

Les carrières de Vaubadon s'installent à la gare

Le propriétaire vient d'acquérir deux terrains dans la zone industrielle, pour expédier ses granulats par le rail, en direction de Paris.

Pourquoi ? Comment ?

Qui est à l'origine de ce projet ?

La société Gayam, qui exploite les carrières de Vaubadon, souhaite développer le transport ferroviaire des granulats (sables et graviers) destinés au bâtiment et à la construction de routes.

« Pour des raisons économiques, explique Jean-Max Pignet, le président de Gayam. Le coût de transport de ces matériaux est multiplié par deux, dès que l'on dépasse 50 km. »

Le chef d'entreprise met également en avant le développement durable. « Un train de 1 350 tonnes réparties sur 22 wagons remplace 50 camions. »

Pourquoi s'installer en gare de Bayeux ?

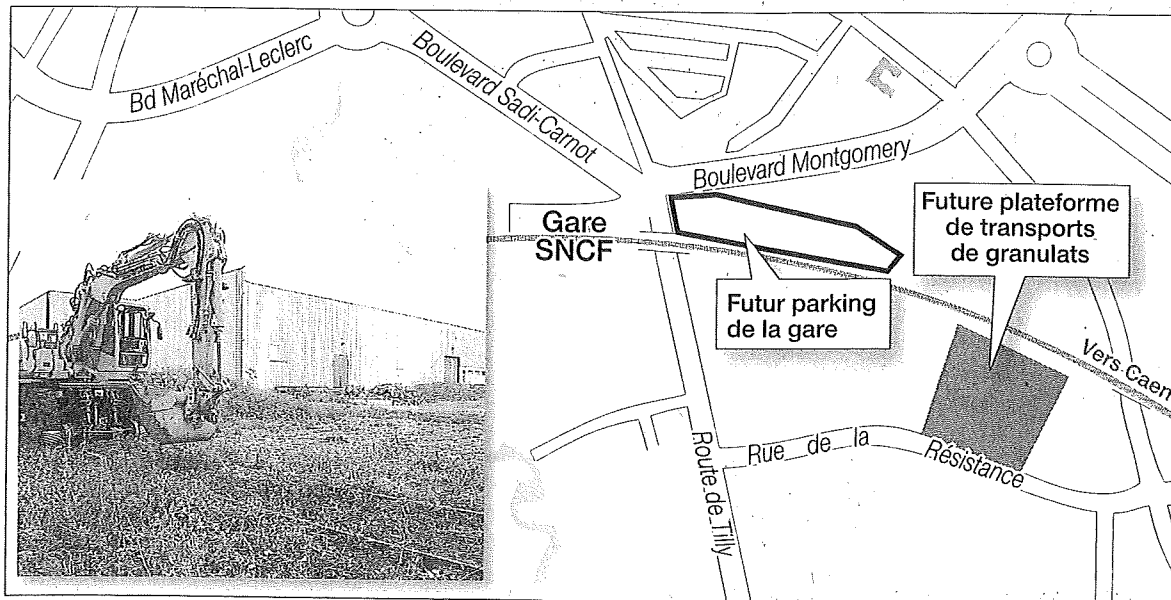
L'exploitant des carrières de Vaubadon s'est finalement arrêté sur Bayeux, après avoir eu plusieurs propositions de Réseau ferré de France. « L'installation n'était pas possible au Molay-Littry, ni à Lison, où les abords de la gare sont trop urbanisés. »

Il profite d'une voie de marchandises existant aux abords de la gare voyageurs, dans la zone industrielle.

« Un ancien site industriel de la rue de la Résistance était à vendre. »

Jean-Max Pignet a donc acheté cette parcelle, ainsi qu'un terrain mitoyen, situé à côté de l'entreprise Sominex.

« Il fallait une longue bande de terrain pour pouvoir charger des trains de 350 mètres de long. »



Pour créer cette plateforme de transport en vrac, la société Gayam a fait l'acquisition de deux parcelles, en bordure des voies de chemin de fer. Depuis plusieurs années, la gare SNCF n'a plus d'activité de fret, avec la fin des transports ferroviaires de la société Prodis boissons.

Pourquoi créer cette plateforme de transport ?

Les carrières de Vaubadon extraient jusqu'à un million de tonnes de granulats par an. « Notre permis d'exploiter va jusqu'en 2019, explique le PDG. Nous avons lancé une procédure de renouvellement pour les 30 prochaines années, avec des volumes plus importants. »

Le carrier qui exporte déjà un quart de sa production hors de la Basse-Normandie souhaite développer ses ventes au-delà de la région. « Le marché parisien est déficitaire en matériaux. Pour satisfaire ces clients éloignés et conserver des tarifs compétitifs, ce mode de transport est idéal. »

Quelle sera l'importance du trafic ?

Le projet concerne pour l'instant l'alimentation d'une centrale d'enrobé, destinée à fabriquer le bitume pour les routes. « Soit 80 000 à 100 000 tonnes par an. Ce qui représente un à deux trains par semaine. » Mais le chef d'entreprise étudie déjà la possibilité de rentabiliser cet investissement.

« Il sera possible de charger d'autres matériaux en vrac sur des trains, estime Jean-Max Pignet. Les exploitants des sablières d'Esquay-sur-Seulles pourraient utiliser ce site pour transporter leur sable. Il sera aussi possible de décharger des matériaux. » Gayam envisage aussi une vente de granulats au

détail, à destination des particuliers.

Quand cette plateforme sera-t-elle opérationnelle ?

Les travaux commencent cette semaine. « Il faut d'abord remettre en état la voie de chemin de fer, en créant l'embranchement. » La ville de Bayeux, propriétaire d'une partie des terrains, a conclu un bail de 40 ans avec un loyer annuel d'un euro. Le propriétaire doit aussi aménager le site, pour y accueillir les poids lourds.

« Les premiers transports pourraient avoir lieu dès le premier semestre 2012 », estime le dirigeant de Gayam.

Éric MARIE.

Des graviers de Vaubadon aux granulats marins



Jean-Max Pignet prévoit d'agrandir le site d'extraction de 70 ha qu'il exploite à Vaubadon.

L'histoire

« Mon père, Albert Pignet a ouvert cette carrière en 1956, explique Jean-Max Pignet. À l'époque, il extrayait 40 000 tonnes par an. » Le site n'a cessé de se moderniser. Dès 1973, des installations industrielles sont mises en place pour concasser les matériaux et les transformer en sable et en gravier. Elles sont automatisées au cours des années 1980.

« En 1989, nous avons étendu le site et déplacé la centrale d'enrobage gérée par une entreprise de travaux publics. À l'époque, notre production était de 600 000 tonnes par an. »

En 2001, après le décès du fondateur, la famille crée une holding baptisée Gayam. « Du prénom de mes trois enfants : Gaëlle, Yann et Morgane. Je transmets d'ailleurs mon affaire à deux d'entre eux. » Cette nouvelle structure prend des parts dans une autre carrière, à Canteleux, dans la Manche. « Un site plus petit qui produit 300 000 tonnes par an. »

La carrière de Vaubadon emploie aujourd'hui 22 salariés. « Dans notre secteur, un emploi en carrière entraîne trois emplois induits, estime

Jean-Max Pignet. Ce sont donc 80 personnes qui vivent de notre travail. »

Chaque jour, pas moins de 5 000 tonnes de matériaux prennent la route, soit 200 camions au départ de Vaubadon.

Pour l'avenir de son entreprise, Jean-Max Pignet envisage un autre type d'extraction, mais cette fois-ci en mer. « Je réfléchis à ce projet depuis une dizaine d'années. Pour le mener à bien, je me suis associé à une entreprise belge et à une autre en Haute-Normandie. » Sa société a décroché une concession de 30 km², à une trentaine de kilomètres au large, sur un axe compris entre Grandcamp et Quistreham.

« Nous pourrions extraire jusqu'à 500 000 tonnes par an, les premières années. Ces granulats marins seraient ensuite dirigés vers le Havre, traités et calibrés, avant d'être chargés sur des péniches jusqu'à Paris. »

Pour ce projet d'ampleur, un des partenaires fait construire un bateau dédié à ce type d'extraction. « Le dragage dont le coût de fabrication est de 75 millions d'euros. »

É. M.