les expéditions de matelas sur de longues distances.

Les transporteurs routiers ne sont pas équipés pour transporter des marchandises très volumineuses et de poids relativement faible (le chargement d'un wagon complet de 200 matelas pèse environ 6 tonnes). L'usine Simmons se trouvera dans une situation concurrentielle défavorisée par rapport aux autres usines de matelas pouvant disposer des transports ferroviaires.

Les autres entreprises (le comptoir d'explosif de Bretagne, le commerce de fourrage, la société des alcools du Vexin) n'ont pas les mêmes intérêts : le comptoir d'explosif de Bretagne n'utilise le chemin de fer que pour les réceptions d'isorel, ce qui représente des tonnages relativement faibles (40 tonnes par mois), l'entreprise commerciale de fourrage ne reçoit que 500 tonnes/an de fourrage par la SNCF et les tarifs des transports routiers sont moins élevés que les tarifs de chemin de fer. La société des alcools du Vexin a établi que les coûts des transports par camion-citerne étaient moins élevés que les coûts par wagons-citernes (-55 % pour le transport du concentré de jus de pomme).

CONCLUSION

Différents éléments interviennent en faveur du maintien de la ligne.

- l'activité des exploitants de carrière de granit : déjà concurrencés sur le marché intérieur par les importations de granit, les exploitants soutiendront difficilement leurs positions sans les moyens de transport appropriés (fer et route)
- marché de bestiaux de Fougères : le chemin de fer est un des éléments fondamentaux de l'équilibre actuel du marché et de son expansion future.
- enfin, l'interruption de la ligne mettrait en difficulté un certain nombre d'entreprises dont l'usine à gaz, l'usine des matelas Simmons, la carrière du Rocher coupé de Fougères et les entreprises effectuant le commerce des engrais.

°

° °

FICHES D'ENQUETES

S O M M A I R E

	pages
<u>Grains - engrais - aliments du bétail</u>	15
Commerce d'engrais	16
Société de la Haute Cherinne	17
Entreprises DOUARD et LAUNAY	19
Moulin d'ANTRAIN	21
Usine d'aliments du bétail	22
<u>Marché de bestiaux</u>	25
Marché de bestiaux de Fougères	26
Marché de Fougères	28
<u>Matériaux de construction</u>	31
Carrière du Rocher coupé	32
Bassin de granit	33
<u>Autres entreprises industrielles et commerciales</u>	36
E.G.F. de Fougères	37
Usine de Vitré	38
Société SIMMONS	39
Comptoir d'explosifs de Bretagne	42
Commerce de fourrage	44
Société des alcools du Vexin	45

GRAINS - ENGRAIS

ALIMENTS du BETAIL

COMMERCE D'ENGRAIS

Situation : Dompierre du Chemin
Embranchement particulier

I - RECEPTIONS -

- engrais : 600 à 800 T/an
(30 à 40 wagons par an)
- engrais livrés franco

n'intervient pas dans le choix du moyen de transport
ne connaît pas les coûts.

II - EXPEDITIONS -

livraisons dans un rayon de 5 à 6 km
transport : route

Remarques

- installations vétustes
- l'embranchement est en mauvais état : les frais de remise en état (à la charge de l'utilisateur) s'élèveraient à 1.000,00 F

SOCIETE DE LA HAUTE CHERINNE (vu gérant de l'usine)

Activité : usine d'engrais

Situation : la Selle en Luitré (I. et V.) - embranchement particulier

Création de l'usine : 3 ans

I - RECEPTIONS -

- potasse d'Alsace
- sylvinite
- scories

(a refusé de donner une évaluation des tonnages reçus)

1. Origine

- potasse) en provenance d'Alsace
- sylvinite)
- scories en provenance de l'Est et Nord-Est

2. Moyens de transport

- potasse)
- sylvinite } arrivent en vrac par SNCF (wagons complets)
- scories (

(a refusé de donner des indications sur les coûts de transport)

II - EXPEDITIONS -

engrais (en sac)

1. Destination : Ille et Vilaine - Mayenne - Calvados - Orne - Finistère -
Régions Ouest de la France

2. Moyens de transport

- 10 % : transporteur public
- 20 % : fer (régions de l'Ouest)
- 70 % : clients : par route avec leurs propres camions

3. Manutention

un embranchement particulier

L'usine est équipée pour décharger les wagons et charger les camions.

Appareils de manutention : pelle diesel
sauterelle
vis sans fin
tapis transporteur

III - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT -

Utilise la SNCF pour des raisons diverses :

- les produits remis ont à parcourir de longues distances (les coûts de transport sont plus avantageux par fer que par route)
- le fer permet de recevoir de grosses quantités de matières premières
- les scories en vrac sont difficilement transportables par camion (nécessité d'avoir des camions bachés, pertes durant le transport)
- l'usine est équipée pour décharger des wagons : facilité de manutention, limitation des pertes de produit au cours des opérations de manutention.

Entreprises DOUARD et LAUNAY

Situation : 8 rue Feuteriers (près de la gare de Fougères)
embranchement particulier

Activité : commerce de grains, engrais, aliments du bétail

I - RECEPTIONS -

- céréales)
- tourteaux (4.000 à 5.000 tonnes/an
- son -issues)
- engrais (

1. Origines :

- céréales : Beauce
- tourteaux : Dieppe - Compiègne
- son - issues : Versailles
- engrais : surtout en provenance de l'Est
+ Nantes, Rouen, Granville

2. Moyens de transport

Toutes les réceptions par fer (wagons complets)

3. Coût de transport

- tourteaux : Dieppe-Fougères : 32,05 F la tonne
Compiègne-Fougères : 31,23 F la tonne
- céréales : Beauce-Fougères : 17,50 F la tonne
- engrais : Région Est-Fougères : 32,08 F la tonne

(engrais livrés : franco de port)

II - EXPEDITIONS -

mêmes tonnages

livraisons par route sur un marché régional (camions privés ou clients)

III - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT -

- possède un embranchement : facilité de manutention
- utilisation de la SNCF à la demande des fournisseurs : facilités de chargement (en particulier pour les engrais)
- les tarifs SNCF sont moins élevés que tarifs routiers pour les engrais et les céréales (- 20 ou 30 %)
- le directeur pense que les tarifs pour ces deux produits ne correspondent pas aux coûts réels afin d'encourager l'utilisation des engrais et des aliments du bétail par les agriculteurs
- s'il n'y avait pas d'embranchement, l'entreprise ferait venir une partie de ses achats par route.

o

o o

MOULIN D'ANTRAIN (Monsieur Baudry)

Situation : Antrain à 2 km de la gare

Activité : Minoterie - commerce de grains, d'aliments du bétail

N'a pas pu donner une évaluation des tonnages reçus, ni des tarifs appliqués.

Pour le choix des transports, s'oriente vers les transports routiers :

- ne possède pas d'embranchement
- préfère les transports routiers qui évitent les manutentions
- les tarifs SNCF sont plus élevés que les tarifs routiers (+ 50 %)

USINE D'ALIMENTS DU BETAIL

Situation : Louvigné du Désert
près de la voie de chemin de fer - embranchement particulier

Début d'exploitation : 1966

Activité : production d'aliments du bétail

I - RECEPTIONS -

- céréales	}	1.6000 T/mois
- tourteaux		
- farines animales	(400 T/mois
- caroubes		
- premices		

1. Origines - moyens de transport

- blé : approvisionnement local (30-50 km)		par route (en vrac)
- orge : provenance Beauce :		par route (en vrac)
maïs roux		
- avoine : provenance Champagne :		par fer (en vrac ou ou par route en sac)
- maïs blanc : provenance de St-Nazaire :		par fer (en vrac ou par route)
- tourteaux : - soja	} provenance de	par route (en vrac)
- arachide		
- palmistes provenance de la région :		par route (en sac)
- farines animales : approvisionnement régional		par route
- farines de poissons : provenance du Havre :		par route
- caroubes : provenance de Nantes :		par route
- premices : provenance de Vannes :		par route

Répartition : fer-route

- 90 % par route (1.800 T/mois)
- 10 % par fer (200 T/mois)

2. Coût de transport

Les tarifs par route sont équivalents aux tarifs par fer.
coût par route (quels que soient le tonnage et le produit)

exemple : Nantes - Louvigné = 20 F la tonne
St-Nazaire-Louvigné 21 F la tonne
Dépt. Vienne
Louvigné = 23 F la tonne

II - EXPEDITIONS -

Livraisons d'aliments du bétail (2.000 T/mois)

Ventes à des grossistes ou livraisons en culture.

Destination : Ille et Vilaine - Mayenne - Manche - Orne - Côte du Nord -
Morbihan -

Moyens de transport : route

Transporteur routier
Clients (avec leurs propres véhicules)
Camions privés : - 3 camions de 10 T
 - 1 camion de 8 T

III - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT -

L'usine est de création récente (6 mois) et a été équipée pour réceptionner les marchandises par route et par fer (embranchement particulier). Installation d'un tremis pour décharger les wagons et d'un trémis pour décharger les camions.

Raisons d'utilisation des transports routiers :

- transporteurs routiers roulent au tarif fer
- capacités de stockage insuffisantes pour recevoir de grosses quantités de marchandises. Transports routiers mieux adaptés aux possibilités de stockage.

Raisons d'utilisation de la SNCF :

- à la demande des fournisseurs (facilités de chargement)
- quand les livraisons ne doivent pas être très rapides (SNCF demande des délais de livraison plus longs que les transporteurs routiers)

Evolution :

L'activité de l'usine a rapidement progressé : en 6 mois les livraisons sont passées de 700 T/mois à 2.000 T/mois (depuis la création de l'usine).

Si l'accroissement de la production se poursuit, la direction envisage l'extension des capacités de stockage. Dans ce cas, elle pense pouvoir utiliser avantageusement le transport SNCF : les tarifs par fer sont dégressifs à partir d'un certain tonnage reçu : minimum : 20.000 T/an

°

° °

MARCHE de BESTIAUX

MARCHE DE BESTIAUX DE FOUGERES

Situation : Fougères à 200 mètres de la gare

Activité :

- le marché de Fougères est le premier marché de bestiaux de province
Marché hebdomadaire (vendredi)
- selon une étude effectuée en 1960, plus de 60.000 têtes de bétail
ont été négociées (essentiellement des bovins) pendant l'année.
Actuellement, le nombre de têtes vendues s'élèverait à 120.000 par an.
(selon la coopérative de viande de Fougères)
- les acheteurs et les vendeurs sont des négociants, les éleveurs ne
viennent pas directement à Fougères. Selon l'étude de 1960, près de
400 commerçants ont effectué régulièrement des transactions sur le
marché.
- le bétail amené par route jusqu' à Fougères provient de l'Ille et
Vilaine et des départements limitrophes : Mayenne, Orne, Manche,
Côtes du Nord, Loire Atlantique, Maine et Loire.
- les destinations des expéditions sont très nombreuses : les expédi-
tions sont dirigées sur l'ensemble du territoire et vers les pays
étrangers (en particulier l'Italie (en 1960, le bétail était expédié
vers 71 départements et vers l'Italie).

Transport

Les transports par route et par fer sont utilisés pour l'expédition
du bétail.

En 1960, la répartition entre fer et route était la suivante :

- 50 % route (31.918 têtes)
- 50 % fer (30.514 têtes)

Actuellement, pour un volume de transactions plus important, la
répartition serait la suivante : (120.000 têtes)

- 60 à 60 % route : 80.000 à 90.000 têtes/an
- 30 à 40 % fer : 30.000 à 40.000 têtes/an

Le transport par route est utilisé pour les distances ne dépassant pas 250 km, le transport par fer pour les distances supérieures.

Pour les distances inférieures à 250 km :

- le coût de transport par route est équivalent au coût de transport par fer
- les livraisons s'effectuent plus rapidement par route que par fer
- le transport routier permet d'effectuer les livraisons jusqu'au lieu de destination final et évite le déchargement des wagons et le transport sur courte distance.

Pour les distances supérieures à 250 km :

- le coût de transport par fer est moins élevé que par route.

Evolution future :

Un projet, ayant pour but la création d'un marché européen, serait à l'étude (il aurait été approuvé par la commission de la CEE)

Ce marché situé à Fougères, à l'extérieur de l'agglomération, comporterait un embranchement SNCF. Les investissements s'élèveraient à 12 millions de F (1.200 millions d'AF). Il permettrait la négociation de 4.000 têtes par semaine.

°
° °

MARCHE DE FOUGERES

(Renseignements obtenus auprès de M. BAUDOIN , chargé de l'expédition du bétail par SNCF)

Moyenne des expéditions par SNCF

Janvier à juin :	environ 15 wagons par semaine
Juillet :	30 wagons par semaine
Août :	35 wagons par semaine
Sept. Oct. Nov. :	50 wagons par semaine
Décembre :	40 wagons par semaine

De 1.500 à 2.000 wagons/an.

Nombre de bêtes par wagon (bovins)

20 bêtes par wagon (maximum)

Le développement du marché a entraîné celui du trafic routier. Le transport par route s'effectue sur des distances inférieures à 250 ou 300 km de Fougères (pour ces distances, le coût du transport par route est sensiblement le même que par fer, en outre il est plus rapide et évite une manutention à l'arrivée). Au-dessus de 300 km, le coût du transport par fer est moins élevé que par route. La SNCF est utilisée pour les longues distances et pour les gros chargements (wagons complets).

Coûts de transport

- coût du chargement d'un wagon (préparation du wagon, tonnage, chargement)

40,00 F par wagon

- coût du transport par route (gros bovins)

250-300 km : 25,00 F par tête de bétail

300-400 km : 30,00 F à 40,00 F par tête de bétail

500 km : 50,00 F par tête de bétail

(environ 10,00 F par 100 km supplémentaires)

- coût de transport par fer : les tarifs SNCF s'appliquent aux mètres-carrés de wagon utilisés (les tarifs étant moins élevés pour l'utilisation d'un wagon complet : 22 m²).

Le chargement s'effectue en général pour 22 m² (wagon complet) éventuellement pour 18 m².

Pour les transports par fer, au coût du fret, il faut ajouter les charges entraînées par le chargement, le déchargement des wagons et les transports sur courte distance jusqu'au lieu de destination finale.

V E A U X

Km	Barême par m (pour 10 m ²)	Barême par m (pour 22 m ²)
150 - 300	14,19 F à 21,74 F	7,79 F à 11,93 F
301 - 400	22,24 F à 26,72 F	12,21 F à 14,65 F
401 - 700	27,43 F à 39,91 F	15,05 F à 21,90 F
701 - 1.250	40,72 F à 61,23 F	22,36 F à 33,61 F

CHEVAUX - VACHES - BOEUFs

Km	Barême par m (par 10 m ²)	Barême par m (par 22 m ²)
150 - 300	15,53 à 24,62	8,53 à 13,51
301 - 400	25,25 à 31,00	13,86 à 17,02
401 - 700	31,96 à 49,86	17,54 à 27,36
701 - 1250	51,14 à 81,91	28,07 à 44,96

Superficies théoriques

Chevaux : 1,50 m²
 Boeufs - vaches : 1,25 m²
 Vaches - génisses - poulains : 1 m²
 Veaux de - de 250 kg : 0,49 m²
 Veaux de - de 60 kg : 0,37 m²

MATERIAUX de CONSTRUCTION

CARRIERE DU ROCHER COUPE

Situation : Fougères (à la limite de l'agglomération)
64, bd de Rennes
à 1,5 km - 2 km de la gare

Activité : extraction de graviers

Production : 200.000 tonnes de graviers/an

Destination : 90.000 tonnes livrées à la SNCF
110.000 tonnes livrées aux Ponts et Chaussées, à l'industrie
du bâtiment

Moyens de transport

- 90.000 tonnes sont chargées sur wagons (l'entreprise effectue le transport jusqu'à la gare et le chargement des wagons avec ses propres camions) wagons commandés par la SNCF.
- 110.000 tonnes sont livrées directement aux clients (en général sur chantier). Transport routier effectué par l'entreprise avec ses camions dans un rayon de 50 à 70 km autour de Fougères.

Matériel utilisé : 6 camions

BASSIN DE GRANITI - Caractéristiques

Le bassin de granit s'étend au Nord de Fougères dans la région de Louvigné du Désert (à l'Est) et de St-Brice en Cogles (à l'Ouest).

Le bassin de granit de la région de Bretagne (et en particulier celui d'Ille et Vilaine) est le plus important de France.

Production de granit en 1965 (exploitation de plus de 5 employés)

- région de Bretagne : nombre d'exploitations : 47
production de pavés et bordures : 52.400 tonnes
- bassin d'Ille et Vi-
laine nombre d'exploitations : 32
production de pavés d'échantillons : 3.000 T
production de pavés mosaïque : 13.500 T
production de bordures de trottoir 21.400 T

(source : Syndicat des Carrières et matériaux de Bretagne)

Les types d'exploitation sont très divers : exploitations artisanales, petites et moyennes entreprises. Le nombre d'exploitants est élevé. Outre les exploitations artisanales, on dénombre sur le bassin d'Ille et Vilaine 32 exploitations de plus de 5 employés.

La production du bassin est essentiellement constituée de pavés (destinés aux travaux de voirie) et de bordures de trottoir. En outre, de nombreuses entreprises produisent des monuments de granit (en général des monuments funéraires).

II - UTILISATION DU CHEMIN DE FER - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT -

- trafic effectué sur la ligne :

chargement de granit au départ de : (année 1966)

- Villemée	:	4.770 T
- Louvigne du Désert	:	20.940 T
- St-Brice en Cogles	:	1.841 T
- Tremblay	:	23 T
- Antrain	:	15 T

- il n'a pas été possible d'obtenir auprès des entreprises des renseignements quantitatifs précis, cependant certaines données d'ordre qualitatif peuvent être établies :

On peut distinguer deux types de production :

- les pavés et bordures
- matériaux de construction, monuments funéraires

1. Les pavés et les bordures de trottoir, destinés aux travaux de voirie, sont expédiés vers les centres urbains. Le choix du moyen de transport s'effectue en fonction de la nature des produits, de l'importance des tonnages, des coûts de transport et des opérations de manutention.

- bordures : elles sont généralement chargées sur camion, le transport par route présentant les avantages suivants :
 - chargement du camion sur le lieu de production (évite le transport de la carrière à la gare la plus proche)
 - déchargement sur le chantier de travail (évite le transport de la gare au chantier)
 - expéditions de quantités moyennes adaptées au rythme de la demande (souplesse du transport)
 - évite les opérations de stockage au lieu de destination
- pavés mosaïque : (pour le pavage des voies urbaines) sont en général expédiés par fer pour les raisons suivantes :
 - les expéditions portent sur des volumes et des tonnages importants
 - sur longues distances (pour de forts tonnages) les coûts de transport par fer sont plus avantageux que par route (aucune évaluation du coût de transport n'a pu être obtenue)
 - les municipalités auxquelles sont destinées les pavés ont la possibilité de les stocker.

2. Matériaux de construction, monuments funéraires sont le plus souvent expédiés par route : le transport routier permet d'éviter les opérations de manutention au départ et à l'arrivée : chargement du camion sur le lieu de production, livraison des produits chez les clients (suppression des transports sur courte distance de la carrière à la gare et de la gare au lieu de destination, suppression des opérations de chargement et déchargement des wagons).

Pour l'ensemble du bassin et pour les différents types de production, il semble que les transports routiers se soient développés au détriment du transport ferroviaire sans que celui-ci soit abandonné. L'utilité de la SNCF reste certaine pour les expéditions de gros tonnages vers les centres urbains (coûts de transport moins élevés).

AUTRES ENTREPRISES

INDUSTRIELLES et COMMERCIALES

E.G.F. de FOUGERES

Activité : usine à gaz (production de gaz par cracking)

Situation : Fougères - embranchement particulier

I - RECEPTIONS -

Propane en provenance de Lacq

- tonnage : 1.800 T/an (juillet 65-juin 66)
(actuellement environ 2.000 T/an)

- moyen de transport

réception par fer : wagons citernes de 20 T (50 m3) ou 40 T (100 m3)

II - UTILISATION DE LA SNCF -

L'usine possède un embranchement particulier. Les wagons sont dépotés directement dans 3 citernes (2 de 100 m3 et une de 150 m3)

Ne connaît pas les coûts de transport.

Utilise la SNCF pour les raisons suivantes :

- situation à proximité de la voie de chemin de fer
- transport du propane sur longue distance
- utilisation de l'embranchement
- wagons dépotés directement dans les cuves de stockage

Bonne organisation des transports. N'envisage pas d'autres moyens (les usines éloignées des voies de chemin de fer doivent utiliser des wagons spéciaux qui peuvent être chargés sur camion).

↳

USINE DE VITRE

Même situation - mêmes problèmes

Réceptions : air propané

Tonnages reçus : inférieurs à ceux de Fougères
environ : 500 T/an d'air propané

Pour tous les travaux d'équipement (installation de conduits, de lignes) l'E.G.F utilise les transports routiers. Ce matériel (câbles, conduits, poteaux) est transporté à Fougères et sur les chantiers, soit par le camion de l'E.G.F, soit par les fournisseurs.

°
° °

SOCIETE SIMMONSSituation : Fougères - 16, rue PoulletActivité : fabrique de matelas et de sommiersI - RECEPTIONS -

- Matières premières :
- effiloché de coton
coton brut
 - fil d'acier
 - produits de garnissage (crin végétal, fibres de coco, fibres de sisal)
 - tissus
 - produits annexes : fils, ficelles, plumes, percale, agrafes, poignées, pieds de sommiers
 - bois
 - fuel

Ne peut pas donner une évaluation des tonnages reçus par catégorie de produit. Dans l'ensemble, reçoit environ 20 T de matières premières par jour.

Origine - Moyens de transport

Pour les matières premières les plus importantes :

- coton effiloché : (Lisieux, Rennes, Calvados) camions (transporteur)
- coton brut : importation : le Havre : fer (wagons complets)
- garnissage : importation Nantes - le Havre : fer (wagons complets)
- tissus : Nord, Belgique, Amérique : fer (wagons complets)
Laval (I. et V.) : route (transporteur)
- fils d'acier : Loire - Ain : fer (wagons complets)
Eure - Le Havre : route (transporteur)
- bois : Paris : fer (wagons complets)
Morbihan : route (transporteur)

Ne peut pas donner une répartition des tonnages reçus par SNCF et par route. Pense que les réceptions par fer sont légèrement supérieures aux réceptions par route.

Ne peut pas donner une évaluation des coûts de transport : les décisions en matière de transport sont prises par le service central d'achat des usines SIMMONS à Paris.

II - EXPEDITIONS -

1. Production : 250 matelas et sommiers par jour
tonnage : 7,5 tonnes/jour (poids moyen d'un matelas : 30 kg)
2. Destinations : doit approvisionner les dépôts des usines SIMMONS dans la région Ouest de la France (de Rouen à la frontière espagnole)
Dépôts : Tours - Angers - Lorient - Nantes - Rennes
Bordeaux - Pau - La Rochelle - Toulouse - Biarritz - Rouen -
3. Moyens de transport : toutes les livraisons sont effectuées franco
 - 65 à 70 % des livraisons par fer (longues distances vers Bordeaux, Pau, La Rochelle, Toulouse, Biarritz, Rouen)
175 matelas/jour
 - 30 à 35 % des livraisons par route (camion privé de 6 T : 42 m3 de caisse) vers Tours - Angers - Lorient - Nantes - Rennes (courtes distances)
75 matelas/jour

III - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT - UTILISATION DE LA SNCF -

1. Réceptions : la direction de l'usine n'intervient pas dans le choix du moyen de transport : le service central d'achat décide du transport selon la nature des produits, les distances à parcourir et les coûts. Reçoit par wagons complets : le coton brut, les produits de garnissage (en balles pressées de 300 à 350 Kg), certains tissus, des fils d'acier et du bois.

2. Expéditions : problème à résoudre : expéditions de produits finis ayant un volume important pour un poids relativement faible : ne peut pas faire appel à un transport routier, les coûts de transport par route étant trop élevés pour le nombre de matelas et sommiers transportés.

- pour les courtes distances : utilise un camion privé pouvant contenir au maximum 100 matelas ou sommiers (poids : 3 T)
- pour les longues distances : utilise la SNCF. Un wagon de 25 m² peut contenir de 170 à 250 matelas ou sommiers (en moyenne : 200 matelas) chaque wagon est comptabilisé pour un poids théorique de 5 tonnes.

Sur les longues distances, les tarifs SNCF sont plus avantageux que les tarifs route :

Exemple : route (camion privé) Fougères - Tours
pour 100 matelas : 120,00 à 150,00 F
fer (wagon complet) Fougères - Bordeaux
pour 200 matelas : 510,00 F

°

° °

COMPTOIR D'EXPLOSIFS DE BRETAGNE (Monsieur Messe)Situation : Fougères - rue des Frères DévériaActivité : commerce d'explosifs

commerce d'acier

commerce d'isorel

I - RECEPTIONS -

- 100 T/mois d'explosifs
 - 40 T/mois d'isorel
 - 10 T/mois de fer
- } origines diverses
de Boulogne s/mer

1. Moyens de transport

- isorel : SNCF wagons complets (40 T/mois)
- fer
- explosif } route : livraisons par fournisseurs

2. Coût de transport

Explosifs : la SNCF applique le barême D 82 : coûts de transport prohibitifs (utilisation de la route)

Exemple : 100 kg sur 100 km = 700 F par SNCF
100 kg sur 100 km = 20 F par route

II - EXPEDITIONS -

mêmes produits, mêmes tonnages

- livraisons dans une zone de 200 à 250 km
- transport : route - véhicules privés :
 - 1 camion
 - 4 camionnettes
 - o 2 de 1.800 kg
 - o 1 de 1.200 kg

(doit livrer les explosifs par petites quantités : interdiction de stockage)

III - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT -

- possède un embranchement particulier
- utilisation de la SNCF pour les réceptions d'isorel (2 wagons par mois)
- n'utilise plus la SNCF pour les explosifs :
 - tarifs trop élevés
 - irrégularité des livraisons

◦
◦ ◦

COMMERCE DE FOURRAGE (Monsieur Baudoin)I - RECEPTIONS -

2.500 T/an de fourrage

1. Origine

Loir et Cher - Indre - Vienne - Vendée - Deux Sèvres -

2. Moyens de transport

- 80 % par route (2.000 T) (transporteur)
- 20 % par fer (500 T)

3. Coût de transportExemple : transport de la Vienne à Fougères

- route : 45,00 F la tonne jusqu'au dépôt
 - rail : 45,00 F la tonne (transport.)
 - + 5,00 F (chargement)
 - + 5,00 F (déchargement)
- 55,00 F la tonne (coût total)

II - EXPEDITIONS -

Livraison du fourrage dans une zone de 20 à 25 km autour de Fougères.

III - UTILISATION DE LA SNCF -

Ne possède pas d'embranchement. Le coût total (transport + manutention) est plus élevé par SNCF que par route.

Utilise la SNCF comme appoint.

Orientation vers les transports routiers.

SOCIETE DES ALCOOLS DU VEXINSituation : Antrain sur Cousnon - embranchement particulierActivité : production d'alcool, de concentré de jus de pomme, de marc de pomme, de pulpes de betteraveI - RECEPTIONS -

- pommes : 10.000 T/an
- betteraves : 12.000 à 13.000 T/an

1. Origine

- pommes : zone de 40 km
- betteraves : zone de 60 km
quelques réceptions en provenance du Calvados

2. Moyens de transport

- pommes : 50 % par tracteurs
50 % par camions (camions privés et transporteurs)
- betteraves : une partie par tracteurs (distance de 15 à 20 km)
une partie par camions (transporteur)

II - EXPEDITIONS -

- alcool de betterave : 10.000 hectolitres/an
- alcool de pomme : 5.000 hectolitres/an
- concentré de jus de pomme : 1.000 tonnes/an
- marc de pomme : 400 tonnes/an
- pulpe de betterave : 400 à 500 tonnes/an

Destination - moyens de transport

Alcools : 50 % livrés à la clientèle : Rennes, Nantes, Angers
50 % livrés aux dépôts du service des alcools : Mayenne -
Ris Orangis

Transport : 50 % par camions citernes (7.500 hl)
50 % par wagons-citernes (7.500 hl)

Concentré de jus de pomme : 80 % exportation : principalement Allemagne
20 % marché intérieur

Moyen de transport : camions citernes

Résidus de fabrication :

marc de pomme : vers Toulouse - Marseille

Moyen de transport : wagons

pulpe de betterave : marché régional (60 km)

Moyen de transport : 50 % par tracteurs
50 % par camions

III - UTILISATION DE LA SNCF -

- l'entreprise possède un embranchement SNCF
- toutes les réceptions de matières premières s'effectuent par route (coût de transport SNCF trop élevé)
- pour les expéditions : - 50 % (7.500 hl) des alcools sont expédiés par wagons citernes de 250 hl, soit 30 wagons par an.
- 400 T de marc de pomme, soit environ 30 wagons par an.
- utilise peu la SNCF (coûts trop élevés). N'expédie par wagons qu'à la demande de l'Etat (service des alcools) ou des clients : les coûts de transport sont beaucoup plus élevés par fer que par route (+ 55 % pour le transport du concentré de jus de pomme)
- évolution passée : à la création de l'usine (1929), il existait 3 embranchements SNCF (deux ont été supprimés). Les approvisionnements s'effectuaient par fer, mais le trafic ferroviaire a été abandonné à la suite des hausses de tarif.

LIGNE DE MOUCHARD A SALINS LES BAINS (Jura)

RAPPORT DE SYNTHESE

LIGNE DE MOUCHARD A SALINS LES BAINS (Jura)

CARACTERES GENERAUX

Longueur : 9 km

Trafic analysé : 5.350 tonnes/an

Direction MOUCHARD-SALINS 5.000 tonnes

Direction SALINS-MOUCHARD 350 tonnes

Entreprises étudiées :

- 3 entreprises industrielles
- 3 entreprises commerciales

Entreprises n'ayant pas répondu au questionnaire :

- 2 commerçants en bois-charbon

STRUCTURE DU TRAFIC EN GARE DE SALINS

Utilisateur	Nature du trafic	Tonnage/an	Nbr wagons
Faièneries de SALINS	Déchargement combustible matières premières	1.850 t	90
	Chargement vaisselle	240 t	12
Contre-plaqué Franc-Comtois	Déchargement grumes	200 t	10
Fluotechnique	Déchargement matières premières	-	50
	Chargement produits finis	-	12
Commerce charbons (2 entreprises OSTIN et SODICOM)	Déchargement charbons	1.900 t	95
Commerce grains Ent. FOURNIER	Déchargement matières premières	700 t	35
TOTAL (estimation)	Déchargement	5.000 t	280
	Chargement	350 t	25

STRUCTURE DU TRAFIC DES ENTREPRISES ETUDIEES

(tonnes/an)

		R A I L		R O U T E		TOTAL
		trafic wagons	trafic colis	transport public	transport privé	
Commerce de char- bon OSTIN - SODICOM	Réceptions	1.900	-	-	-	1.900
	Expéditions	-	-	-	1.900	1.900
Faienceries de SALINS	Réceptions	1.850	-	720	-	2.570
	Expéditions	240	1.200 à 1.320	-	-	1.440 à 1.560
Commerce de grains FOURNIER	Réceptions	700	-	-	890	1.590
	Expéditions	-	-	-	1.590	1.590
Contre-plaqué Franc-comtois	Réceptions	200	-	312	-	512
	Expéditions	-	-	512	-	512
T O T A L	Réceptions	4.650	-	1.032	890	6.572
	Expéditions	240	1.200 à 1.320	512	3.490	5.442 à 5.562

N.B. L'entreprise FLUOTECHNIQUE n'a pu fournir d'estimation du tonnage des marchandises reçues et expédiées.

La ligne se présente comme un cul de sac fermé a SALINS, ouvert à MOUCHARD sur les lignes de PONTARLIER à DOLE et de LONS-LE-SAULNIER à DOLE. Le "groupage" des colis individuels s'effectue, pour la région, à BESANCON. Seul le trafic de "wagons complets" intéresse donc la ligne de MOUCHARD à SALINS. Celle-ci ne comporte pas d'embranchement, mais sept entreprises louent à l'année des emplacements sur le terrain de la gare de SALINS. Ce sont :

• Deux entreprises industrielles :

- les Faièneries de Salins
- Fluotechnique (fabrique d'appliques, tubes et diffuseurs lumineux)

• Cinq entreprises commerciales :

- POMATHIOS (commerce de bois)
- CALLIER (commerce de bois)
- FOURNIER (commerce de grains et engrais)
- OSTIN (commerce de charbon à usage domestique)
- SODICOM (commerce de charbon à usage domestique)

L'emplacement loué par cette dernière entreprise est également utilisé par une fabrique de contre-plaqué (le contre-plaqué Franc-Comtois), l'une et l'autre ayant le même directeur.

Ces sept entreprises paient à la SNCF, en plus de la location, une redevance pour avoir des wagons sur leur emplacement et bénéficient de bonifications si elles réalisent un certain tonnage en wagons complets (chargement et déchargement). Ce tonnage est fixé selon la nature de la marchandise. Il semble que la plupart de ces entreprises organisent leur transport de façon à atteindre ce niveau minimum et bénéficier d'une réduction de loyer. En d'autres termes, elles sont plus intéressées par les emplacements de stockage qu'elles louent à la SNCF que par le service de transport que celle-ci leur propose.

Exemple des prix de location : 508 F/an pour 61 m²
et 1.950 F/an pour 900 à 1.000 m²

I - LE TRAFIC : tonnage et volume
(voir le tableau ci-dessus)

Arrivée

Le trafic en gare de SALINS est constitué en quasi-totalité par des arrivages de matières premières pondéreuses pour 5.000 tonnes/an environ (minéraux, grumes, tourteaux, son, combustibles).

L'entreprise FLUOTECHNIQUE (fabrique d'applique, tubes et diffuseurs lumineux) en raison des caractères particuliers aux marchandises reçues et notamment leur faible rapport poids/volume, n'a pas fourni d'estimation des tonnages transportés. Nous savons cependant qu'elle reçoit 50 wagons par an.

D'autre part, les marchands de bois POMATHIOS et CALLIER n'ont pas répondu au questionnaire. Les visites effectuées à leur boutique et aux emplacements loués à la SNCF permettent d'affirmer que les tonnages éventuellement transportés par wagons complets sont très faibles comparativement aux tonnages recensés auprès des autres entreprises. Par ailleurs, la seule scierie importante de SALINS (ROY Frères) effectue ses transports par route.

Départs

Les expéditions par wagons complets sont à peu près nulles et ne concernent que deux entreprises :

- . les Faïenceries de SALINS : 12 wagons par an (240 tonnes)
- . FLUOTECHNIQUE : 12 wagons par an

On trouvera dans les fiches jointes ci-après les pourcentages, par entreprise, des tonnages transportés par route et par fer. Au total, 70 % environ des approvisionnements des entreprises étudiées voyagent par fer, 5 à 10 % de leurs expéditions.

Réceptions	:	5.000 t de marchandises	:	280 wagons
Expéditions	:	350 t de marchandises	:	25 wagons

II - RAISONS D'UTILISATION DE LA VOIE FERREE - DEPENDANCE VIS A VIS DE LA SNCF

Les entreprises sont distantes de la gare de 500 à 1.500 mètres selon les cas. Aucune d'entre elles n'étant embranchée, elles supportent toutes l'inconvénient d'une rupture de charge. Cet inconvénient est minimisé dans la mesure où, comme nous l'avons signalé, les entreprises utilisent les quais de déchargement pour stocker leurs marchandises. C'est tout particulièrement le cas des commerçants de charbon qui viennent s'approvisionner à leur stock, en gare, selon leur carnet de commandes.

Signalons le cas de l'entreprise des Faièneries de SALINS, qui, longée par la voie ferrée, fait dépoter directement des wagons dans ses cuves, à l'aide de tuyaux souples, les 350 tonnes de gaz qu'elle reçoit par an.

Par ailleurs, ce sont également les commerçants de charbon et les Faièneries de SALINS qui sont le plus dépendants de la SNCF tant du point de vue des tonnages transportés que du point de vue de la distance parcourue par les marchandises.

A. Entreprises dépendant de la SNCF : OSTIN - SODICOM Les Faièneries de SALINS

- OSTIN et SODICOM font venir la totalité (100 %) de leur charbon (1.900 t/an) par wagons complets. Ce charbon provient essentiellement du Bassin du Nord, du Bassin de Lorraine, de Strasbourg et dans une proportion moindre de Hollande et de Blanzky, au coût moyen de 30 F la tonne (20 à 40 F selon la distance).

Ce charbon est déchargé à l'aide d'une "sauterelle" par OSTIN, et sans appareil de manutention particulier par la SODICOM. Il est stocké en gare : OSTIN paie 1.950 F son emplacement, la SODICOM 1.500 F. L'un et l'autre distribuent leur charbon dans un rayon de 10 km autour de SALINS à l'aide d'un camion privé (5 tonnes).

La coupure de la ligne MOUCHARD-SALINS, éventualité qu'ils ne semblaient pas envisager, perturberait un peu leur organisation :

- cela supposerait qu'ils trouvent à MOUCHARD un emplacement de stockage équivalent (1.500 à 2.000 m²), et doublerait la distance qu'ils ont à parcourir pour leurs livraisons.
- une autre solution consisterait à décharger à MOUCHARD et à stocker à SALINS et impliquerait l'acquisition de camions de plus fort tonnage.

Il faut noter que ces deux entreprises prévoient dans les années à venir une diminution de la consommation du fait de la conversion des utilisateurs au fuel.

• Faïenceries de SALINS

- L'entreprise reçoit 70 % de ses approvisionnements par wagons complets (1.850 t). Elle effectue d'autre part 15 à 20 % de ses expéditions (240 tonnes) par la gare de SALINS, ce qui est exceptionnel comparativement aux autres entreprises.
- Les matières premières intéressées proviennent de la Région Parisienne (sable, kaolin, argile) de Bretagne (silice), des Pyrénées (gaz). Le sable, le kaolin et l'argile sont transportés en vrac et s'accommoderaient mal d'un transport routier. D'autre part, on a déjà cité le cas du gaz dépoté directement des wagons dans les cuves, ce qui constitue une importante économie de manutention. Ce sont les raisons (poids, distances) qui ont fait choisir à l'entreprise le rail comme mode de transport. Elle n'envisagerait pas d'avoir à modifier cette organisation.

Toutefois l'entreprise n'utilise pas son quai de déchargement pour stocker ses matières premières, et, étant donné le parc relativement important dont elle dispose (un camion de 6 tonnes, un autre de 10 tonnes), il semble que le déchargement en gare de MOUCHARD ne pose pas de problèmes insolubles. Il resterait à faire venir par route le gaz en provenance des Pyrénées.

- Pour ses expéditions, l'entreprise est attachée à la SNCF en raison de la commodité que présentent les palettes de 5 à 8 m³ mises à sa disposition.

L'entreprise n'est distante de la gare que de 300 mètres et utilise à plein l'emplacement loué à la SNCF. Le chargement de wagons complets - effectué par l'entreprise - en gare de MOUCHARD poserait des problèmes d'organisation :

- entreposage des palettes
- déplacement du personnel de chargement

problèmes actuellement inexistantes en raison de la proximité de la gare.

B. Entreprises peu dépendantes de la SNCF

- FOURNIER commerce de grains
- CONTRE-PLAQUE FRANC-COMTOIS
- FLUOTECHNIQUE

- Les deux premières entreprises reçoivent 40 % de leur approvisionnement en gare de SALINS et effectuent toutes leurs expéditions par route. Le trafic de FLUOTECHNIQUE (réception et expédition) s'effectue à 20 % par le fer, mais une partie de ce tonnage est groupée sur BESANCON.

- Pour FOURNIER et pour le contre-plaqué FRANC-COMTOIS, la rupture de charge existe déjà. Etant donné que ces deux entreprises sont bien équipées en camions personnels, il importe peu que cette rupture se produise à 10 kms de leur entreprise (gare de MOUCHARD) plutôt qu'à 1 km ou 1 km 500 (gare de SALINS). Notons que l'emplacement loué par FOURNIER est relativement petit (60 m²) et qu'on trouverait ainsi plus facilement son équivalent en gare de MOUCHARD.

Rappelons que les livraisons de ces entreprises s'effectuent dans la région et par camions privés.

- FLUOTECHNIQUE. Ses réceptions sont plus fréquentes que celles de FOURNIER et du contre plaqué, mais les problèmes se poseront de la même façon (rupture de charge plus éloignée).
Pour ses expéditions, bien que dans l'ensemble l'entreprise préfère la route au rail (rapidité, commodité, sûreté), l'entreprise envoie quelques wagons complets, à la demande des clients. Ce mode de transport est 50 % moins cher que la route, et pourtant l'entreprise n'envisage pas de le développer, tout au moins tant que la SNCF n'aura pas généralisé l'utilisation des containers de 4 à 8 m³.
Le chargement des wagons complets en gare de MOUCHARD pourrait poser quelques problèmes d'organisation et de magasinage.

CONCLUSION

La ligne MOUCHARD-SALINS sert essentiellement à l'approvisionnement en matières premières. Aucune entreprise n'étant embranchée, la suppression de la ligne conduirait à faire les déchargements à MOUCHARD et non plus à SALINS, et donc à allonger un peu les rotations des camions sans changer le principe de leurs opérations.

Pour les plus gros utilisateurs, les marchands de charbon, une interruption du trafic fer n'entraînerait pas de grosses difficultés pour peu que la SNCF puisse d'une part mettre à leur disposition des surfaces de stockage équivalentes à MOUCHARD, d'autre part leur consentir une réduction de prix lors de la régression de SALINS à MOUCHARD, réduction de prix qui leur permette de payer les 9 km que leurs camions auront à parcourir en plus à chaque rotation. Ces deux conditions ne devraient pas poser de gros problème à la SNCF.

Pour la faïencerie, une solution équivalente devrait également pouvoir être trouvée, dans laquelle le stockage continuerait comme actuellement à être fait à l'intérieur de l'usine et dans laquelle les camions de la faïencerie iraient chercher les matières premières non plus en gare de SALINS (3 à 400 m) mais en gare de MOUCHARD (9 km). Les opérations de transport ne seraient donc pas changées dans leurs principes, seules les distances parcourues seraient un peu allongées et il suffirait que le nouveau prix du contrat SNCF compense le supplément de coût ainsi encouru. Il en serait exactement de même pour les expéditions dont la quasi-totalité (90 %) part de la gare de SALINS par camion de groupage et dont les 10 % restants pourraient être livrés en gare de MOUCHARD sous les mêmes réserves que ci-dessus. Seul le gaz posera un petit problème du fait qu'il faudra probablement passer de citernes-fer à des citernes-route, mais au niveau où cela se passe (un camion citerne par mois environ) cela ne devrait pas créer de grosses difficultés.

Pour le troisième client en importance, FLUOTECHNIQUE, le problème des réceptions se pose dans les mêmes termes et le déchargement à MOUCHARD serait possible sous les mêmes conditions. Les expéditions se font de plus en plus par route et là encore la suppression de la ligne ne poserait pas de problème.

FICHES D'ENQUETES

S O M M A I R E

<u>FAIENCERIES DE SALINS</u>	pages
Fabrique de services en faïence et en porcelaine	60
<u>Ets FOURNIER</u>	
commerce de grains et engrais fabrique d'aliments de bétail	62
<u>FLUOTECHNIQUE</u>	
fabrique d'appliques, diffuseurs et tubes lumineux	64
<u>CONTRE-PLAQUE FRANC-COMTOIS</u>	
fabrique de contre-plaqué	66
<u>SODICOM</u>	
commerce de charbon à usage domestique	67
<u>OSTIN</u>	
commerce de bois, charbon, gaz à usage domestique	68

FAIENCERIES DE SALINS

Activité : fabrique de services en faïence et en porcelaine

Situation : avenue Aristide Briand à SALINS LES BAINS
à 300 mètres de la gare
bâtiments anciens longés par la voie ferrée

I - RECEPTIONS -

L'entreprise reçoit 2.600 tonnes de matières premières et combustibles par an dont 1.850 tonnes par wagons complets (70 %).

1/ Tonnage, moyen de transport, origine

- 120 tonnes, par mois, de sable, argile, kaolin et silice.
Transport SNCF wagons. La sable est transporté par sacs en wagons de 20 tonnes. L'argile et le kaolin, en provenance de la région parisienne, sont transportés en vrac par wagons complets.
La silice, en provenance de Bretagne, est transportée par wagons et en sacs.
- 20 tonnes de plâtre par mois. En sacs. Par camions de 20 tonnes.
Origine : région parisienne.
- 40 tonnes de fuel par mois. Par transport routier. Origine : DIJON.
- 30 tonnes de gaz par mois. En provenance des Pyrénées, dépotées directement des wagons citernes dans les cuves de l'entreprise.

2/ Manutention - transports sur courte distance

L'entreprise se charge de toutes les manutentions en gare. Elle dispose de deux camions : un de 6 tonnes et un autre de 10 tonnes. Elle loue à la SNCF un quai de déchargement. En vue de faciliter les opérations de manutention, elle demande à ses fournisseurs qu'ils effectuent leurs expéditions en wagons à bords rabattables. Elle dispose d'un appareil automobile de déchargement de matières premières en vrac.

II - EXPEDITIONS

L'entreprise effectue toutes ses expéditions par fer : 120 à 130 tonnes par mois.

L'essentiel de ce trafic se fait en "marchandises diverses", c'est-à-dire qu'il est "groupé" sur BESANCON. Il n'intéresse donc pas la ligne MOUCHARD-SALINS. Il s'effectue par bcx-palettes de 200 kg à la fréquence de 15 à 20 par jours.

10 % environ des expéditions s'effectuent par wagons complets au départ de SALINS (1 wagon par mois)

1/ Destination : toute la France, la Belgique et la Suisse

2/ Manutention, transports sur courte distance

Dans la cas du trafic "marchandises diverses", l'entreprise se charge uniquement du transport des palettes à la gare.

Dans le cas du trafic wagons complets, l'entreprise se charge du transport à la gare et du chargement des wagons. Elle dispose pour ces opérations des camions déjà cités.

L'entreprise est particulièrement satisfaite de l'emploi des palettes : elles représentent une bonne unité de livraison. C'est un emballage sûr et pratique pour le client. Le contrat avec la SNCF en assure la rotation.

L'entrepôt loué par l'entreprise en gare est très utile pour stocker les palettes.

FOURNIER

Activité : commerce de grains et engrais
fabrique d'aliment de bétail

Situation : 9, rue Préval à SALINS LES BAINS
à 1 km 500 de la gare

I - RECEPTIONS -

L'entreprise reçoit 1.600 tonnes de matières premières par an, dont 700 (40 %) par wagons complets.

1/ Tonnage, moyen de transport, origine- par wagons complets

120 à 150 tonnes de tourteaux par an. Origine : Marseille, Dunkerque en wagons de 20 tonnes, en sacs de papier.

150 tonnes de son par an. Origine : Seine et Marne en wagons de 12 tonnes, en sacs de jute.

385 à 400 tonnes d'engrais par an. Transportées sur longue distance en vrac.

- par camions privés

300 tonnes de blé par an. Origine : 90 km de SALINS

400 tonnes d'orge par an. Origine : 90 km de SALINS

240 tonnes de sel (blanc et rouge) par an. Origine 45 km de SALINS

II - EXPEDITIONS

(farine, blé; sel, engrais; aliments pour bétail)

Elles sont toutes effectuées dans la région par camions privés.
(rayon de 40 à 50 km).

Manutention, transport sur courte distance, stockage

Parc personnel : un camion de 7,5 t	l'entreprise a préféré avoir son propre parc de camions, les délais demandés par les transports routiers et la SNCF étant trop longs et les livraisons irrégulières.
un camion de 4 t	
un camion de 2 t 5	

L'entreprise loue à la SNCF un emplacement de 61 m² pour 508 F par an et paie 2 F 90 la mise en place d'un wagon devant son quai.
Elle effectue elle-même toutes les manutentions.

FLUOTECHNIQUE

Activité : fabrique d'appliques, diffuseurs, et tubes lumineux
80 employés. Entreprise récemment décentralisée : 5 ans

Situation : 1 km de SALINS sur la route SALINS-MARNOZ
Bâtiments neufs.

I - RECEPTIONS -

- L'entreprise a fourni des estimations en volume de son trafic. 80 % de ses réceptions s'effectuent par route, 20 % par rail. Elle reçoit notamment 2 wagons de fibres tous les 15 jours, le reste du trafic rail se répartit entre le trafic wagon et le trafic colis.
- Les produits reçus, très divers (fibres, plastiques, matériel électrique, toiles) proviennent pour l'essentiel de l'ensemble de la France. Le reste vient d'Italie, d'Allemagne, de Suisse.

II - EXPEDITIONS -

Les expéditions de l'entreprise sont dirigées vers la France, le Bénélux, l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, la zone franc.

Elles s'effectuent de la façon suivante :

- 20 % par le rail : soit : - 1 wagon par mois
- colis individuels groupés à BESANCON
- 80 % par la route : train porteur public "Jura transport"
qui met, en permanence, à la disposition de
FLUOTECHNIQUE un "camion d'usine", en l'occurrence
une semi-remorque de 48 m3.

Fréquence des expéditions : 8 par semaine.

1/ Transports sur courte distance

L'entreprise loue à la SNCF un emplacement sur la gare destiné essentiellement au stockage des marchandises de départ "colis".

Elle dispose d'un camion privé (3 t 5).

2/ Critères de choix en matière de transport

Pour des raisons de commodité et de rapidité, l'entreprise s'oriente vers les transports routiers. Etant donné la fragilité des produits expédiés, l'entreprise préfère les modes de transport qui réduisent les manutentions, donc la casse et permettent de simplifier les emballages.

Les différences de tarifs interviennent peu, et ne constituent pas un critère de choix.

CONTRE-PLAQUE FRANC-COMTOIS

Activité : fabrique de contre-plaqué

Situation : 15 rue des Barres à SALINS LES BAINS
à 600 mètres de la gare

I - RECEPTIONS -

L'entreprise reçoit environ 510 t de grumes par an, dont 200 par wagons complets (40 %) en provenance de BORDEAUX et CALAIS, et 310 t en provenance de la région par transporteur routier.

II - EXPEDITIONS -

Elles sont effectuées dans la région par des transporteurs routiers, pour un tonnage à peu près équivalent à celui des réceptions.

III - CRITERES DE CHOIX -

L'entreprise commande des camions par l'intermédiaire de bureaux d'affrètement : cette procédure lui paraît commode et assure de bons délais de livraison. Les transports routiers présentent également l'avantage de ne pas avoir de rupture de charge.

L'entreprise n'utilise le fer que sur les longs parcours. Elle partage avec la SODICOM un emplacement loué à la SNCF.

SODICOM

Activité : commerce de charbon à usage domestique

Situation : 32, rue de la Liberté à SALINS
700 mètres de la gare

Se reporter au commentaire d'ensemble.

OSTIN

Activité : commerce de bois - charbon - gaz à usage domestique

Situation : 3, rue de la République
1 km de la gare

a) commerce de charbon

Se reporter au commentaire d'ensemble

b) commerce de bois de chauffage

L'entreprise collecte et livre dans la région une centaine de tonnes de bois de chauffage à l'aide d'un camion personnel de 5 tonnes.

c) commerce de gaz à usage domestique

L'entreprise assure à l'aide d'une camionnette Renault 4 L la distribution dans un rayon de 15 kms, les bouteilles de gaz qui lui sont livrées par transport routier (Total).

LIGNE : LODEVE - PAULHAN - VIAS

LIGNE : LODEVE - PAULHAN - VIAS

CARACTERISTIQUES

Longueur : 73 km

Trafic analysé : 41.390 T dont : chargements 29.780 T
déchargements 11.610 T

auquel il faut ajouter des chargements de matériaux de voirie sur
lesquels aucun renseignement n'a pu être obtenu.

Nature des produits

- Fruits et légumes :

- raisins 15.000 T
- pommes 1.000 T
- pommes de terre 400 à 500 T

- Vin 10.800 T

- Matériaux de construction :

- ballast 8.000 à 10.000 T
- fibrociment 250 T
- béton 20 à 40 T

- Produits chimiques :

- sulfate de baryte 2.160 T

- Engrais, aliments du bétail 3.000 T

- Eaux minérales 490 T

- Charbon 270 T

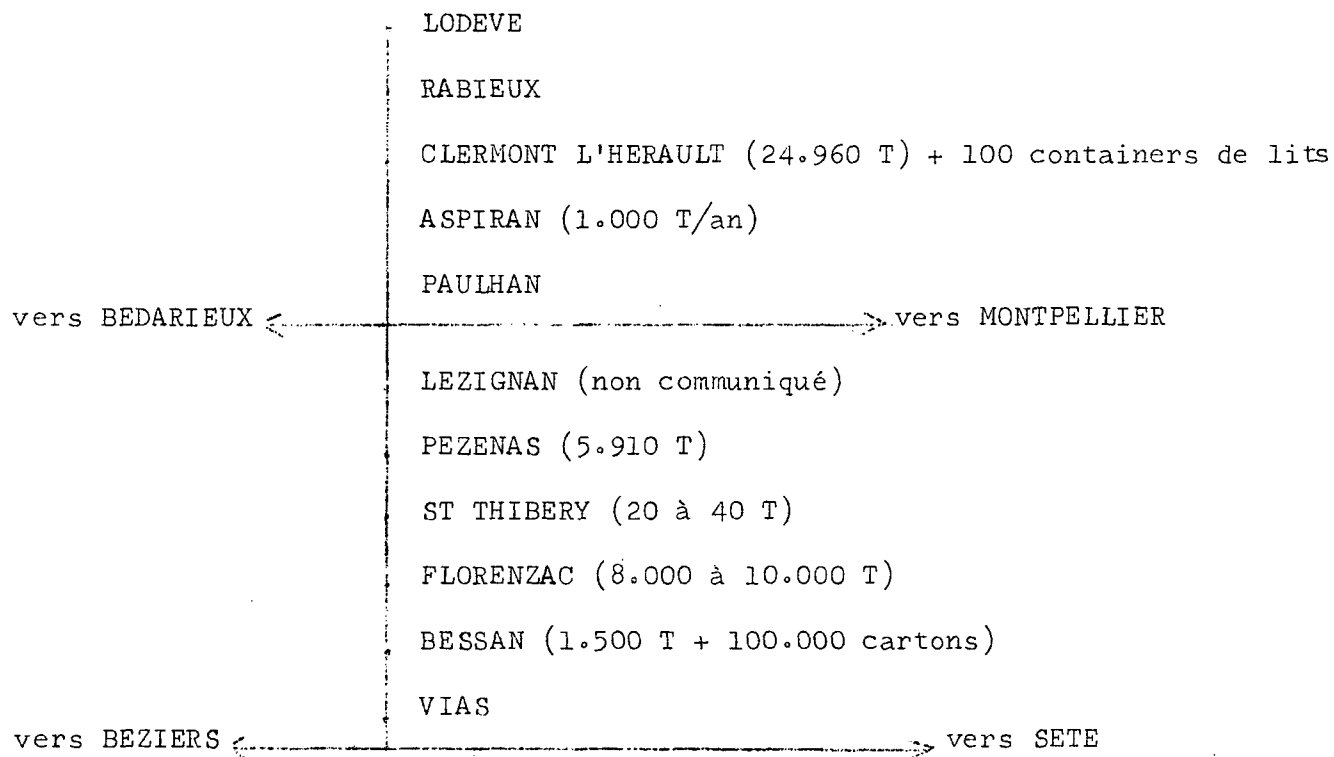
+ cartons d'emballage 100.000

litterie 100 containers

L'étude a porté sur : 20 entreprises (dont 9 possèdent un embranchement particulier)

- 1 entreprise a refusé de répondre au questionnaire
- 4 entreprises qui possédaient un embranchement particulier ont cessé toute activité.

G A R E	STRUCTURE DU TRAFIC	EVALUATION DES TONNAGES
ASPIRAN	Chargements : fruits	1.000 T/an
CLERMONT-L'HERAULT	Chargements : fruits	15.000 T/an
	Chargements : produits chimiques	2.160 T/an
	Chargements : vin	7.800 T/an
	Déchargements : lit	100 containers/an
PAULHAN	Déchargements : matières premières pour irrigation	1.250 à 1.700 T/an
LEZIGNAN	Chargements : graviers, matériaux de voirie	non communiqué
PEZENAS	Chargements : vin	1.500 T/an
	Déchargements : fibrociment	250 T/an
	Déchargements : charbon	270 T/an
	Déchargements : eaux minérales	490 T/an
	Déchargements : engrais, aliments du bétail	3.000 T/an
	Déchargements : pommes de terre	400 à 500 T/an
FLORENZAC	Chargements : ballast	8.000 à 10.000 T/an
EISSAN	Chargements : vin	1.500 T/an
	Déchargements : cartons d'emballage	100.000 cartons/an



Les Etablissements "CAYROL" possèdent un embranchement sur la commune de BELARGA (à proximité de PAULHAN) mais cet embranchement est situé sur la ligne MONTPELLIER-BEDARIEUX qui croise la ligne LODEVE-VIAS à PAULHAN (ligne supposée maintenue).

On étudiera successivement le trafic effectué sur la ligne, les raisons d'utilisation du chemin de fer et la dépendance des entreprises vis-à-vis de la SNCF, enfin les conséquences de l'interruption du trafic ferroviaire.

II - TRAFIC ANALYSE -

On peut distinguer les catégories suivantes : trafic du vin, des fruits (en particulier le raisin), trafic divers effectué par les entreprises commerciales et industrielles.

1. Vin

Le trafic recensé est le suivant :

BESSAN	Cave de la COOP	15.000 hl/an (1.500 T)	soit 80 wagons
PEZENAS	Cave coopérative "LA PISCENOISE"	15.000 hl/an (1.500 T)	soit 80 à 100 wagons
CLERMONT L'HERAULT	Etablissement "SALASC"	72.000 hl/an (7.200 T)	soit 260 à 380 wagons selon leur capacité

Le trafic effectué à partir de BESSAN, PEZENAS, CLERMONT L'HERAULT ne représente qu'une faible partie des expéditions de vin de la région : en général le vin expédié par fer est chargé sur wagon-citerne au départ des gares de SETE, MONTPELLIER ou BEZIERS.

La SNCF a établi une politique (tarifs, subventions) qui tend à encourager les expéditions de vin au départ de ces gares : ces renseignements ont été obtenus auprès de négociants en vin, en particulier les Etablissements JEANJEAN (de ST FELIX DE LODEZ) et BEAUME (de LODEVE) qui chargeaient du vin au départ des gares de RABIEUX et LODEVE, mais qui ont cessé de le faire l'un depuis 2 mois, l'autre depuis 1 an.

2. Fruits

La région de CLERMONT L'HERAULT est, en France, une des principales régions productrices de raisin de table. D'après les renseignements obtenus, 60.000 tonnes de raisin (1/6 de la production française) seraient expédiées à partir de CLERMONT L'HERAULT et des communes voisines. Sur 60.000 tonnes, environ 25 %, soit 15.000 tonnes, seraient expédiées par chemin de fer en wagons complets. Les expéditions sont effectuées essentiellement au départ de PAUHAN. Les destinations sont très variées et concernent l'ensemble du marché national. Outre les expéditions de raisin, un expéditeur situé à ASPIRAN charge sur wagon 1.000 T de pommes par an à destination de l'Allemagne et de l'Angleterre.

3. Le trafic effectué par les entreprises commerciales comprend des produits de natures diverses

- CLERMONT L'HERAULT : Société VIALET (literie) 100 containers de lit/
an
- PEZENAS : Etablissement FAJON (charbon) 270 T/an
Etablissement AUBERT (eaux minérales) 250T/an
+ 25 wagons de bouteilles vides
Etablissement PEYRE (eaux minérales)
240 T/an
+ 24 wagons de bouteilles vides
Etablissement BOULARAND (engrais, aliments du
bétail) 3.000 T/an

Société Union et Matériaux (fibrociment)
250 T/an
Etablissement BATLE (pommes de terre)
400 à 500 T/an
Etablissement HECQUET (pétrole désodorisé)
3 wagons tous les 2 ans

Toutes les entreprises commerciales qui ont été étudiées effectuent un trafic assez réduit avec la SNCF (exception faite des établissements BOULARAND). Ce trafic (localisé à CLERMONT L'HERAULT et à PEZENAS) comprend essentiellement des réceptions de marchandises.

A CLERMONT L'HERAULT, la Société VIALET (qui fabrique par ailleurs des matelas) est le dépositaire d'une marque de lit en provenance du département de l'Ain. L'entreprise ne possède pas d'embranchement particulier.

A PEZENAS, les Etablissements FAJON font parvenir 270 T/an de charbon au département du Gard. L'entreprise ne possède pas d'embranchement mais loue à la SNCF un emplacement situé à proximité de la voie ferrée.

Les Etablissements AUBERT et PEYRE font parvenir respectivement 250 et 240 Tonnes d'eaux minérales des sources de Vichy, Vittel, Evian et Contrexeville. Ils réexpédient les bouteilles vides par chemin de fer, soit environ 25 et 24 wagons (vers les mêmes sources).

Les Etablissements BOULARAND reçoivent des engrais (potasse, carbonate de soude, sulfate de fer) par fer en provenance du Nord. Ces réceptions représentent un tonnage évalué à 3.000 T/an

Les Etablissements AUBERT, PEYRE et BOULARAND ne possèdent pas d'embranchement et doivent décharger les wagons avec leur propre matériel.

La Société "UNION ET MATERIAUX" reçoit en provenance du Nord, 250 T de fibrociment sur son embranchement particulier.

Les Etablissements BATTLE (qui sont embranchés) reçoivent par fer du Nord et de la Bretagne, 400 à 500 T de pommes de terre par an.

Les Etablissements HECQUET effectuent un trafic très réduit : 3 wagons tous les deux ans de pétrole désodorisé entrant dans la fabrication de produits chimiques (désinfectants, insecticides).

On peut remarquer que les liaisons établies par le chemin de fer concernent en général de longues distances, entre l'Hérault et le Nord, l'Est ou la Bretagne.

4. Entreprises industrielles et carrières

- LEZIGNAN	CTSO	carrière (expéditions)	non communiquées
- CLERMONT L'HERAULT	Soc. des produits barytiques	sulfate de baryte (réception)	2.160T/an
- PAULHAN	IRI-FRANCE	matières premières pour irrigation (expédition)	1.250 à 1.700T/an
- ST-THIBERY	Soc. TRANAIN	béton (expédition)	20 à 40T/an (1 ou 2 wagons)
- FLORENZAC	Soc. des Roches Bleues	carrière : ballast (expédition)	8.000 à 10.000 T/an
- BESSAN	Soc. RICARD	emballage en carton (réception)	100.000 cartons soit 30 wagons

La ligne dessert deux carrières importantes : la carrière de la Société CTSO (à LEZIGNAN) et celle des Roches Bleues à FLORENZAC. La Société CTSO a refusé de répondre au questionnaire ; on peut néanmoins penser qu'elle effectue un certain trafic avec la SNCF (production de gravier) car la carrière est raccordée à la ligne de chemin de fer par un embranchement particulier.

La carrière des Roches Bleues situé à FLORENZAC dispose d'un embranchement particulier. Selon la direction, environ 8.000 à 10.000 T de ballast seraient chargées sur wagons par an. Ces chargements correspondent à des achats effectués par la SNCF pour ses propres travaux d'équipement. Le ballast est destiné à l'entretien des lignes de chemin de fer du Sud et du Sud Ouest.

A CLERMONT L'HERAULT, la Société des Produits Barytiques expédie environ 2.160 T de sulfate de baryte par sac de 50 kg. La Société exploite une carrière et possède une usine de traitement : l'usine est située à 10 km de CLERMONT L'HERAULT. Les produits chargés sur wagons sont dirigés vers le MANS et exportés vers la Belgique, le Luxembourg, l'Italie et l'Espagne.

A ST THIBERY, la Société TRANAIN n'expédie qu'un ou deux wagons de produits en béton par an à destination d'un client possédant un embranchement particulier. Ce mode de transport est d'ailleurs en passe d'être abandonné car il présente par rapport au transport routier de nombreux inconvénients (en particulier la détérioration du matériel pendant le transport).

A BESSAN, la distillerie de la Société RICARD utilise son embranchement particulier pour la réception de cartons d'emballage : elle reçoit 100.000 cartons par an (à raison de 3 wagons pour 10.000 cartons, soit 30 wagons par an). Les cartons proviennent de REIMS et de MARSEILLE. L'embranchement n'est utilisé que pour ce type de réception et aucune expédition n'est effectuée par fer.

- Enfin à PAULHAN, on peut signaler la Société IERRI-FRANCE qui produit du matériel d'arrosage et d'irrigation : cette Société possède un embranchement particulier et reçoit environ 1.250 à 1.700 T de matières par fer (wagons complets). Cependant, la gare de PAULHAN étant située à l'intersection de la ligne LODEVE-VIAS et MONTPELLIER-BEDARIEUX, elle ne semble pas concernée par la fermeture de la ligne.

III - RAISONS D'UTILISATION DE LA LIGNE - DEPENDANCE VIS-A-VIS DE LA SNCF -

1. Vin

Depuis quelques années, le trafic du vin a été complètement réorganisé par la SNCF, qui a modifié les circuits de transport : avant cette réforme, le vin était chargé au départ des gares de la ligne LODEVE-VIAS, actuellement la SNCF préfère former des trains complets au départ des gares de SETE, MONTPELLIER ou BEZIERS. Aussi accorde-t-elle une indemnité aux négociants en vin dont le montant tend à compenser le coût du transport du vin par route de la région jusqu'aux gares de chargement. Ainsi, la plupart des négociants transportent le vin par camion-citerne jusqu'à SETE, BEZIERS ou MONTPELLIER puis l'expédient par wagon-citerne jusqu'au lieu de destination.

Trois établissements expédient encore du vin à partir des gares situées sur la ligne LODEVE-VIAS, à BESSAN : La Cave de la Société Générale des Coopératives de Consommation qui possède un embranchement particulier expédie 60 % de sa production par fer, à CLERMONT L'HERAULT, les Etablissements SALASC chargent 22 % de leurs expéditions sur wagon citerne à partir de leur embranchement particulier : il semble que ces deux établissements ont établi leur politique en fonction de l'exploitation de leur embranchement particulier. A PEZENAS, la Coopérative "LA PISCENOISE" expédie par fer environ 15 % de sa production, mais elle n'intervient pas dans le choix du moyen de transport : ce sont ses

clients (en l'occurrence l'intendance de l'Armée) qui affrètent les wagons. Elle possède un embranchement.

Lorsque les expéditeurs ont la possibilité de choisir le moyen de transport (fer ou route), les facteurs favorisant le fer sont en général les suivants :

- expéditions de gros tonnages : wagons complets de 200 à 250 hl.
- longues distances à parcourir : (région parisienne, Nord et Est de la France).
- les clients auxquels sont destinées les expéditions de vin, disposent généralement d'embranchement particulier.

2. Fruits (pommes, raisins)

a) raisins

25 % de la production de raisins de la région de CLERMONT, sont expédiés par wagons complets, 75 % étant chargés sur camion. La répartition entre les moyens de transport s'effectue en fonction des quantités expédiées et des distances à parcourir : lorsque les négociants peuvent charger un wagon complet de raisin de 8 à 12 t (ce qui suppose une clientèle de grossistes ou de magasins à succursale), ils peuvent bénéficier de tarifs nettement inférieurs aux tarifs route : par exemple, sur la distance CLERMONT L'HERAULT-PARIS, les tarifs route s'établissent entre 0,10 à 0,12 F le kilog de raisin, et les tarifs fer (pour des wagons de 8,10 ou 12 t) à 0,089 F, 0,087 F et 0,074 F le kilog. Entre les tarifs route (0,10 à 0,12 F/kg) et les tarifs fer minimum (wagon de 12 t à 0,074 F/kg), la différence de coût varie donc de 35 à 60 %. Néanmoins, les possibilités d'expédier des wagons

complets sont assez réduites, la clientèle ne commandant généralement que de faibles quantités de fruits : les transports routes sont alors moins onéreux. En supposant que les tarifs route soient de 0,10 à 0,12 F le kg (sur la distance PARIS-CLERMONT) quelles que soient les quantités transportées, les tarifs fer sont plus élevés pour des chargements inférieurs à 5 t : wagon de 3 t, coût 0,18 F le kilog (soit une différence de 50 à 80 %). Aussi la majeure partie du trafic du raisin s'effectue par route, par l'intermédiaire d'affreteurs.

b) pommes

Les Etablissements CAPAU effectuent des envois de pommes par fer au départ de la gare d'ASPIRAN. Pour cette entreprise, les expéditions par fer représentent environ 50 % de la production. Les raisons d'utilisation du chemin de fer sont les suivantes : comme dans le cas du raisin, le chargement d'un wagon complet de 12 t permet d'obtenir des tarifs moins élevés par fer que par route ; de plus, les fruits étant exportés, la clientèle étrangère préfère le transport par wagon.

3. Entreprises commerciales

Ces entreprises effectuent un trafic assez réduit : la dépendance vis-à-vis de la SNCF et les raisons d'utilisation varient selon les cas.

A CLERMONT L'HERAULT, la Société VIALET reçoit la totalité de la literie par containers, cependant la vente de lits ne représente pas sa seule activité : l'entreprise produit des matelas et des sommiers, et vend des meubles : les matières premières nécessaires à la production ainsi que les meubles proviennent par la route. Pour les réceptions par fer, la Société ne choisit pas le moyen de transport :

les fournisseurs livrent leurs lits franco de port par containers. La direction n'a pu donner d'indication sur les coûts de transport, néanmoins, il semble que le transport par fer ait été choisi en raison des facilités de chargement des containers sur wagon au départ de l'usine de fabrication.

A PEZENAS : les Etablissements FAJON reçoivent environ les 2/3 du charbon par fer et utilisent ce moyen de transport d'une part afin d'employer le terrain de stockage loué à la SNCF, d'autre part parce que le coût du transport par fer est de 20,00 F la tonne (en provenance du Gard) et celui du transport par route (pour le charbon de même provenance) de 23,40 F la tonne (la différence représentant le coût de la mise sur camion à la mine), soit une différence de 3,40 F (17 %) entre les deux moyens de transport.

A PEZENAS : les Etablissements AUBERT et PEYRE reçoivent respectivement 50 % des eaux minérales par fer : le choix entre les moyens de transport est effectué par les fournisseurs qui expédient par fer au-delà d'une certaine distance (source d'Evian, Vittel, Vichy, St-Yorre et Contrexeville). Lorsque les fournisseurs sont plus rapprochés, les réceptions s'effectuent par route (pour les sources situées dans l'Aude, les Pyrénées Orientales, l'Ardèche). Outre le commerce d'eaux minérales, ces deux entreprises reçoivent d'autres boissons (bières, sodas) et des matières premières pour la fabrication de sirop : toutes ces réceptions s'effectuent par route.

A PEZENAS : les Etablissements BOULARAND reçoivent 20 % des engrais et aliments du bétail par fer : le choix du transport est effectué en fonction des distances à parcourir et des coûts de transport, mais la direction n'a pas donné d'indication sur cette matière.

A PEZENAS : La Société "UNION ET MATERIAUX" reçoit 10 % de ses achats par fer, mais l'entreprise n'a pas précisé les critères de choix. On peut supposer que possédant un embranchement particulier, elle est incitée à utiliser le fer bien que le tonnage réalisé soit faible (250 T).

A PEZENAS : les Etablissements BATTLE reçoivent la totalité des pommes de terre par wagon complet, le choix a été effectué en fonction des distances à parcourir (longues distances) et de la possibilité pour l'entreprise de disposer d'un embranchement particulier.

A PEZENAS : les Etablissements HECQUET possèdent un embranchement particulier qui n'est pratiquement plus utilisé (3 wagons tous les deux ans) l'entreprise dispose d'un embranchement car elle avait autrefois une autre activité : le séchage de pépins de raisin. A cette époque, elle expédiait 6.000 à 7.000 tonnes de marchandises par an.

4. Entreprises industrielles et carrières

Carrières

Aucun renseignement n'a pu être obtenu auprès de la carrière de la Société CTSO.

Pour la Société les Roches Bleues (exploitant à FLORENZAC), les chargements sur wagons ne semblent représenter qu'une très faible part de la production : environ 2 %. L'entreprise ne livre sur wagons que le ballast destiné à la SNCF. Tout le reste de la production est livré par route jusqu'aux chantiers auxquels sont destinés les matériaux de construction : les zones de vente se situent à des distances de la carrière ne dépassant pas 70 km.

CLERMONT L'HERAULT : la Société des produits barytiques expédie par fer 60 % de sa production. La Société des produits barytiques est une filiale de la Société des Mines de GARROT qui a obtenu un contrat avec la SNCF pour l'expédition de la production des 5 établissements qu'elle exploite : les tarifs fer ainsi obtenus étant moins élevés que les tarifs routiers (il n'a pas été possible d'établir l'écart entre les coûts de transport). Néanmoins, il faut signaler que l'usine de la Société est éloignée de la gare de CLERMONT et que le transport des produits finis jusqu'à la gare est effectué par un transporteur routier.

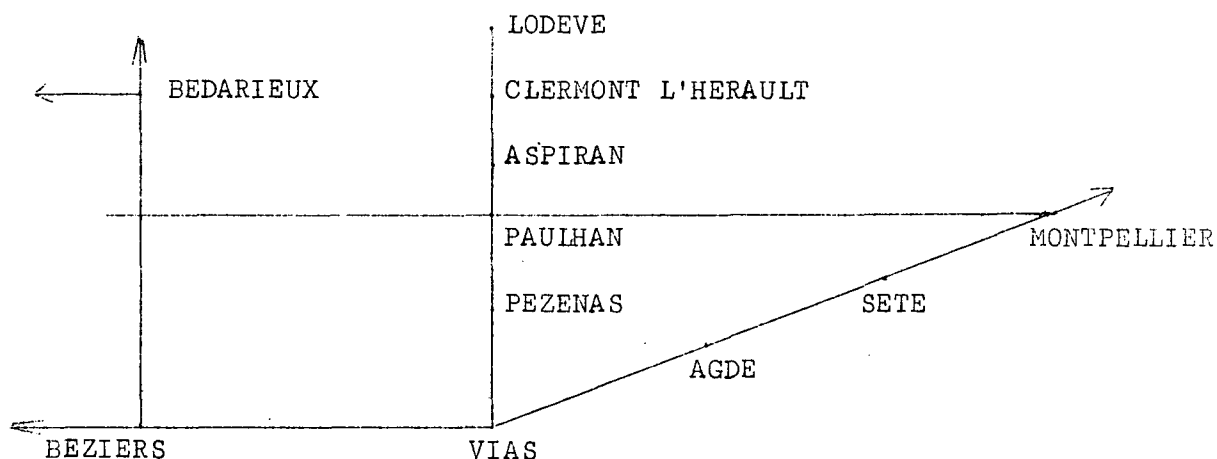
ST-THIBERY : la Société TRANAIN n'expédie que 1 % de sa production par fer et de plus, elle envisage d'abandonner complètement ce mode de transport. Toutes les réceptions ainsi que les expéditions s'effectuent par route (transporteur public), les transports routiers présentant divers avantages : facilités de manutention, rapidité du transport, limitation de la casse, coût du transport légèrement inférieur au fer.

BESSAN : la Société RICARD ne fait parvenir par fer que les cartons d'emballage, toutes les autres matières premières et produits intermédiaires reçus ainsi que toutes les expéditions s'effectuent par route. Le choix du chemin de fer pour les réceptions de cartons a été fait en fonction des éléments suivants : la Société disposant d'un embranchement peut faire parvenir les wagons jusqu'à l'usine, la SNCF accorde un délai de 24 heures pour le déchargement des wagons, ce qui lui permet d'effectuer les opérations de déchargement sans se préoccuper du temps d'immobilisation du wagon (24 heures étant largement suffisant). Il semble que le coût du transport des cartons par route soit légèrement inférieur au coût du transport par fer, mais l'entreprise ne disposerait pas de mêmes délais de déchargement en utilisant les transports routiers.

IV - CONSEQUENCES DE LA FERMETURE DE LA LIGNE -

Pour envisager les effets de l'interruption de la ligne, on supposera que la ligne MONTPELLIER-BEDARIEUX reste en exploitation, c'est-à-dire que la gare de PAULHAN continue à assurer le trafic marchandise.

Représentation schématique du réseau de voies ferrées :



Les conséquences de la fermeture de la ligne seront étudiées pour les diverses catégories de trafic.

1/ Fruits (raisins - pommes)

raisins : la production de raisin de table de la région de CLERMONT intéresse de très nombreux agents économiques : agriculteurs, expéditeurs de la région, clients répartis sur l'ensemble du territoire national. Les expéditions de raisins par fer représentent (selon les renseignements obtenus) environ 15.000 tonnes, ce qui, compte tenu du produit considéré (peu pondéreux), indique l'importance de la production.

Si l'on suppose que les expéditions par fer ne sont effectuées que pour des wagons complets (8, 10 ou 12 t), la différence entre les tarifs fer et route est assez importante :

- tarif route (distance CLERMONT-PARIS) 0,10 à 0,12 F/le kg
- tarif fer (distance CLERMONT-PARIS) 0,089 à 0,074 F/le kg
(selon le chargement des wagons de 8 à 12 t)

Si les expéditions s'effectuaient par route, l'accroissement des coûts de transport s'établirait donc entre 10 % environ (entre le coût route minimum et le coût fer maximum) et 60 % (entre le coût route maximum et le coût fer minimum). Le calcul qui a été fait sur la distance CLERMONT-PARIS peut s'appliquer à toutes les expéditions par fer car, selon les renseignements obtenus, la différence relative entre les tarifs fer et route (et entre les différents tarifs fer selon les chargements des wagons) serait la même quelle que soit la distance à parcourir.

Si la gare de PAULHAN reste en activité, on peut admettre que les négociants expédieront toujours par fer une partie de la production : dans ce cas, le regroupement se fera à PAULHAN située à 10 km de CLERMONT L'HERAULT. La fermeture de la ligne nécessitera la réorganisation des circuits de chargement pour les agriculteurs et les expéditeurs. Mais cette réorganisation sera relativement légère, elle n'impliquera aucun changement important dans les moyens de transport et entraînera seulement d'une part des modifications dans les itinéraires de ramassage, d'autre part un accroissement des longueurs moyennes de ces itinéraires (probablement d'environ 10 à 20 km par tournée). L'augmentation de coût correspondant à cet allongement des circuits de collecte et de livraison en gare, devra être compensé par une diminution équivalente du tarif fer, ce qui ne semble pas devoir poser de difficultés.

2/ Vin

Il ne semble pas que l'interruption du trafic sur la ligne LODEVE-VIAS puisse avoir de graves conséquences sur les expéditions de vin qui sont encore effectuées à partir des gares de CLERMONT L'HERAULT, PEZENAS et BESSAN.

En effet, il apparaît que la quasi-totalité des expéditions de vin dans la région s'effectuent soit par route, soit par fer au départ de SETE, BEZIERS ou MONTPELLIER. Pour inciter les négociants à expédier le vin au départ de ces gares, la SNCF accorde une indemnité qui compense en partie le coût du transport par route.

Par exemple, pour le chargement à MONTPELLIER du vin en provenance de la région de LODEVE, les coûts de transport par route et de chargement des wagons s'élèvent à 1 F/hl : la SNCF accorde une indemnité de 0,55 F au transporteur, 0,45 F restant à la charge de l'acheteur. D'autre part, la SNCF a établi des tarifs qui défavorisent l'expédition de vin au départ de la ligne LODEVE-VIAS : par exemple, le coût du transport LODEVE-PARIS est de 6,45 F/hl, alors que le coût du transport SETE-PARIS est de 5,50 F/hl, soit une différence de 0,95 F/hl pour une distance d'environ 50 km.

Compte tenu des tarifs appliqués sur la ligne et de la politique de subvention pratiquée par la SNCF, il semble que l'expédition du vin au départ de SETE n'entraînera aucune charge de transport supplémentaire, mais au contraire un dégrèvement.

3/ Entreprises commerciales

Plusieurs remarques préliminaires s'imposent :

- le trafic effectué par fer est relativement faible
- la majorité des entreprises ne possèdent pas d'embranchement particulier, c'est-à-dire qu'il existe déjà une rupture de charge entre la gare et l'entreprise considérée.
- les entreprises qui possèdent un embranchement particulier l'utilisent peu.
- toutes les entreprises disposent d'un parc de camions afin d'effectuer leurs livraisons, les déchargements en gare et assurer une part de leurs réceptions.
- enfin, on supposera que la gare de PAULHAN reste ouverte au trafic marchandise.

CLERMONT L'HERAULT : la Société VIALET n'a pu préciser les coûts de transport de containers de lit en provenance du département de l'Ain, ni le coût d'un même transport par route (elle n'intervient pas dans le choix du moyen de transport et les produits lui sont livrés franco de port). En cas de fermeture de la gare de CLERMONT, il lui faudra décharger les containers à la gare la plus proche (PAULHAN) située à 10 km.

PEZENAS :

Etablissement FAJON : l'établissement pourra recevoir la totalité du charbon par route mais subira une hausse des coûts de transport de 3,40 F/T soit une charge globale de 918 F pour un trafic de 270 T/an.

Entreprises AUBERT et PEYRE n'interviennent pas dans le choix du moyen de transport qui leur est imposé par les producteurs d'eaux minérales : il est vraisemblable que les réceptions continueront à s'effectuer par fer jusqu'à la gare de PAULHAN. Aucune de ces deux entreprises n'est embranchée, aussi le coût de la rupture de charge et des manutentions ne subira pas de modifications, par contre les distances à parcourir augmenteront de 20 km (aller-retour). Ces deux entreprises disposent d'un parc de camions et camionnettes (6 véhicules chacune) qui devra leur permettre d'assurer ces réceptions.

Etablissements BOULARAND possèdent un dépôt qui n'a pas d'embranchement particulier. Dans ce cas comme dans le précédent, la rupture de charge existe déjà, l'interruption du trafic n'entraînera pas d'augmentation des coûts de manutention, seules les distances à parcourir seront modifiées.

La suppression de la ligne entraînera des conséquences plus importantes pour la Société UNION ET MATERIAUX et l'entreprise BATLE qui possèdent un embranchement. Si les réceptions s'effectuent toujours par fer, la suppression de la gare de PEZENAS créera une rupture de charge et nécessitera l'organisation des transports par route de PAULHAN jusqu'aux dépôts des entreprises. Enfin, on peut prévoir que l'entreprise HECQUET recevra le pétrole désodorisé par route, mais il n'a pas été possible d'établir les modifications éventuelles subies par les coûts de transport (la direction n'ayant donné aucune indication à ce sujet). Il faut cependant rappeler que les réceptions de cette entreprise sont très faibles : 3 wagons tous les deux ans.

4/ Entreprises industrielles et carrières

Carrière

La Société CTSO n'ayant pas accepté de répondre, on ne peut évaluer les tonnages expédiés. La carrière étant embranchée, on peut supposer qu'une partie de la production est chargée sur wagon. L'interruption du trafic entraînera une rupture de charge : la gare la plus proche de la ligne MONTPELLIER-BEDARIEUX étant située à 2 km et la gare de PAULHAN à 6 km.

La Société des Roches Bleues qui exploite une carrière à FLORENZAC livre 8.000 à 10.000 tonnes de ballast par an à la SNCF (soit 2 % de la production). La direction n'a pas précisé les coûts de transport. Si la société conserve ses marchés avec la SNCF, elle devra charger le ballast aux gares les plus proches : VIAS ou AGDE situées à environ 8 km de la carrière.

Société Des Produits Barytiques : l'entreprise n'est pas embranchée et doit faire appel à un transporteur routier pour effectuer le transport des matières premières jusqu'à l'usine (19 km) et celui des produits finis jusqu'à la gare de CLERMONT L'HERAULT, la distance séparant l'usine de la gare étant d'environ 10 km. L'entreprise envisagerait l'acquisition d'un camion pour effectuer ce transport. Si la ligne est supprimée, l'entreprise pourra effectuer la totalité de ses expéditions par route (en subissant une hausse de coût qui n'a pu être évaluée faute de renseignements) ou bien (dans la mesure où la gare de PAULHAN continue à assurer le trafic marchandise) charger sa production à PAULHAN (ce qui n'entraînera qu'un accroissement de la distance à parcourir de l'usine à la gare : 10 km environ).

Société TRANAIN : la société a pratiquement abandonné l'utilisation du chemin de fer, et envisage de cesser toute expédition par wagon (à la demande de la clientèle) : la suppression du trafic n'entraînerait aucune conséquence dans ce cas.

Société RICARD : d'après les renseignements obtenus, l'utilisation des transports routiers pour la réception de cartons d'emballage ne devrait pas entraîner d'accroissement de coût : le seul avantage du fer réside dans la possibilité d'immobiliser un wagon pendant 24 heures pour le déchargement sans subir de pénalité, mais le coût du transport par fer est supérieur au coût du transport par route (la différence n'a pas été précisée). Le remplacement de la route par le fer entraînerait la réorganisation des opérations de déchargements des cartons, celles-ci devant s'effectuer plus rapidement afin de ne pas immobiliser les véhicules.

En conclusion, la fermeture de la ligne LODEVE-VIAS n'aurait pas de conséquences très graves :

- les expéditeurs de raisin ne devraient pas y perdre, pour peu que les tarifs à partir de PAULHAN compensent le léger supplément de coût encouru au cours de la livraison en gare.
- les négociants en vin devraient plutôt y trouver leur compte
- les entreprises industrielles et commerciales diverses, qui font de toutes façons peu appel au transport par fer, pourraient sans grand inconvénient charger ou décharger à PAULHAN.
- les carrières posent le seul problème délicat, le trafic fer étant en valeur absolue assez important, quoique semble-t-il faible en valeur relative par rapport au trafic route. Seules les deux sociétés d'extraction correspondantes (CTSO et Société des Roches Bleues) nécessiteraient une enquête complémentaire avant une décision de fermeture de la ligne.

FICHES D'ENQUETES

S O M M A I R E

Fruits et légumes.-

	pages
Etablissement " BATLE "	94
Etablissement " BLANC "	95
Etablissement " CAPAU "	98

Vin.-

Société Générales des Coopératives de Consommation (Coop.)	100
JEANJEAN : négociant en vin	101
BEAUME : négociant en vin	103
Etablissements " SALASC "	104
Coopérative " LA PISCENOISE "	106

Entreprises commerciales.-

Etablissement " BOULARAND "	108
Etablissement " FAJON "	110
Entreprise AUBERT	111
Etablissement " PEYRE "	113
Etablissement " HECQUET "	115
Société " UNION ET MATERIAUX "	116
Société " VIALET "	117

Entreprises industrielles et Carrières.-

Société des Roches Bleues	118
Société TRANAIN	119
Société des produits barytiques	120
Société RICARD	121
Société IRRI-FRANCE	123

FRUITS ET LEGUMES

Etablissement " Batle ".-

Activité : commerce fruits et légumes

Situation : Pezenas : embranchement particulier

I - RECEPTIONS : 1000 à 1200 T/an de fruits et légumes

a) Moyens de transport

4 à 500 T de pommes de terre : fer (wagons complets)
soit environ 20 wagons.
.6 à 700 T de fruits : Route.

b) Origines

Pommes de terre : Nord - Bretagne
Oranges : Sète
Pommes, Abricots, pêches : approvisionnement régional

c) Coût du transport Fer

900,00 à 950,00 F par wagon

II - EXPEDITIONS : 1.000 à 1.200 T par an

1) Moyens de transport-destination.

Toute la production livrée par route.
En général livraison à une clientèle régionale, quelques expéditions de pommes sur longues distances.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F.-

L'entreprise reçoit 4 à 500 T de pommes de terre/an par wagon complet, utilise la S.N.C.F. à cause de son embranchement ce qui lui facilite le déchargement des wagons. La direction n'a pas précisé les différences entre les coûts de transport route et fer.

ETABLISSEMENT " Blanc " (vu Monsieur BLANC)

Activité : expéditeur de raisins de table

Situation : Clermont, l'hérault

- I - RECEPTIONS - 2.800 tonnes de raisin de table/an
- période d'activité : aout, septembre, octobre, novembre
 - deux qualités de raisin : Chasselas
Serviant.

a) Moyen de transport - origine.

- . raisin en provenance de la région de Clermont. l'hérault (commune de Clermont, et zone de 10 km).
- . raisin transporté jusqu'à Clermont par route :
 - camions privés (7 camions)
 - camions des producteurs.

II - EXPEDITIONS : 2.800 tonnes/an

1) Moyens de transport.-

- . 10 % route (300 T) - Transporteur public
- . 90 % fer (2500 T) - 250 wagons complets.

2) Destinations.-

Marché national

Route : vers les départements du sud-ouest

Fer : vers les grands centres (Paris, Lyon, Le Havre, Amiens etc..)

3) Coût de transport.-

Exemple : Distance : Clermont l'hérault - Paris.

Wagons complets de : 3 T	Coût : 0,18 F le kilog
5 T	Coût : 0,12 F le kilog
8 T	Coût : 0,089 F le kilog
10 T	Coût : 0,087 F le kilog
12 T	Coût : 0,074 F le kilog

Distance Clermont l'hérault-Paris.-

Transport route : (transporteur public)
 Coût : 0,10 à 0,12 F le kilog. (tarif constant quelque soit le tonnage transporté).

III UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

L'expéditeur possède un dépôt en gare et charge 90 % de ces envois sur un wagon (2.500 T/an soit approximativement 250 wagons).

Différents critères interviennent dans le choix des **moyens** de transport.

Fer : Bonne organisation du service de transport

- Régularité des départs et des livraisons (important pour des denrées périssables)
- Wagons bien aérés (emploi des wagons normaux dans lesquels sont pratiqués des ouvertures d'aération, n'utilise pas de transport sous température dirigée).
- Coût de transport par fer moins élevé que par route pour les grosses expéditions : pour un wagon de 12 T le coût de transport jusqu'à Paris est de 0,074 F le kilog et par route de 0,10 à 0,12 F le kilo soit une augmentation de coût de 35 à 60 %

Route : Les livraisons par route sont plus rapides pour les courtes et moyennes distances.

- les coûts de transport sont moins élevés pour les expéditions de faible quantité .

Actuellement l'entreprise expédie beaucoup par fer car elle a pour clientèle des magasins à succursales, ou des grossistes qui commandent des quantités importantes de marchandises et qui possèdent très souvent des embranchements particuliers.

Production de raisin de table dans la région de Clermont l'hérault.-

(Renseignements obtenus auprès de Monsieur BLANC).

La région de Clermont l'hérault est une des régions les plus importantes au point de vue de la production de raisin de table.

Deux qualités de raisin sont cultivées : le Chasselas et le Servant.

La production pour Clermont l'hérault et les 30 communes alentours (dans une zone de 10 km) représenterait environ 60.000 tonnes de raisin soit le 1/6 de la production française. L'activité est très saisonnière, se situant du mois d'août au mois de novembre.

Au point de vue des transports, il semble que pour la région 25 % des expéditions s'effectuent par fer (soit 15.000 tonnes au départ de Clermont, éventuellement de Paulhan) et 75 % par route (transporteur public et transporteur privé).

Les transports routiers ont pris de l'importance car ils permettent d'expédier de petites quantités vers des destinations différentes (pour un même camion.) Par contre pour les grosses expéditions (grossistes, magasins à succursales) les transports fer sont moins onéreux que par route. Les expéditeurs s'adressent en général à des affreteurs pour les transports routiers et à des groupeurs pour les transports ferroviaires (lorsqu'ils n'ont pas la possibilité de former des wagons complets et pour bénéficier de tarifs moins élevés).

ETABLISSEMENT " CAPAU "Activité : expéditeur de fruits (pommes, raisins)Situation : Aspiran

I RECEPTIONS : 2.000 tonnes de fruits/an
 dont 1.000 tonnes de raisins de table
 1.000 tonnes de pommes

Moyens de transport : Route.II - EXPEDITIONS : même tonnage, mêmes produits.a) Moyens de transport :

50 % (1.000 T) par fer (wagons complets)

50 % (1.000 T) par route - transporteurs publics, affreteurs

- quelques expéditions avec 1 camion privé.

b) Destinations.-

Fer : exportation vers l'Allemagne, l'Angleterre, (en général pommes,
 quelques expéditions de raisin)

Route : Marché National (toutes destinations)
 (en général : expéditions de raisin)

c) Coût de transport pour l'exportation.-

(Fruits livrés Franco frontière)

Distance Aspiran - Michl :

Wagons de 5 T

Coût 0,135 F le kilog

Wagons de 12 T

Coût 0,0798 F le kilog.

Route : ne connaît pas les coûts mais sont plus élevés que pour un
 wagon complet de 12 T.

V I N

SOCIETES GENERALES DES COOPERATIVES DE CONSOMMATION (Coop.)

Activité : Cave à vin

Situation : Bessan - (Embranchement particulier)

I RECEPTIONS : 25.000 hl de vin par an
vins régionaux - Réceptions par camion citerne.

II EXPEDITIONS : 25.000 hl/an

a) Moyens de transport.-

10.000 hl/an par route (camions-citernes de 220 à 225 hl)
15.000 hl/an par fer (wagons citernes de 200 hl).

b) Destinations.-

Fer : longues distances : région parisienne.
région du Nord et de l'Est

Route : longues distances (pour les clients qui ne possèdent pas
pas d'embranchement particuliers)

moyennes distances (toutes directions).

III UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

Toutes les livraisons sont effectuées en port dû. La cave expédie 15.000 hl de vin par an, par wagons citernes (soit environ 80 wagons) ce qui représente 60 % de ses expéditions. Les tarifs Fer et Route sont à peu près indentiques sauf dans certains cas où le fer est préférable : pour les envois en direction de régions bénéficiant de tarifs S.N.C.F. préférentiels (Paris-Est) et lorsque les clients sont embranchés. Dans les autres cas (pour des expéditions de faibles quantités, pour des distances moyennes, lorsque les clients ne possèdent pas d'embranchement particulier) les transports routiers sont préférables au transport par chemin de fer.

JEANJEAN : NEGOCIANT EN VIN.-Activité : expédition de vinSituation : St. Félix de Lodez (2 km de la gare de Rabieux).I - RECEPTIONS : 300.000 hl de vin/an
Achat du vin dans la région de Saint Félix.II - EXPEDITIONS : 300.000 hl de vin

a) Moyens de transport :

70 % par route : 250.000 hl/an (8 camions privés)

30 % par fer : 90.000 hl/an (départs gare de Sète, Beziers,
Montpellier)

b) Destinations : Marché National

Route : toutes destinationsFer : Paris-DijonIII - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

Le choix s'effectue en fonction des quantités transportées et des problèmes de manutention :

Fer : expéditions de grosses quantités pour les clients embranchés

Route : expéditions de petites quantités, évite le transport sur
courte distance et le déchargement des wagons.

Utilisation de la S.N.C.F. : la S.N.C.F. a modifié sa politique de transport et préfère former des trains complets directement à Sète, Beziers ou Montpellier.

La S.N.C.F. accorde une subvention aux expéditeurs pour couvrir les frais de transport par route jusqu'aux gares de chargement.

Exemple : chargement à Montpellier (Saint Félix-Montpellier 40-50 km)
0,55 F/hl - Subvention S.N.C.F. pour le transport
0,45 F/hl - Chargement des wagons à la charge des clients.

Du fait de cette subvention aucune expédition n'est effectuée à partir de la ligne Lodève-Vias. Les établissements JEANJEAN chargeaient encore quelques wagons à la gare de Rabieux, mais depuis 2 mois les expéditions à partir de cette gare ont été abandonnées. Compte tenu de la subvention S.N.C.F. il est préférable pour les négociants d'expédier le vin à partir de Sète, Beziers ou Montpellier puisqu'ils peuvent bénéficier de coûts de transport moins élevés en formant des trains complets.

BEAUME - NEGOCIANT EN VIN .-Activité : expéditions de vinSituation : Lodève

I RECEPTIONS : 140.000 hl de vin/an
achat de vin dans la région de Lodève.

II EXPEDITIONS : 140.000 hl de vin/an

- a) Destinations : marché national
- b) Moyens de transport : 70 % par route (98.000 hl)
30 % par fer (42.000 hl).

Les expéditions de vin par fer s'effectuent au départ de Sète : le vin est transporté par route de Lodève à Sète où sont formés des trains complets.

Aucune expédition n'a été faite à partir de Lodève depuis 1 an.

c) Coût de transport :

Coût du transport Sète-Paris : (wagons de 20 T, trains complets).
Frêt : 5,50 F/hl

Chargement + transport Lodève-Sète : 1,00 F/hl (environ)
Coût total : 6,50 F/hl (environ).

Coût du transport Lodève-Paris (wagons de 20 T, trains complets)
Frêt : 6,45 F/hl

III - UTILISATION DU CHEMIN DE FER-CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

90 % des expéditions sont effectuées par route, 30 % par fer. Les expéditions par fer sont destinées à la Région Parisienne et à l'Est de la France. Elles concernent de grosses quantités de vin pour des clients qui possèdent un embranchement particulier. Toutes les expéditions s'effectuent au départ de Sète ou peuvent être formés des trains complets (coût du transport moins élevé).

Les transports routiers ont pris de l'importance car ils permettent d'expédier de petites quantités de vin. (5 ou 10 m³) à des coûts acceptables et évitent le déchargement des wagons et le transport sur courtes distances aux clients qui ne possèdent pas d'embranchement particulier.

ETABLISSEMENTS " SALASC ".-Activité : Négociant en vinSituation : Clermont l'hérault- embranchement particulier.I - RECEPTIONS 324.000 hl/an - Vin de production locale.Moyens de transport - Origines.-

- . Camions privés : 4 camions de 150 hectolitres
- . Vin régional : zone de 60 à 80 km.

II - EXPEDITIONS.-27.000 hl/mois - régulièrement
(324.000 hl/an).Moyens de transport.-

- 17.000 hl/mois Route (transport public) camions citernes
de 220 hectolitres.
- 10.000 hl/mois Fer dont : 6000 hl par wagon citerne au départ
de Clermont - Wagon de 200 à 280 hl
4000 hl par containers au départ
de Sète. Containers de 40 hl.

Destination.-Route jusqu'à 350 km (jusqu'à Lyon
Fer : Paris, Nord, Est.Coût de transport.-

Distance Clermont l'hérault - Lyon

Camion citerne :	3,50 F l'hectolitre
Wagon-Citerne :	4,00 F l'hectolitre

Distance Clermont l'hérault - Strasbourg.

wagon citerne (Clermont-Strasbourg)	7,50 F/hl
containers (Clermont-Sète-Strasbourg)	5,70 F/hl.

IV UTILISATION DE LA S.N.C.F. : choix en matière de transport.-

L'entreprise effectue 37 % de ses expéditions par fer (soit 10.000 hl/mois) dont 22 % sont chargés sur wagons-citerne (200 hl à Clermont)

et 15 % sont transportés sur camions, en containers, (40 hl) et aux frais de la S.N.C.F. jusqu'à Sète où les containers sont chargés sur wagons.

Le transport de ces containers entre Clermont et Sète est effectué par un transporteur privé travaillant sous contrat pour la S.N.C.F.

Les tarifs S.N.C.F. au départ de Sète présentent un tel avantage que le deuxième mode de transport est moins onéreux que le premier (voir exemple Clermont-Strasbourg cité plus haut).

L'entreprise continue cependant à utiliser son embranchement à Clermont pour ses grosses expéditions en container de 200 hl, en raison de la difficulté de disposer de camion-citernes d'une telle capacité sur la distance Clermont-Sète.

Le choix entre route et fer d'effectue en fonction des distances. Pour les distances inférieures à 350 kms, les transports routiers sont moins onéreux au delà, vers Paris, l'Est ou le Nord, les transports par fer sont préférables.

COOPERATIVE " LA PISCENOISE ".-

Activités : coopérative vinicole

Situation : Pezenas - embranchement.

I - RECEPTION : 100.000 hl/an de vin en transit (des adhérents)

Moyens de transport : vin apporté par route par les producteurs.

II EXPEDITIONS : 100.000 hl/an.

b) Moyens de transport : 15.000 hl/an par wagons (15 %)
85.000 hl/an par route (85 %)

b) Destinations.-

15.000 hl/an destinés à l'intendance de l'armée (toutes directions)
85.000 hl/an par route pris en charge par les clients ou des transporteurs (toutes directions).

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F.

La coopérative ne choisit pas le moyen de transport : les clients affretent des camions ou des wagons. Seules les ventes à l'Armée sont chargées sur wagon : 15.000 hl/an soit 15 % de la production, les restes des expéditions s'effectuent par route.

Les transports par fer ont été abandonnés au profit de la route (rapidité des transports réduction des manutentions) mais il y a une quinzaine d'années toutes les expéditions s'effectuaient par fer au départ de Pezenas.

ENTREPRISES COMMERCIALES

Etablissements BOULARAND.-

Activité : Commerce d'engrais, produits chimiques, aliments du bétail,
Commerce de blé.

Situation : Pezenas - 1 km de la gare.

I - RECEPTIONS : engrais (70 à 60 T/jour
produits chimiques)
aliments du bétail (

blé : achat de blé dans la région (pas d'indication de tonnage).

a) Moyens de transport.-

- engrais (1/5 par wagon (12 à 14 T/jour)
- aliments du bétail) 4/5 par route (48 à 56 T/ jour).
- blé : collecte du blé par route (jusqu'à Pezenas)

b) Origine.

Potasse - Carbonate de soude - Sulfate de Fer en provenance du Nord (Fer)

Engrais en provenance de Sète (route)

Produits livrés par fournisseurs (Pechiney, Progil).

II - EXPEDITIONS : mêmes produits, mêmes tonnages.-1) Moyens de transport :

- engrais, aliments du bétail : livraisons par route (camions privés)
- blé : livraisons par route (camion privé)
- matériel roulant : 1 camion de 11 T - 1 camion de 8 T -
1 camion de 7 T.

2) Destination :

- Marché régional (engrais, aliments)
- Marseille (blé).

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F.

- l'entreprise utilise la S.N.C.F. pour 20 % de ses réceptions, soit 12 à 14 tonnes par jour. Le choix du moyen de transport est effectué en fonction des coûts de transport et des distances à parcourir (aucune indication de coût n'a pu être obtenue).

Pour les expéditions : les livraisons sur le marché régional s'effectuent par route, notamment les expéditions de blé sur Marseille.

l'entreprise a construit récemment, en bordure de la voie ferrée, un silo équipé pour le chargement des wagons. Il est actuellement utilisé essentiellement à des fins de stockage et n'a reçu ces équipements que pour pouvoir faire face à un éventuel accroissement du trafic S.N.C.F.

ETABLISSEMENTS " FAJON " .-

Activité : commerce de charbon et de mazout

Situation : Pezenas.

I - RECEPTION : 400 T de charbon/an
600 à 700 T de mazout/an

a) Moyens de transports.-

Charbon : 2/3 par fer (270 T) en provenance du Gard
1/3 par route (130 T) en provenance de Marseille-Sète.

Mazout : route (camions-citernes).

b) Stockage.-

L'entreprise dispose d'un terrain de 144 m² loué à la S.N.C.F. (200,00 F) de loyer par an) pour stocker le charbon.

Le stockage de mazout s'effectue dans deux cuves :
1 cuve de 230 hectolitres, 1 cuve de 400 hectolitres.

c) Coût de transport.-

Transport Gard-Pezenas (charbon)
Fer : 20,00 F la tonne (frêt)
Route : 3,40 F la tonne (mise sur camion à la mine)
20,00 F la tonne (frêt)
23,40 F la tonne (coût total).

II - EXPEDITIONS : livraisons régionales
1 camion de 3,8 T.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F.

L'entreprise utilise la S.N.C.F. car le coût du transport est inférieur à celui du transport par route (bien que la S.N.C.F. ait relevé récemment ses tarifs qui sont passés de 17,00 à 20,00 F la tonne) et son terrain en bordure de la voie ferrée permet de réduire les opérations de manutention.

D'autre part en raison de la demande décroissante de charbon, l'entreprise a de plus en plus de difficultés à réaliser le tonnage S.N.C.F. minimum donnant droit à une réduction de loyer de l'emplacement appartenant à la S.N.C.F. et la Société NAPHTEX qui libre à l'entreprise ne consent à effectuer ses livraisons que par camions-citernes, pour des raisons d'organisation de sa propre distribution.

ENTREPRISE AUBERT.-

Activité : Commerce de boissons gazeuses et de bière .
Production de sirop

Situation : Pezenas

I - RECEPTIONS : 500 T/an : eaux minérales
500 T/an : bière
400 T/an : matières pour la fabrication de sirop
(sucre, bouchons, bouteilles, extraits)

a) Moyens de transport - Origines.-

- Eaux minérales : 250 T/an par fer (Evian, Vittel, St. Yorre
Contrexéville)
250 T/an par route (Perrier, Alet (Aude)
Boulon (P.O), Vals les bains
(Ardèche.)
- Bière : 500 T/an par route (Beaucaire, Beziers).
- Matières premières pour sirop (400 T)
 - . Bouchons, étiquettes, extraits : fer (détail)
 - . Sucre : route (Marseille)
 - . Bouteilles : route (Frontignan)
- Tous les transports routiers s'effectuent avec les camions de
l'entreprise : 6 camions :
 - . 1 camion de 6 T
 - . 2 camions de 2,5 T
 - . 2 camions de 1,6 T
 - . 1 camion de 1 T

b) Coût de transport.-

Il existe une convention entre la SNCF et les sources d'eau minérales qui détermine celles-ci à utiliser les transports par fer.

- . Coût de transport Vittel - Pezenas (Fer)
0,092 F la bouteille soit 730,00 F par wagon
- . Coût de transport Contrexéville-Pezenas : idem
- . Coût de transport Evian-Pezenas (fer)
0,063 F la bouteille soit 5.000 F par wagon
- . Coût de transport Saint Yorre- Pezenas : idem

L'entreprise ne connaît pas les coûts de transport par route puisqu'aucune réception n'est effectuée en provenance de ces mêmes sources.

I EXPEDITIONS : 1.400 T de marchandises : bières, eaux minérales, sirops réexpéditions des bouteilles vides : même volume que pour les réceptions.

a) Moyens de transport - Destinations.-

- Ventes dans une zone de 50 km
- Transport routier (camions privés).

II - UTILISATION DE LA SNCF - CHOIX EN MATIERES DE TRANSPORT.-

L'entreprise reçoit 250 T d'eaux minérales/an soit 25 wagons. Elle réexpédie vers les mêmes sources 25 wagons de bouteilles vides.

L'entreprise n'intervient pas dans le choix du moyen de transport : les producteurs d'eaux minérales décident de l'emploi du chemin de fer.

L'entreprise a fait une demande auprès de la S.N.C.F. pour acquérir un terrain en gare : terrain de 5.000 m², la proximité de la gare faciliterait les opérations de manutention et de stockage. Si elle obtient cet emplacement, l'entreprise pense construire un dépôt de 800 m² dans un premier temps, puis un second de 12.000 m².

ETABLISSEMENTS PEYRE.-Activités : Commerce de bières, d'eaux minéralesSituation : PezenasI - RECEPTIONS : 490 T/an d'eaux minérales
500 T/an bières, Orangina, Schwepps.a) Moyens de transport ; Origines.-

Fer : 240 T/an d'eaux minérales (Vichy, Vitel., Evian, Contrexeville)
 Route : 250 T/an d'eaux minérales (Perrier, Vals, Boulcu, Alet
 500 T/an Bières, Orangina, Schwepps (Marseille)

Les transports routiers s'effectuent par camions privés :

- . 1 camion de 6 T
- . 1 camion de 3,5 T
- . 2 camions de 2,5 T
- . 2 camions de 1,5 T.

b) Coût de transport.-

- Exemple : Vittel ou Contrexeville - Pezenas (fer) 0,092 F par bouteille
- Réexpédition des bouteilles vides par fer.
 Pezenas - Vittel ou Contrexeville
 0,0519 F par bouteille.

II - EXPEDITIONS.-

- Mêmes produits, mêmes tonnages
- Réexpéditions des bouteilles vides : même volume.

c) Moyens de transports-Destinations.-

Les boissons sont livrées par route (camions privés) sur le marché local.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERES DE TRANSPORT.-

L'entreprise reçoit 240 T/an d'eaux minérales soit 24 wagons. Elle réexpédie les bouteilles vides par Fer soit 24 wagons.

Le choix du moyen de transport est effectué par les producteurs d'eau minérale.

L'entreprise possède un dépôt à proximité de la gare où elle stocke les marchandises reçues ainsi que les bouteilles vides.

ETABLISSEMENT " HECQUET " .-

Activité : production et vente d'insecticides et de désinfectants.

Situation : Pezenas - Embranchement particulier.

I - RECEPTIONS : 55 tonnes de produits divers (produits chimiques)
par an.

a) Moyens de transport :

20 tonnes : Route

35 tonnes : Fer (colis S.N.C.F.)

3 wagons tous les 2 ans de pétrole désodorisé.

II - EXPEDITIONS : 55 tonnes de produits finis.

1) Moyens de transport - Destinations.-

Transport Route (transporteur public)
Toutes directions.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F.

L'entreprise n'utilise pratiquement pas le chemin de fer. Elle possède néanmoins un embranchement particulier car elle avait autrefois une autre activité : l'entreprise effectuait le séchage de pépins de raisin et expédiait 6.000 à 7.000 tonnes de marchandises par Fer.

SOCIETE VIALET.-

Activité : dépôt de meubles, de lits
production de matelas et de sommiers.

Situation : Clermont l'hérault - en bordure de la voie de chemin de fer

I - RECEPTIONS : - lits
- meubles
- matières premières pour la fabrication de matelas
et sommiers.

a) Moyens de transport :

- . lits : Fer 100 containers par an (en général 1 container par wagon)
en provenance de l'Ain
- . meubles : Route 2 camions par mois (camion des fournisseurs)
- . matières premières pour matelas : Route (provenance régionale).

II - EXPEDITIONS : mêmes produits.

1) Moyens de transport - Destinations.-

- Départements desservis : Hérault, Pyrénées, Orientales, Aude,
Lozère
- 50 % des livraisons par route (camions privés)
- 50 % des livraisons par S.N.C.F. (détail)
et transporteurs routiers.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIÈRES DE TRANSPORT.-

L'entreprise reçoit 100 containers de lit par an. N'intervient pas dans le choix du transport : les fournisseurs déterminent le mode de transport. La marchandise est livrée Franco de Port ; ne connaît pas les coûts de transport.

L'entreprise est située à proximité de la gare et se charge du transport des containers de la gare jusqu'au dépôt.

Pour tous les autres transports (réceptions ou expéditions) les transports routiers sont en général préférables ; ils évitent des opérations de manutention.

ENTREPRISES INDUSTRIELLES

E T

CARRIERES

SOCIETE DES ROCHES BLEUES.-

Activité : exploitation de carrière .

Situation : Carrière située à Florenzac
Embranchement S.N.C.F.

I - EXPEDITIONS : - 8.000 à 10.000 tonnes de ballast/an
- 400.000 tonnes/an - Matériaux de construction et
voierie.

Remarque : l'évaluation des tonnages produits n'a pas été très précise. Néanmoins il semble que les chargements sur wagon représentent une part minime de la production totale.

a) Moyens de transport :

- . 8.000 à 10.000 tonnes de ballast livrées à la S.N.C.F. et chargées sur wagon.
- . 40.000 tonnes livrées sur chantier par route.

(camions privés et transporteurs publics).

b) Destination.-

- les granites livrés à la S.N.C.F. sont destinés à son propre usage.
- les matériaux livrés par route sont destinés à des chantiers situés à des distances ne dépassant pas 70 km.

II - UTILISATION DE LA S.N.C.F.-

N'utilise le chemin de fer que pour les livraisons faites à la S.N.C.F. Les wagons sont affretés par la S.N.C.F. une connaît pas les coûts ; charge environ 8 .000 à 10.000 de ballast par an.

SOCIETE TRANAIN.-

Activité : production de matériaux de construction en béton.

Situation : Saint Thibery (établie à proximité de la gare sur un terrain S.N.C.F.)

I RECEPTIONS : 300 à 400 t/mois . de ciment
 . de graviers
 . de sable

a) Moyens de transport - Origine.-

- . Ciment ; Route (transport public) en provenance de Sète
- . Gravier, Sable ; Route (fournisseur) en provenance des carrières de la région.

II - EXPEDITIONS : Produits en béton : 300 à 400 T/mois.

1) Moyens de transport - Destination.-

- Destination régionale.
- 99 % par route (3.600 à 4.800 T/an)
- 1 % par Fer (1 ou 2 wagons par an
 soit 20 à 40 tonnes)

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

L'entreprise n'utilise pratiquement plus la S.N.C.F. depuis 5 ou 6 ans : toutes les réceptions sont effectuées par route ainsi que la quasi totalité des expéditions.

N'expédie qu'1 ou 2 wagons par an, pour un client qui possède un embranchement particulier. Pense d'ailleurs abandonner complètement les transports par Fer à cause de la casse subie pendant le transport.

Dans tous les cas (pour les réceptions comme pour les expéditions) : les transports routiers sont préférables : casse réduite, moins de maintenance, plus rapide.

SOCIETE DES PRODUITS BARYTIQUES.- (Société des Mines de Garrot - Var)

Activité : exploitation minière et production de sulfate de Baryte

Situation : Siège social : Clermont l'hérault

- . Carrière : à Cabrières (9 km de Clermont)
- . Usine : à Cartels (11 km de Clermont)

I - RECEPTIONS : - Production de 3.600 T/an de Sulfate de Baryte.
 - Transport de matières premières de la carrière à l'usine.
 Distance 20 km : route (transport public).

II - EXPEDITIONS : - 3.600 T/an de sulfate de Baryte par sac de 50 kg.

Moyens de transport :

60 % par fer (wagons de 20 T au départ de la gare de Clermont l'hérault) soit 2.160 T.

40 % par route (transporteur public) soit 1.440 T.

Destinations.-

Route : Région Parisienne - Valenciennes - Marseille - Lyon

Fer : Le Mans (Client Renault)

Exportation : Belgique, Luxembourg, Italie, Espagne.

Coût de transport : Marchandises librées Franco de Port. Aucune indication précise n'a pu être obtenue sur les coûts de transport mais il semble que les coût de transport par Fer soient moins élevés que par route.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

L'entreprise expédie 60 % de sa production par chemin de fer, soit : 2.160 T/an. Les wagons sont chargés à la gare de Clermont l'hérault, Le transport de l'usine à Clermont est effectué par route (transporteur public) La Société des produits Barytiques fait partie de la Société des Mines de Garrot qui possède 5 établissements à : Les Arcs (Var), Clermont l'hérault (Hérault) Prades (P.O.) Valmy (Marne), Val d'Ageol (Vosges).

La Société des Mines de Garrot a passé un contrat avec la S.N.C.F. pour l'expédition de la production des 5 établissements et à obtenu des coûts de transport moins élevés par Fer que par Route.

Evolution future : l'entreprise envisage d'acquérir un camion pour effectuer les transports de matières premières de la carrière à l'usine et celui du transport des produits finis de l'usine à la gare (ces transports sont actuellement effectués par un transporteur.)

SOCIETE PICARD.-

- Activité : Distillerie de la Société Ricard.
- Situation : Bessan (Embranchement particulier).

I - RECEPTIONS ; Matières premières :

(Bouteilles)) Pour une production de 3 millions de bouteilles/an
(Emballage)	
(Alcool)	

a) Moyens de transport.-

Bouteilles : route (fournisseurs)
Emballages (carton), Fer (wagons complets) provenance (Marseille
Reims)

Alcool : route (camions citerne).

II - EXPEDITIONS : 3 millions de bouteilles/an
dont 1,2 millions (40 %) en carton (emballage perdu)
1,8 millions (60 %) en casier.

1) Moyens de transport.-

- Livraisons par route - Camions privés
 - . 2 camions de 10 T
 - . 1 camion de 3,5 T
 - . 3 camionnettes de 1500 kg.
- Transporteurs publics.

2) Destinations.-

- Livraisons aux dépôts Ricard (10 départements du Sud-Ouest)
- Livraisons directes à la clientèle
- Exportation.

III - UTILISATION DE LA S.N.C.F. - CHOIX EN MATIERE DE TRANSPORT.-

Bien que l'établissement soit embranché, la Société Ricard utilise peu les transports par fer. Elle ne reçoit que les cartons d'emballage par wagon ; l'entreprise expédie 1,2 millions de bouteilles en carton à raison de 12 bouteilles par carton. Elle reçoit donc 100.000 cartons par an, soit 30 wagons par an, (3 wagons pour 10.000 cartons). Pour ce transport le choix est effectué en fonction des opérations de manutention : la S.N.C.F. accorde un délai de 24 heures pour le déchargement d'un wagon alors que le délai accordé par les transporteurs routiers est beaucoup plus court. Par contre le coût du transport par route doit être légèrement inférieur au coût du transport par chemin de fer.

Pour toutes les autres réceptions (bouteilles, alcool) ainsi que pour les expéditions de produits finis, l'entreprise utilise les transports routiers : coût de transport moins élevé, rapidité des transports, moins de manutentions pour les expéditions.

SOCIETE IRRI-FRANCE (anciennement Société SEPPIC)

Activité : fabrication d'appareils d'irrigation et d'arrosage.

Situation : Paulhan - Embranchement particulier.

I - RECEPTIONS : 1500 à 2.000 T/an de matières premières et de produits
semi-finis : Aluminium
Acier
Produits usinés

Origine : Nord, Le Havre, Toulouse.

Moyen de transport.-

- 90 % par fer (1.400 à 1.800 T/an) dont 100 T en colis marchandises, le reste parvenant par wagons complets.
- 10 % par route (150 à 200 T/an)

II - EXPEDITIONS :

- Même tonnage
- Matériel d'équipement pour l'irrigation.

III MOYENS DE TRANSPORT -DESTINATIONS.-

- Toutes les expéditions par route (transporteur sous contrat)
- Destinations variées : exploitations agricoles réparties sur l'ensemble du territoire.