Sétra

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements

Octobre 2012

Rapport

Fret ferroviaire local en régions et dans les ports

Premiers éléments de bilan d'activité

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

Page laissée blanche intentionnellement

Avant-propos

Ce rapport présente des premiers éléments de bilan de l'activité des opérateurs ferroviaires de proximité (OFP), en deux chapitres successifs : fret local en région et opérateurs portuaires. Les spécificités du segment de marché portuaire ont en effet conduit à distinguer ces deux volets, avec une conclusion propre à chacun.

Ce rapport a été établi par le pôle de compétences et d'innovation (PCI) « transports de marchandises et logistiques » pour le Sétra, à partir de bibliographie et d'entretiens.

Le présent rapport ne fournit que des éléments de bilan d'étape, essentiellement qualitatifs. Le recul n'est en particulier pas suffisant pour évaluer l'impact de l'évolution réglementaire récente sur la compétitivité et l'attractivité du mode ferroviaire pour le fret.

Le cas particulier de l'opérateur local Régiorail (ex-TPCF Fret), près de Perpignan, a fait l'objet d'un approfondissement par le Sétra, avec quelques éléments d'analyse économique.

Sommaire

Introduction 5

Fret local dans les régions

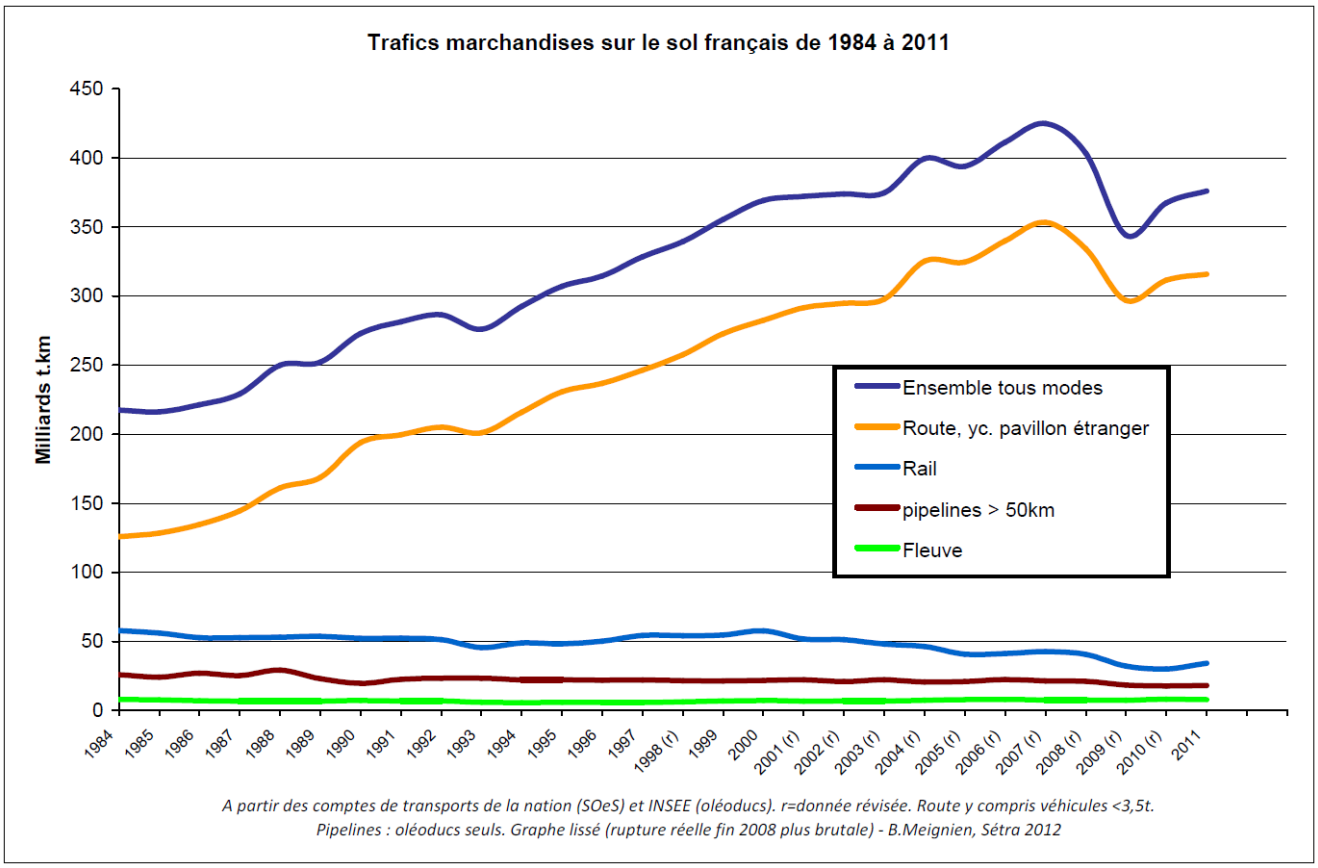
1 - Quelques indicateurs régionaux sur le réseau et le fret ferroviaires 8
2 - La situation en région Bourgogne 11
3 - La situation en région Bretagne 19
4 - La situation en région Champagne-Ardenne 23
5 - La situation en région Languedoc-Roussillon 27
6 - La situation en région Midi-Pyrenées 32
7 - La situation en région Provence-Alpes-Cote-d'azur 35
8 - Train du Pays Cathare et du Fenouillède (Regiorail) – monographie 39
9 - Premiers éléments de bilan et perspectives 43

Gestion et exploitation des voies ferrées portuaires

10 - Contexte et définition 46
12 - Port de Rouen 49
13 - Port de Marseille 50
14 - Port de Dunkerque 53
15 - Port de Nantes / St-Nazaire 56
16 - Port de Bordeaux 57
17 - Port de La Rochelle 60
18 - Eléments de conclusion (opérateurs portuaires) 64

Introduction

Le fret ferroviaire français a atteint son apogée historique en 1974, peu après le premier choc pétrolier. Il baisse alors, repart légèrement à la hausse à partir de 1993 puis connaît de nouveau à partir de 2002 une baisse de trafic. On observe une légère reprise depuis 2010.



Niveaux de trafics exprimés en tonnes-km sur le sol français, selon les modes. Le trafic routier comprend tous les véhicules, y compris étranger et <3,5t (7 à 8% des t.km routières). La part modale 2011 du transport ferroviaire est de 9,5%.

D'après SoeS (Comptes de Transport de la Nation) et INSEE, 2012. r = données révisées.

Jusqu'en 2010, la libéralisation du fret ferroviaire n'a que partiellement enrayé ce déclin, le recul de la SNCF n'étant pas entièrement compensé par les nouveaux entrants, qui ont gagné près d'un quart du marché pendant cette période. L'année 2011 montre cependant un redressement significatif du fret ferroviaire dans son ensemble, à un niveau supérieur à celui de 2009, sans toutefois retrouver les valeurs d'avant-crise (valeur 2008: 40 milliards de tonnes.km (Gtk) // 2009 : 32 Gtk // 2010 : 30 Gtk // 2011 : 34Gtk, soit +14%/2010).

Le Grenelle de l'Environnement, en 2009, a initié une démarche ambitieuse pour le développement du fret ferroviaire (passage de la part rail+fleuve de 14 à 25% à l'horizon 2022), décliné le 16 septembre de la même année dans l'Engagement National pour le Fret Ferroviaire et ses 8 axes :

- créer un réseau d'autoroutes ferroviaires ;
- aider le développement du transport combiné ;
- **développer les Opérateurs Ferroviaires de Proximité ;**
- développer le fret ferroviaire à grande vitesse ;
- créer un réseau orienté fret ;
- supprimer les goulets d'étranglement ;
- **améliorer la desserte des grands ports ;**
- moderniser la gestion des sillons.

La mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité est l'un des moyens pour relancer et élargir le marché du fret ferroviaire.
Un opérateur ferroviaire de proximité (OFP) peut être vu comme une « **PME ferroviaire locale** » assurant le transport de fret à courte distance dans les territoires et/ou gérant l'infrastructure de façon déléguée. Le terme OFP est également utilisé pour les "Opérateurs Ferroviaires Portuaires", ceux-ci présentant quelques spécificités détaillées au chapitre 2.

Pour circuler sur le réseau ferré national, un OFP doit disposer d'une licence d'entreprise ferroviaire et d'un certificat de sécurité.

L'engagement national pour le fret ferroviaire

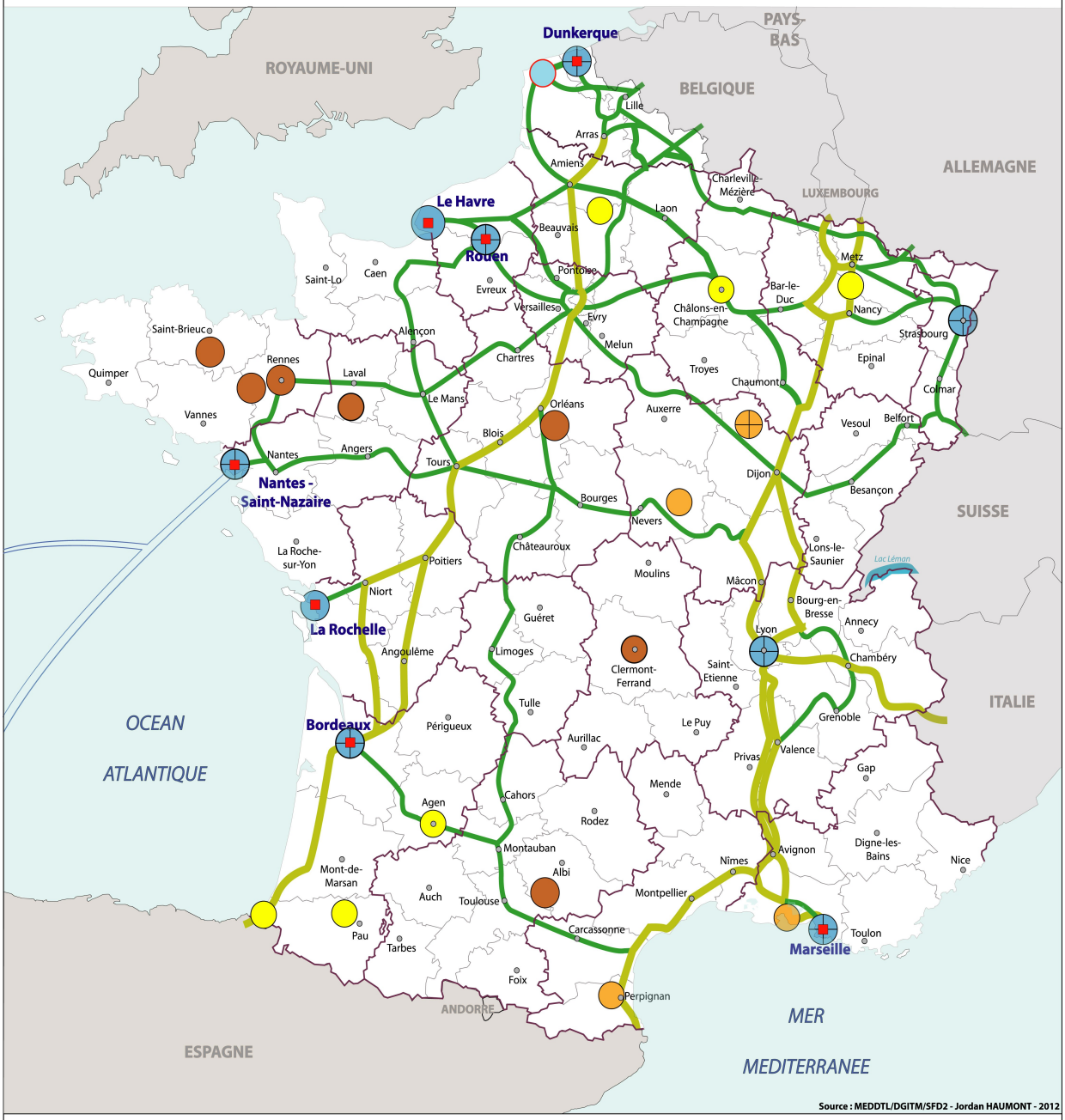
Cet engagement national correspond à un investissement public global en faveur du fret ferroviaire de plus de 7 milliards d'euros d'ici à 2020. Le 26 janvier 2010, le Secrétaire d'État chargé des transports a installé le comité de suivi de l'Engagement national pour le fret ferroviaire, constitué :

- de RFF ;
- d'entreprises ferroviaires : SNCF, ECR, CFL Cargo, VFLI, Colas Rail, Europorte 2, B-Cargo ;
- des organisations syndicales ;
- des associations de chargeurs ;
- de l'Union des Ports de France ;
- de France Nature Environnement ;
- de parlementaires.

Ce rapport fournit quelques premiers éléments de bilan d'étape d'ordre qualitatif sur l'organisation du fret ferroviaire local. Il se décompose en deux parties, la première présentant le fret ferroviaire local en région avec des focus sur six régions suivis d'un approfondissement sur un opérateur et la seconde portant sur les opérateurs portuaires dont les spécificités de segment de marché se distinguent du premier type d'opérateur ferroviaire de proximité.

La carte ci-dessous, éditée par le ministère du développement durable (DGITM + mise à jour Sétra), présente la situation des OFP sur le territoire Français en octobre 2012.

Les Opérateurs Ferroviaires de Proximité au coeur du réseau de fret ferroviaire



Source : MEDDTL/DGITM/SFD2 - Jordan HAUMONT - 2012

INFRASTRUCTURES LIEES AU FRET

- Lignes principales de fret ferroviaire (ROF)
- Lignes principales de fret ferroviaire (ROF), en cours de modernisation
- Autoroute ferroviaire en service / en projet
- Opérateur ferroviaire de proximité territorial existant /Opérateur ferroviaire de proximité territorial exclusivement PGI
- Opérateur ferroviaire de proximité portuaire existant / Opérateur ferroviaire de proximité portuaire exlusivement PGI
- Opérateur ferroviaire de proximité territorial en projet
- Opérateur ferroviaire de proximité portuaire en projet
- Initiatives diverses

AUTRES INFRASTRUCTURES

- La Rochelle — Grand port maritime
- Autoroute maritime

LIMITES ADMINISTRATIVES

- Limite départementale
- Délimitation régionale
- Préfecture

Fret local dans les régions

Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardenne, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte-d'Azur

Ce chapitre fait le point de la situation du fret ferroviaire local dans 6 régions où des initiatives locales de différentes natures ont été développées.

Ces initiatives sont décrites en regard des caractéristiques régionales du réseau ferroviaire et de son utilisation. Elles sont également confrontées aux conclusions des études d'opportunité de mise en place d'un OFP.

Sont successivement examinées les expériences dans les régions : Bourgogne, Bretagne, Champagne-Ardenne, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, Provence-Alpes-Côte-d'Azur.

Ce chapitre ne constitue pas un tour d'horizon exhaustif du développement du fret ferroviaire en Régions. Des initiatives avaient également été lancées en région Centre et en Auvergne mais elles sont actuellement suspendues. D'autres sont en cours d'émergence et ne sont pas traitées ici.

Son objectif est d'illustrer, à partir de ces 6 cas, des types de projets d'initiative locale différents en fonction des besoins des territoires.

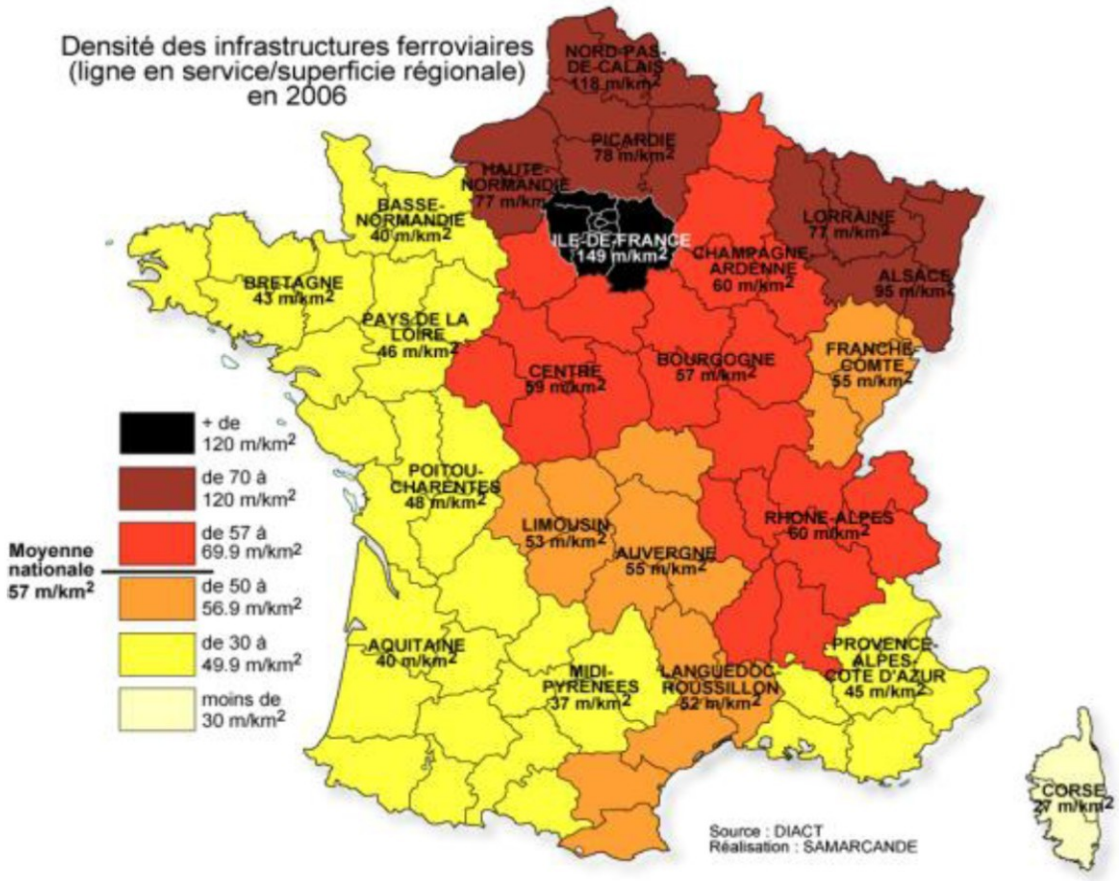
Le cas spécifique de Régiorail (anciennement TPCF Fret) en Midi-Pyrénées est présenté plus en détail.

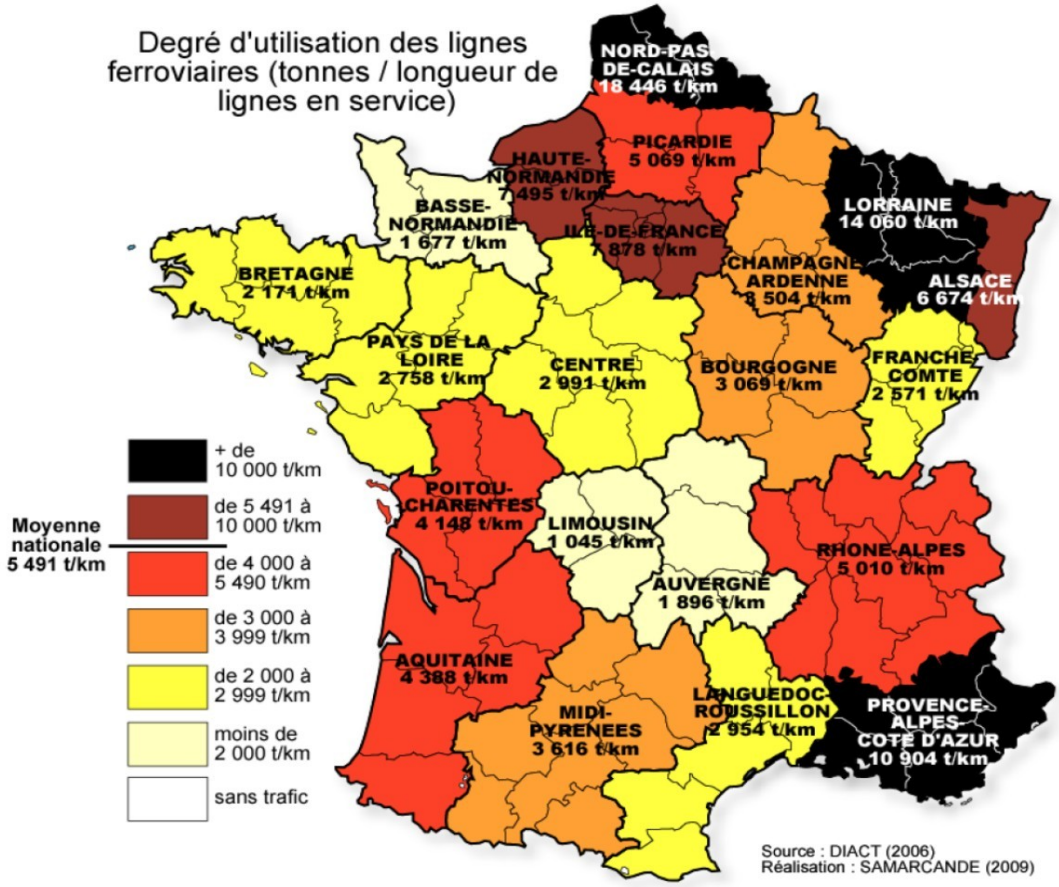
1 - Quelques indicateurs régionaux sur le réseau et le fret ferroviaires

Les données détaillée concernant le fret ferroviaire remontent à 2006 car, depuis sa libéralisation, ces données relèvent pour les opérateurs du secret commercial.

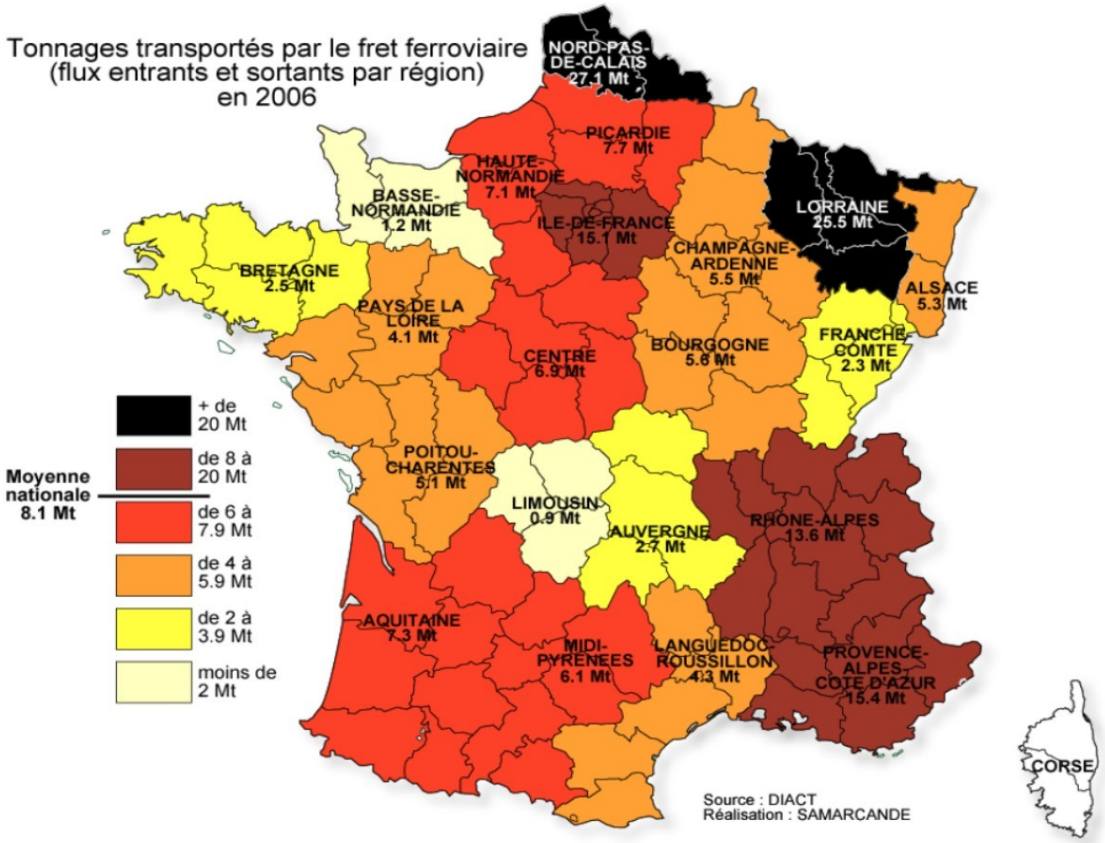
On peut cependant retenir quelques indicateurs qui permettent de caractériser les régions dans ce domaine :

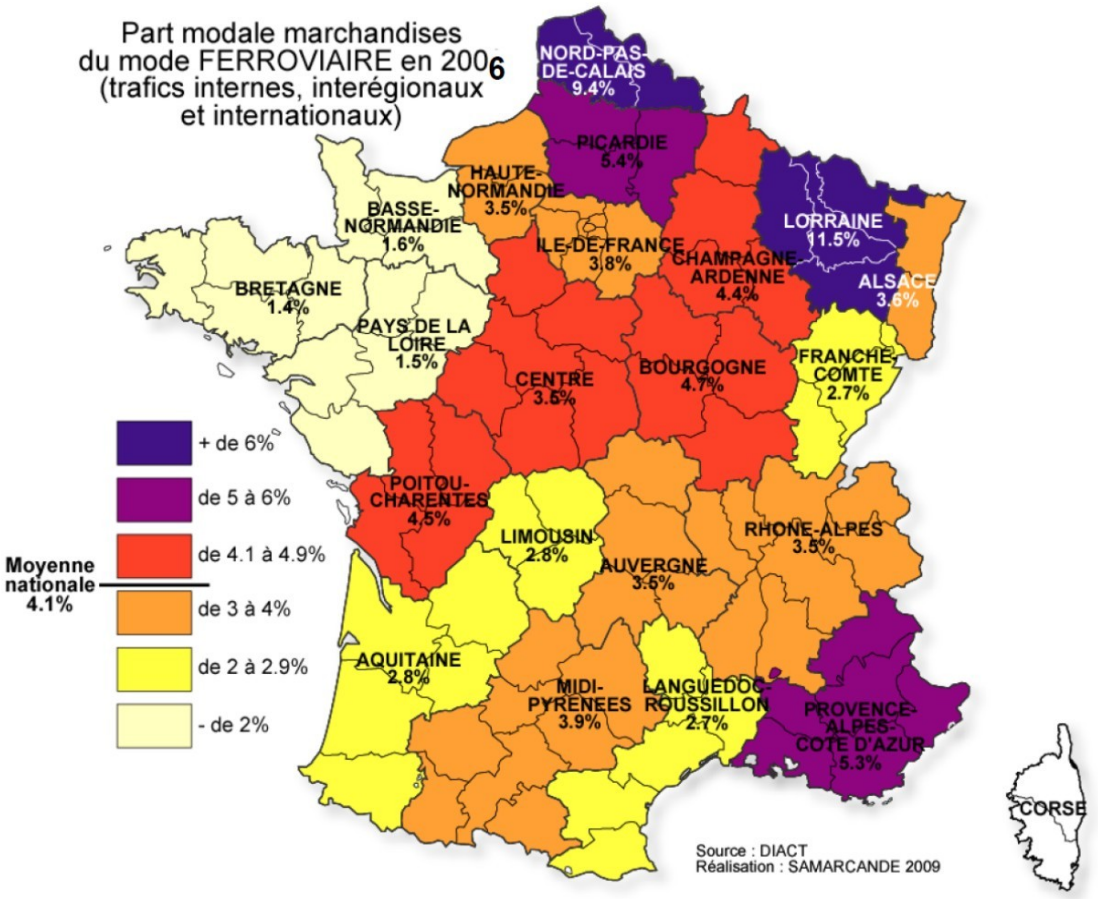
- la densité des infrastructures ferroviaires : longueur des lignes en service / superficie régionale ;
- le degré d'utilisation des lignes : tonnes annuelles / longueur des lignes en service ;
- le tonnage de fret ferroviaire : flux entrant et sortant de la région ;
- la part modale marchandises du mode ferroviaire (trafics internes, inter-régionaux et internationaux).





Note : tonnages annuels.





Note : *part modale en tonnage – la part modale rapportée aux kilométrages parcourus (tonnes.km) est un peu plus de 2 fois supérieure, car le train est plutôt utilisé pour de longues distances.*

Si l'on caractérise les 6 régions étudiées sur la base de ces indicateurs, on constate des différences notables :

- En Bourgogne, il y a une forte densité d'infrastructures ferroviaires mais un faible degré d'utilisation. Le tonnage transporté est faible mais la part modale du fer est supérieure à la moyenne nationale.
- En Bretagne, la valeur de ces 4 indicateurs est largement inférieure à la moyenne nationale.
- En Champagne-Ardenne, il y a une forte densité d'infrastructures ferroviaires mais un faible degré d'utilisation. Le tonnage transporté est faible mais la part modale du fer est supérieure à la moyenne nationale.
- En Languedoc-Roussillon, les 4 indicateurs sont bien inférieurs à la moyenne nationale.
- En Midi-Pyrénées, ils sont également faibles.
- En Provence-Alpes-Côte-d'Azur, la densité d'infrastructures est faible mais leur utilisation importante. Le tonnage transporté est supérieur à la moyenne nationale, tout comme la part modale du fer.

2 - La situation en région Bourgogne

2.1 - Le contexte

Face à la baisse du fret ferroviaire et à la dégradation de la qualité de service sur le réseau diffus, dû au mauvais état des lignes, l'association PROFFER a été créée le 30 mai 2006 avec pour objectif de promouvoir et de soutenir toutes actions, missions, programmes d'études et investigations destinés à redynamiser le fret ferroviaire en Morvan. Elle vise :

- d'une part à susciter la création d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité ;
- d'autre part à engager toutes actions pour le maintien et la remise à niveau des infrastructures ferroviaires utilisées pour le fret.

Les principales entreprises, membres fondateurs de l'association, sont :

- Granulats Bourgogne Auvergne (groupe Lafarge) ;
- SA Carrières et Matériaux (groupe Eiffage) ;
- SAS la Forestière de la Roche ;
- Tembec Tarascon SAS ;
- CERT Environnement .

Après avoir été assuré pour partie par CFTA (Chemin de Fer et Transport Automobile, filiale de Véolia) et la CFD Morvan (compagnie des Chemins de Fer Départementaux), le service ferroviaire des lignes du Morvan a été repris par Fertis, filiale de VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), elle-même filiale de la SNCF.

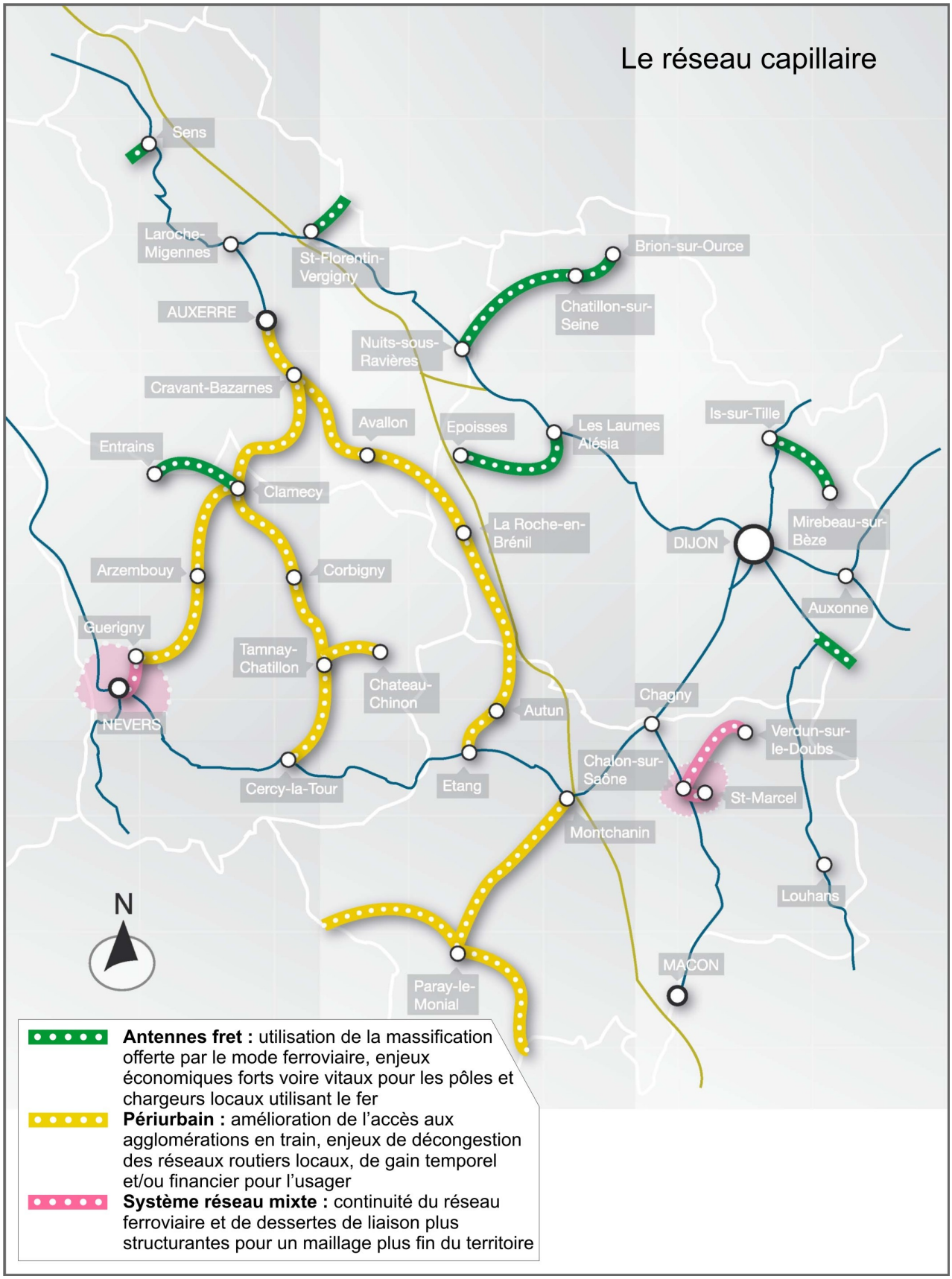
Le niveau de service rendu par Fertis était perçu comme non adapté pas les chargeurs, en termes de fiabilité et de coûts.

2.2 - Les voies ferrées et le réseau capillaire en Bourgogne

Avec 2 000 km de voies ferrées, la Bourgogne dispose d'un réseau ferré d'une densité correspondant à la moyenne nationale mais son degré d'utilisation est nettement inférieur à la moyenne nationale. De nombreuses petites lignes irriguent finement le territoire. Ce réseau capillaire joue un rôle essentiel dans le transport de fret lié à l'économie locale.

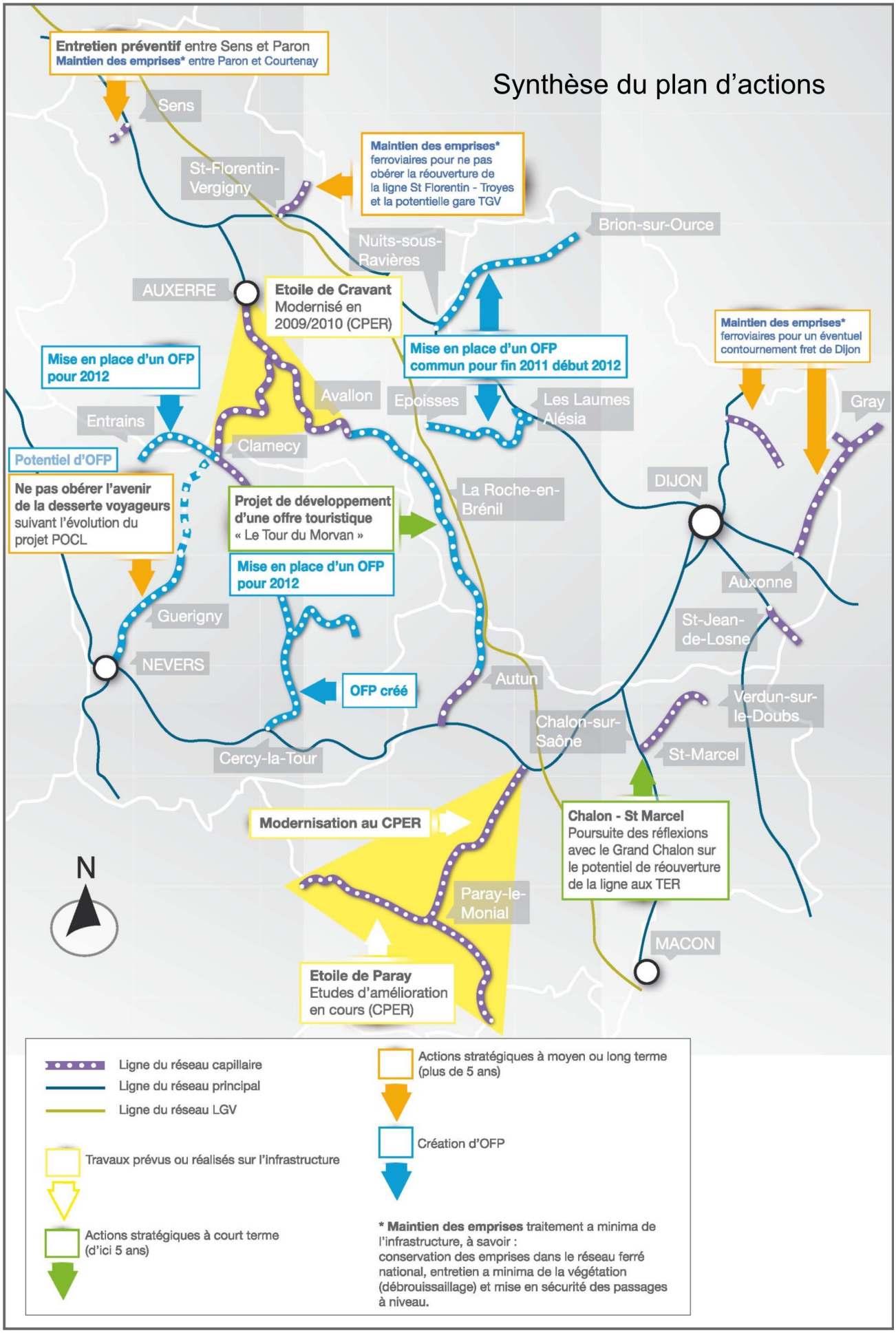
Le réseau capillaire regroupe les plus petites lignes ferroviaires, celles où circulent moins de 20 trains/jour, voire seulement 1 à 10 trains/semaine.

Certaines lignes ne sont empruntées que par des trains de marchandises ; il s'agit essentiellement d'infrastructures modestes, souvent à voie unique, pas nécessairement électrifiées et dotées d'un système de signalisation simple, fréquemment manuel.



Source DREAL Bourgogne / RFF / Conseil Régional Bourgogne, vers un réseau durable des petites lignes ferroviaires en Bourgogne ? Nov. 2011

Le plan ci-dessus présente le réseau capillaire en fonction du type de lignes, tandis que le plan ci-après synthétise la stratégie d'actions à mettre en œuvre. Il a été établi et validé par la DREAL, RFF et le Conseil Régional. Note : les lignes bleues représentent le réseau structurant, tandis que la ligne à grande vitesse Paris-Lyon est tracée en beige.


Synthèse du plan d'actions
Entretien préventif entre Sens et Paron
Maintien des emprises* entre Paron et Courtenay
Sens
St-Florentin-Vergigny
Maintien des emprises* ferroviaires pour ne pas obérer la réouverture de la ligne St Florentin - Troyes et la potentielle gare TGV
Brion-sur-Ource
Nuits-sous-Ravières
AUXERRE
Etoile de Cravant
Modernisé en 2009/2010 (CPER)
Mise en place d'un OFP commun pour fin 2011 début 2012
Maintien des emprises* ferroviaires pour un éventuel contournement fret de Dijon
Mise en place d'un OFP pour 2012
Avallon
Epoisses
Les Laumes Alésia
Gray
Entrains
Clamecy
Potentiel d'OFP
Ne pas obérer l'avenir de la desserte voyageurs suivant l'évolution du projet POCL
Projet de développement d'une offre touristique « Le Tour du Morvan »
La Roche-en-Brénil
DIJON
Mise en place d'un OFP pour 2012
Auxonne
Guerigny
St-Jean-de-Losne
NEVERS
OFP créé
Autun
Verdun-sur-le-Doubs
Chalon-sur-Saône
St-Marcel
Cercy-la-Tour
Modernisation au CPER
Chalon - St Marcel
Poursuite des réflexions avec le Grand Chalon sur le potentiel de réouverture de la ligne aux TER
N
Paray-le-Monial
MACON
Etoile de Paray
Etudes d'amélioration en cours (CPER)
Ligne du réseau capillaire
Ligne du réseau principal
Ligne du réseau LGV
Travaux prévus ou réalisés sur l'infrastructure
Actions stratégiques à court terme (d'ici 5 ans)
Actions stratégiques à moyen ou long terme (plus de 5 ans)
Création d'OFP
* Maintien des emprises traitement a minima de l'infrastructure, à savoir : conservation des emprises dans le réseau ferré national, entretien a minima de la végétation (débroussaillage) et mise en sécurité des passages à niveau.

2.3 - Le transport de marchandises en région Bourgogne

Sur toutes les marchandises échangées en Bourgogne, plus de la moitié le sont avec les régions limitrophes. Les échanges se font notamment avec les 2 grands pôles de production et de consommation que sont l'Ile-de-France et la région Rhône-Alpes.

Les objets manufacturés, les matériaux de construction, les denrées alimentaires et les produits agricoles représentent près de 90% des expéditions, la Bourgogne produisant principalement des céréales, du bois et des granulats.

Sur les 106 millions de tonnes de marchandises échangées :

- 47% sont des échanges internes à la Bourgogne,
- 47% sont des échanges avec les autres régions françaises,
- 6% sont des échanges en import export.

La répartition modale est la suivante :

- la route achemine 90% des tonnes et 81% des tonnes.km
- le fer, 7% des tonnes et 14% des tonnes.km
- le fluvial, 3% des tonnes et 5% des tonnes.km

Une vingtaine de silos embranchés peuvent charger des trains complets agricoles; 350 000 tonnes empruntent le réseau capillaire (sur une production totale annuelle de 1,5 millions de tonnes).

La quasi totalité des carrières bourguignonnes sont embranchées et transportent 500 000 tonnes sur le réseau capillaire (sur un total annuel de 2,7 millions de tonnes).

9 gares bois stratégiques drainent environ 1 million de tonnes/an dont 300 000 tonnes sur le réseau capillaire.

Un tiers du trafic ferroviaire fret d'échanges emprunte le réseau capillaire.

Les perspectives de développement du fret sur les lignes capillaires bourguignonnes :

Matériaux de construction (granulats)

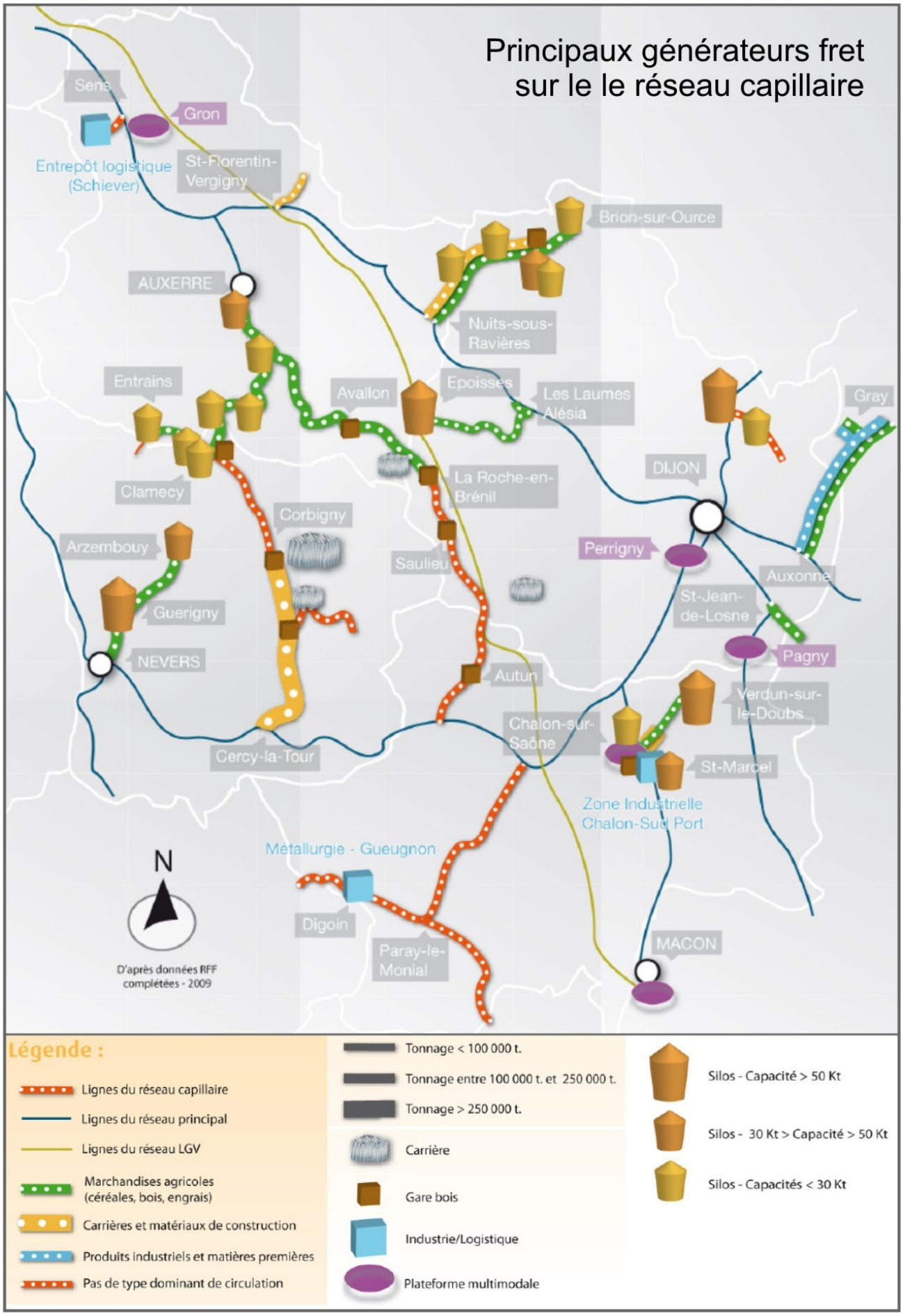
La demande actuelle en transport ferroviaire est encore à satisfaire : près de 600 000 tonnes de matériaux de construction sont transportés par la route chaque année faute d'offre ferroviaire compétitive. D'ici 5 à 10 ans, 400 000 tonnes pourraient s'y ajouter. Rappelons toutefois que ce type de transport se fait souvent à courte distance, sauf produits spécifiques (nombreuses carrières, donc proches des lieux d'utilisation).

Bois

Les produits connexes des scieries (granulés, pâte à papier...) apparaissent comme les seuls marchés pour le transport ferroviaire. D'ici 2020, l'objectif est de doubler la production en Bourgogne.

Produits agricoles

Les hauts niveaux de production actuelle seront maintenus.



Source DREAL Bourgogne / RFF / Conseil Régional Bourgogne

2.4 - Les initiatives locales

La ligne Corbigny / Cercy-la-Tour et la création de CFR

Lors de la disparition de Fertis, s'est posée la question de la fermeture de la ligne Corbigny – Cercy-la-Tour dédiée au fret, en raison de son état de vétusté. Or, cette ligne de 40km dessert deux importantes carrières : l'une du groupe Eiffage, l'autre du groupe Lafarge.

Après le déraillement du 1er juillet 2008, la SNCF demandait 17,5M€ pour refaire complètement la voie, faute de quoi elle procédait à sa fermeture. En octobre 2008, 3 personnes s'intéressant au transport ferroviaire et futurs porteurs du projet CFR, ont fait à RFF une contre-proposition de réfection de la voie pour 5,2M€, basée sur l'expérience des chemins de fer touristiques et portant la vitesse de 30km/h à 40km/h pour des convois de 1 600 tonnes. Les travaux ont été réalisés par RFF pendant l'été 2009.

La Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR) a été créée en février 2010, après la signature d'un protocole d'accord entre RFF, Lafarge et Eiffage en janvier 2010. La CFR est une Société par Actions Simplifiée dont le capital initial de 100 000€ est détenu :

- à 55% par les chargeurs Lafarge et Eiffage ;
- à 45% par le transporteur logisticien Cassier et les membres fondateurs.

Ce capital s'est vite révélé insuffisant et il a été porté à 250 000€ en janvier 2011.
CFR a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire en mai 2010 et son certificat de sécurité en novembre 2010.

En 2011, l'effectif de CFR se composait de 3 conducteurs et de 3 agents accompagnateurs permettant de respecter la convention VFIL (Voies Ferrées d'Intérêt Local) ainsi que de 4 mainteneurs d'infrastructures. Tout le personnel est polyvalent. Les moyens actuels de CFR se limitent à :

- 2 locomotives G 1000 Vossloh,
- 3 équipages,
- 1 rame de 18 wagons.

En 2011 CFR a opérée une moyenne de 12 trains/mois (soit 12 000 tonnes/mois) pour un total annuel d'environ 150 000 tonnes, trafic socle sur lequel se sont engagés les 2 chargeurs. Pour 2012, les perspectives de trafic atteignent 250 000 tonnes (voire 300 000). Les prévisions d'activité pour 2012 imposent de recruter 2 conducteurs et 2 agents au sol supplémentaires.

L'opérateur a dû mettre en place une nouvelle organisation, compte tenu du refus des opérateurs longue distance de reprendre les trafics en gare de Cercy-la-Tour. Dorénavant :

- un équipage opère sur le Morvan,
- deux en grande distance dont le rayon d'action s'étend jusqu'à Dijon voire Chalons-en-Champagne,

ce qui a nécessité une extension du certificat de sécurité.

Il faudra redimensionner les moyens :

- 4 à 6 locomotives,
- 5 équipages,
- 2 rames de wagons-trémies.

Les possibilités de développement de l'activité de CFR sont donc importantes d'autant que l'opérateur espère pouvoir ajouter à ses trafics de matériaux de carrières, du trafic de bois, en particulier sur l'antenne de Château-Chinon.

Un programme de recherche est engagé dans le cadre du PREDIT destiné à évaluer et concrétiser le report modal possible dans la filière bois en Bourgogne.

CFR souhaite également travailler en réseau avec d'autres OFP comme RDT 13.

En plus de son rôle d'opérateur ferroviaire, CFR est également Prestataire Gestionnaire d'Infrastructures (PGI). Conformément à la loi d'Organisation et de Régulation des Transports Ferroviaires du 8 décembre 2009, CFR a été choisi par RFF après appel d'offres pour la gestion (maintenance et gros entretien, hors exploitation) de 85km de voies ferrées secondaires entre Corbigny et Cercy-la-Tour et entre Tamnay et Château-Chinon.

Le contrat est passé pour 5 ans : des réunions sont organisées avec RFF pour le suivi de maintenance préventive et corrective ; CFR gère les plages travaux et en assure la sécurité. Le PGI doit apporter des solutions économiques pour la maintenance, dans le respect des normes. Cette mission de PGI a nécessité un investissement d'environ 150 000€ en matériel.

L'OFP du Chatillonnais et de l'Auxois

La ligne Nuits-sous-Ravière, Chatillon/Seine, Brion/Ource (50km de voie unique non électrifiée) dessert 4 silos céréaliers (120 000 tonnes/an), une usine de tréfilage du groupe Arcelor-Mittal (35 000 tonnes/an) et la gare bois de Châtillon/Seine (120 000 tonnes en 2006).

Une étude menée par la DREAL Bourgogne en 2011 a montré l'importance de cette infrastructure ferroviaire pour le tissu économique du Chatillonnais à partir de l'analyse des conséquences engendrées par une éventuelle fermeture de la ligne :

- la présence d'une infrastructure en service permet un coût de transport compétitif pour les activités génératrices de flux massifiés ;
- la disparition de ce service induirait un doublement du coût du transport, ce qui pourrait entraîner un déplacement de certaines activités ;
- sur le Chatillonnais, environ 450 emplois sont liés à l'activité ferroviaire dont 150 de façon directe d'où un fort impact sur l'emploi ;
- enfin, d'un point de vue environnemental, le report du fer sur la route amènerait un triplement des émissions de CO2 pour les trafics considérés.

La ligne entre Châtillon/Seine et Brion/Ource a été fermée à la circulation en février 2011, privant ainsi le groupe alimentaire Soufflet de sa desserte ferroviaire.

Une convention ayant été signée en 2010 entre RFF et le chargeur par laquelle il s'engageait à maintenir sur la ligne un trafic minimum, l'Établissement public a rapidement fait procéder au changement de 2 000 traverses, permettant la reprise du trafic dès le mois de mai 2011.

Cette convention avec le groupe Soufflet couvre aussi la ligne Arzembouy/Nevers.

RFF a lancé un appel d'offres pour l'entretien des lignes Nuits-sous-Ravière, Chatillon/Seine, Brion/Ource (50km) et Les Laumes, Epoisse (35km) et a retenu un groupement composé de la société ATIF (Assistance Travaux et Ingénierie Ferroviaire) et de la Dijonnaise de Voies Ferrées (DVF).

S'est ainsi constitué l'OFP du Chatillonnais et de l'Auxois qui est le premier en France (hors opérateurs portuaires) à assurer exclusivement des prestations de maintenance ferroviaire. Le contrat court sur une durée de 3 ans ; l'activité a commencé le 30 janvier 2012.

ATIF, basée à Chenôve près de Dijon, va embaucher 4 personnes supplémentaires dans le cadre de la création d'une agence à Montbard qui sera chargée de la surveillance et de l'organisation de la maintenance des installations ferroviaires, les moyens de traction et de travaux étant fournis par DVF.

Les 2 lignes concernées par le contrat sont principalement desservies par Europorte et Fret SNCF, essentiellement pour des transports de céréales.

- 300 000 tonnes annuelles sont acheminées sur la ligne Nuits-sous-Ravière, Brion/Ource : 6 millions d'euros seront investis en 2013 pour un programme de rénovation qui permettra notamment de porter la masse à l'essieu de 20 tonnes à 22,5 tonnes.
- Le trafic est plus modeste sur la ligne Les Laumes, Epoisse (70 000 tonnes), elle autorise la circulation de convois chargés à 22,5 tonnes à l'essieu.

Le déploiement du concept de Prestataire Gestionnaire d'Infrastructures

RFF souhaite poursuivre la mise en place de PGI pour la maintenance des lignes à voie unique à vocation fret, sur les 5 lignes modernisées en 2011-2012.

Le prochain appel d'offres sera lancé pour la ligne Autun – Avallon (fermée aux voyageurs fin 2011).

On constate donc qu'en région Bourgogne, la prise de conscience commune de l'enjeu économique que représente le maintien d'un service ferroviaire local de fret permet la mise en œuvre de pratiques innovantes : la création de CFR, le développement des Prestataires Gestionnaires d'Infrastructures à l'image de l'OFP du Chatillonnais et de l'Auxois, la signature de conventions entre RFF et les chargeurs situés sur ces lignes.

3 - La situation en région Bretagne

3.1 - Le contexte

Peu ferroviaire à ce jour, alors qu'elle l'a été au début du 20ème siècle, notamment à partir du centre Bretagne, de « l'étoile de Carhaix » secteur autrefois très industriel, la Bretagne est également un territoire de forte dynamique de projets autour d'acteurs et de filières régionales importantes : collectivités locales, transporteurs, industriels, notamment du secteur agro-alimentaire, fédérations et organismes professionnels.

Face à l'évolution prévisible des coûts de transport, à la distance à parcourir nécessaire pour atteindre les bassins de consommations et à des pénuries de desserte en camions à certaines saisons à l'extrémité Ouest de la Bretagne, l'intérêt pour le système ferroviaire réapparaît localement.

En 2010, une étude a été confiée au bureau Samarcande (cf Bibliographie), par RFF, la DREAL, le Conseil Régional et la Chambre Régional de Commerce et d'Industrie (CRCI)(maître d'ouvrage) visant à :

- analyser la situation actuelle,
- identifier les besoins et attentes des entreprises,
- étudier les conditions de réussite des projets,
- créer un espace de réflexion autour de la problématique ferroviaire.

En 2011, la société Combiwest a commandé au bureau d'étude Ecomodal une étude de faisabilité pour la mise en place d'un projet d'OFP sur la région Bretagne.

3.2 - Les infrastructures ferroviaires en Bretagne

La densité d'infrastructures ferroviaires en Bretagne est faible, comme dans toutes les régions de l'Ouest de la France. Ce sous-équipement se combine à un usage très modeste du transport de marchandises par le mode ferroviaire. La situation péninsulaire de la Bretagne la maintient à l'écart des grands corridors fret.

La qualité du réseau est inégale, il est peu maillé mais dispose d'atouts certains :

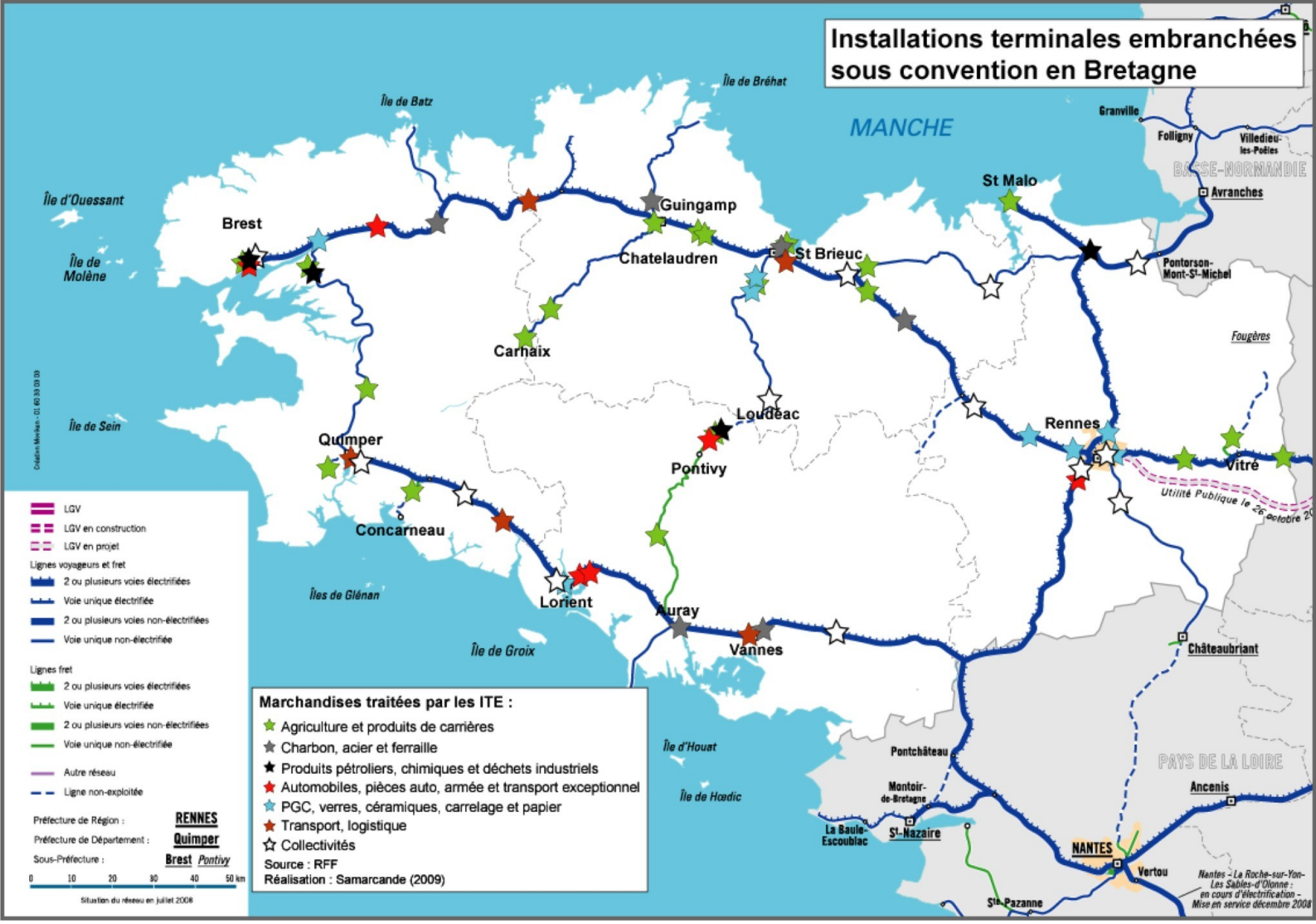
- un pourtour sud (Redon/Quimper) et nord (Rennes/Brest) à 2 voies électrifiées ;
- la ligne centrale (Carhaix/Guingamp) à voie unique non électrifiée suffisante pour les besoins locaux ;
- des liaisons efficaces vers l'Est et le Sud de la France.

Les principales faiblesses du réseau sont :

- la saturation de « l'étoile rennaise » et les limites du site de Redon ;
- la liaison Quimper/Brest difficilement empruntable par les trains de fret ;
- la discontinuité sur une dizaine de kilomètres de la ligne Auray/St-Brieuc, stratégique pour les importations de céréales.

Ce réseau ne permet donc pas de complémentarité entre le Nord Bretagne et le Sud.

Sur les 80 Installations Terminales Embranchées (ITE) bretonnes sous convention RFF, 46 sont actives. Elles correspondent essentiellement à des sites d'entreprises traitant la matière première végétale pour la nutrition animale et les produits de carrières.



Source RFF : réalisation Samarcande (2009)

3.3 - Les trafics ferroviaires

Sur les 166 millions de tonnes de marchandises échangées en Bretagne en 2006 :

- 71% le sont en intra-régional ;
- 28% en inter régional ; 55% en entrée et 45% en sortie ;
- 1% à l'international.

A ces trafics terrestres, s'ajoutent les trafics maritimes établis à 9,4 millions de tonnes en 2008. Le fret ferroviaire représente 2,3 millions tonnes/an soit 1,4% du fret. C'est la région française présentant la plus faible part du marché ferroviaire.

Ces trafics sont très déséquilibrés : 2 millions de tonnes en entrée et 300 000 tonnes en sortie, en 2006.

Les trafics massifiés entre 2 points sont assez bien captés par la SNCF et Euro Cargo Rail. Ces trafics sont pour l'essentiel des trafics en entrée pour les céréales alimentant notamment l'industrie de l'alimentation animale.

Les trafics en wagons isolés (hors véhicules automobiles) représentent un quart des tonnages ferroviaires régionaux.

Le potentiel de report modal sur les trafics intra-régionaux est important en volume, notamment pour des céréales et des matériaux. Le fer n'est pertinent que pour une partie de ces trafics, la route restant le mode le mieux adapté à la distribution terminale. Les trafics intra-régionaux de céréales sont au cœur d'un double enjeu : celui du transport maritime et celui de l'approvisionnement de l'agriculture et des industries agro-alimentaires.

Compte tenu du faible nombre d'ITE actives et de la configuration spatiale de la Bretagne et de son réseau ferré (tous les pôles bretons ne sont pas embranchés ni même embranchables), des solutions combiné rail-route pourraient répondre à l'enjeu de développement du fret ferroviaire en Bretagne, selon l'étude Samarcande.

3.4 - Les initiatives locales

La réhabilitation de la ligne Mauron – La Brohinière

La ligne entre Mauron et La Brohinière est une petite ligne fret de 20km. La Brohinière est le point de connexion de cette ligne à la ligne électrifiée Rennes-Brest. La ligne a été déclassée et fermée en 1998.

Le projet de sa réouverture est lié aux projets d'installations dans les zones logistiques contigües de poids lourds de la logistique utilisateurs du ferroviaire : Easydis (entrepôt de 77 000m2 pour le groupe Casino) à Gaël et Kuehne+Nagel à St-Méen-Le-Grand (entrepôt de 18 000m2) essentiellement pour Kronenbourg.

Les travaux de réhabilitation, financés dans le cadre du CPER 2007-2013 par l'État, la région Bretagne, les départements d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan et Réseau Ferré de France ont débuté en janvier 2008 : ils comprenaient des travaux de voie, la remise en état de 4 ouvrages d'art, la suppression de 8 passages à niveau et l'automatisation de 11 autres.

Ces travaux d'un montant de 8 millions d'euros ont permis la réouverture de la ligne entre Gaël et La Brohinière fin avril 2009. Deux trains par semaine sont acheminés à l'entrepôt Kuehne+Nagel depuis l'usine d'Obernai (soit environ 2 000 palettes).

Une société d'économie mixte « Brocéliande Fret Entreprise », à laquelle participent : les communautés de communes du Pays de St-Méen-Le-Grand, du Pays de Montauban-de-Bretagne et de Mauron en Brocéliande, les conseils généraux d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, les CCI des 2 départements, le Crédit Agricole, la Caisse d'Épargne Bretagne / Pays de la Loire et le Crédit Mutuel ARKEA, a été créée le 15 décembre 2010.

Elle a vocation à promouvoir l'installation logistique aux abords de la ligne afin que les redevances perçues pour son usage couvrent les frais d'entretien.

Un Opérateur Ferroviaire de Proximité pourrait ensuite être créé.

L'émergence d'une nouvelle société de transport combiné

La société COMBIWEST a été constituée en 2009. Les principaux actionnaires en sont :

- la SICA (Société d'Intérêt Collectif Agricole) de St-Pol-de-Léon,
- la coopérative Le Gouessant (Lamballe),
- le groupe Pré-Vision de Tréflévénec,
- la société agroalimentaire Féronia.

Une première ligne a été ouverte en 2010 pour la liaison Rennes - Mâcon - Lyon avec 5 trains par sens et par semaine (départ de Rennes à 17h et arrivée à Lyon le lendemain matin à 6h). Le chantier de transport combiné de départ à Rennes est l'ancien terminal de CNC à la plaine de Baud. Combiwest assure l'organisation du transport combiné avec ECR comme entreprise ferroviaire tractionnaire.

La manutention terminale des caisses mobiles/conteneurs est opérée par Brangeon logistique sur le chantier de Rennes.

Les principaux bénéficiaires sont les chargeurs actionnaires.

La SICA en particulier compte ainsi baisser de 30% le coût final de ses légumes.

Le groupe BEL a confié à Combiwest l'acheminement sous température dirigée de ses produits « Kiri » et « mini-Babybel » depuis ses usines de Sablé/Sarthe (72) et d'Évron (53) (avec un pré-acheminement routier) depuis Rennes jusqu'à Lyon, constituant ainsi un exemple intéressant de report de trafic de la route sur le rail.

Novatrans (filiale de SNCF GEODIS) qui avait abandonné cette liaison, s'est repositionné sur cette même route avec une relation quotidienne de transports de caisses mobiles et de conteneurs.

Les 2 opérateurs Combiwest et Novatrans, qui sont en concurrence directe, voulaient obtenir les mêmes créneaux horaires. Novatrans, mécontent de son sillon plus tardif que celui de son concurrent, a saisi l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires), estimant avoir été défavorisé par RFF.

Le régulateur a finalement tranché en faveur de RFF dans ce conflit qui l'opposait à la SNCF, rejetant les accusations de partialité et de discrimination dans l'attribution des sillons de fret.

Combiwest projetait de lancer, à l'été 2012, un service entre Morlaix et Paris : cela nécessite la remise en état de la plateforme de Morlaix financée par RFF et Morlaix Communauté. A la date de publication de ce rapport, ce service n'était pas encore opérationnel.

Les possibilités de développement de CFTA

CFTA (Chemins de fer et transport automobile – groupe Veolia) exploite les lignes Carhaix/Guingamp et Guingamp/Paimpol en fret et voyageurs et opère un train touristique « Le Vapeur du Trieux » à Paimpol. Côté fret, l'entreprise ferroviaire dessert 2 entreprises agro-alimentaires, UCA au nord de Guingamp et Lesueur à Carhaix, soit environ 100 000 tonnes/an.

CFTA agit en sous traitance de la SNCF par contrat d'affermage. Il est également chargé de la maintenance des 2 lignes. Le contrat avec la SNCF n'a été renouvelé que pour le transport de voyageurs. Le transport de fret ne se fera qu'au coup par coup.

La manifestation d'intérêt de CFCB

L'association CFCB (Chemins de Fer du Centre Bretagne), créée en 1992, assure des circulations touristiques sur la ligne Loudéac/St-Brieuc.

Elle souhaiterait démarrer une activité fret sur cette liaison, en assurant la traction des trains en provenance de Rouen qui jusqu'en mai 2010 desservaient un industriel de Loudéac. Celui-ci, depuis l'abandon du service, est retourné à la route mais souhaiterait revenir au rail.

L'association aurait besoin de disposer de locomotives « bon marché » pour assurer cette activité dans des conditions économiques acceptables mais elle se heurte au manque de disponibilité de ces machines sur le marché.

4 - La situation en région Champagne-Ardenne

4.1 - Le contexte

Dès 2006, la CCI de Châlons-en-Champagne avait esquissé une réflexion sur les possibilités de développement du fret ferroviaire local. Celle-ci n'a pas abouti, faute d'engagement des acteurs économiques consultés à l'époque. En 2009, le Conseil Économique et Social Régional a initié des travaux sur l'émergence d'un OFP en Champagne-Ardenne (cf bibliographie).

La Communauté d'agglomération de Châlons-en-Champagne a poursuivi la démarche (cf bibliographie) en estimant les trafics ferroviaires actuels et potentiels. Ses conclusions, présentées en 2012, sont qu'il existe un potentiel en volume et des attentes chez les opérateurs et donneurs d'ordres et que les collectivités locales et l'ensemble des acteurs économiques sont prêts à s'engager.

Châlons-en-Champagne ambitionne d'être un site témoin pour la relance du fret ferroviaire, en développant un projet d'OFP puis un projet de plateforme.

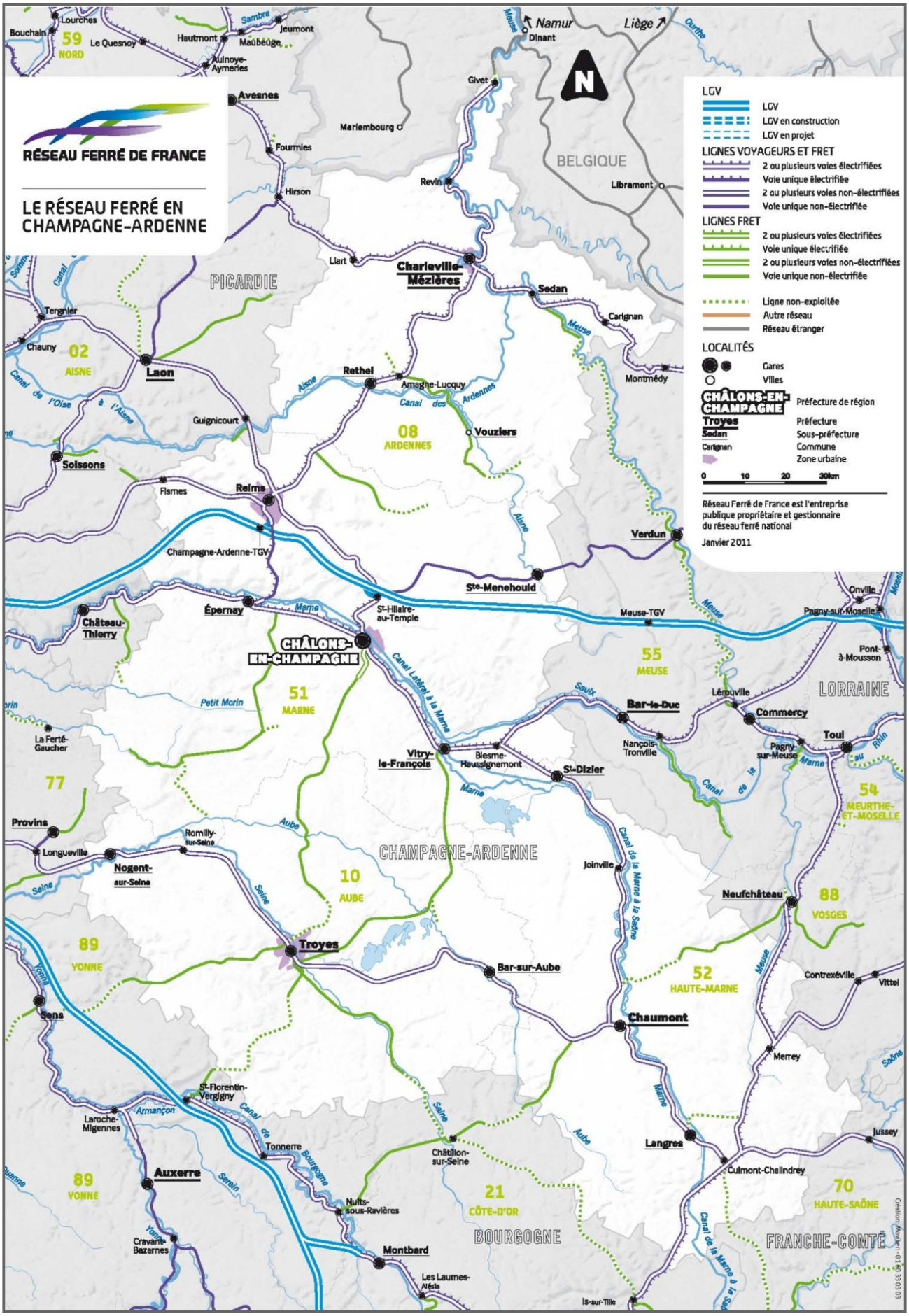
Dans le même temps, les Chemins de Fer de Blaise et Der (CFBD), considéré comme un OFP « précurseur », a dû arrêter son activité.

4.2 - Les infrastructures ferroviaires en Champagne-Ardenne

Le réseau ferroviaire en Champagne-Ardenne compte 1644km de lignes exploitées répartis en 28 lignes, 14 ouvertes aux voyageurs et 14 dédiées au fret.

Le réseau structurant est formé par les lignes d'intérêt national : Paris/Strasbourg, Paris/Bâle, Metz/Dijon/Lyon et Valenciennes/Thionville. La ligne Paris/Strasbourg, déchargée du trafic voyageurs grandes lignes par la Ligne à Grande Vitesse Est (LGV Est), est la principale ligne de fret de la région. La ligne Paris/Bâle dessert les plateformes de Nogent/Seine et Chalindrey. Des lignes à vocation plus régionales complètent le réseau. Globalement, le réseau principal est en bon état.

Le réseau secondaire est composé de lignes essentiellement réservées au fret , non électrifiées et à voie unique, dont Châlons-en-Champagne/Troyes, desservant l'aéroport de Vatry.



Carte du Réseau Ferré de la région Champagne-Ardenne – Réseau Ferré de France 2011

4.3 - Le transport de marchandises en Champagne Ardenne

Les flux de trafics marchandises en Champagne-Ardenne s'élevaient, en 2006, à 200,7 M de tonnes dont :

- 61,7 millions de tonnes de trafic intra-régional (31%),
- 42,8 millions de tonnes de trafic inter-régional (21%),
- 10,3 millions de tonnes de trafic import-export (5%),
- 46,3 millions de tonnes de trafic en transit national (23%),
- 39,6 millions de tonnes de trafic en transit international (20%).

70% des flux sont donc des flux de transit.

Sur les 104,5 millions de tonnes entrant ou sortant de la région, seulement 5,5 millions de tonnes utilisent la voie ferrée, soit environ 5%.

40% des flux inter-régionaux s'échangent avec l'Île-de-France ou la Lorraine ; ces flux sont déséquilibrés (plus de sorties que d'entrées), en raison de l'organisation productive de l'activité industrielle de la région qui expédie massivement des produits peu transformés dans quelques régions voisines mais réceptionne des produits finis venant de lieux dispersés. La région expédie essentiellement des produits agricoles et alimentaires ainsi que des matériaux de construction.

Les études de marché lancées par « Cités en Champagne » ont estimé les possibilités de report vers le fer à :

- 297 wagons par semaine en approvisionnement,
- 366 wagons par semaine en expédition,

soit un total (volumes actuels et potentiels) de :

- 704 wagons par semaine en approvisionnement,
- 898 wagons par semaine en expédition.

4.4 - Le Chemin de fer de Blaise et Der

En 1952, la SNCF arrête l'exploitation commerciale pour le transport de voyageurs sur la ligne St-Dizier / Wassy / Doulevant-Le-Château.

En avril 1991, Fret SNCF et CFTA stoppent l'exploitation pour le transport de fret. Suite à cette dernière fermeture, les acteurs locaux, réunis autour de l'association des « amis de la gare de Wassy », réagissent et réussissent à obtenir l'engagement :

- des fonderies FBM et GHM à assurer un niveau de trafic fret garanti à un prix donné, en cas de relance de l'exploitation ;
- de 11 communes et du Conseil général de la Haute-Marne pour racheter la ligne au prix de la friche et de la ferraille (la SNCF n'acceptant aucune autre solution).

Ces engagements permettent la création du Syndicat Mixte des Chemins de Fer de Blaise-et-Der en juillet 1992. Il associe 11 communes de la Vallée de la Blaise et le Conseil général de la Haute-Marne. Sa première mission sera de négocier le rachat de la ligne.Elle sera suivie par l'autorisation donnée au président des « Amis de la gare de Wassy » d'organiser et de lancer les exploitations fret et touristique, cela sans subvention de fonctionnement.

Mais c'est véritablement en septembre 1994 que les exploitations fret et touristiques de la ligne sont lancées. Ainsi, les Chemins de Fer de Blaise-et-Der exploitent une ligne de 38km de long, située dans le nord du département de la Haute-Marne, entre St-Dizier – Wassy – Doulevant-le-Château.

Les 24 premiers kilomètres, entre St-Dizier – Wassy et Brousseval, sont utilisés pour le fret (exploitation CFBD directe). La ligne dessert directement les fonderies GHM-Wassy et FBM-Brousseval, situées à moins de 2km de la gare de Wassy.

La section Wassy – Doulevant-le-Château est exploitée uniquement pour le tourisme, par l'association des Amis de la Gare de Wassy.

Le trafic de fret enregistre une progression assez sensible : il passe de 5 000 tonnes/an (ancien trafic résiduel issu de l'exploitation de la SNCF) à 50 000 tonnes/an en quelques années. Il représente environ les ¾ du trafic de la gare SNCF de St-Dizier.

La ligne a un statut d'embranchement particulier (EP). Les Chemins de Fer de Blaise-et-Der paient une redevance pour son exploitation. La traction est assurée par des BB 63000 (ex SNCF) et par 3 employés. L'entretien de la voie est sous-traité auprès d'entreprises spécialisées.

Les Chemins de Fer de Blaise-et-Der envisageaient de développer leur activité via 3 projets :

- Le raccordement des carrières de Magneux, situées sur le tracé de l'ancienne ligne Wassy – Joinville, à 4 000m de la gare de Wassy. Le trafic ferroviaire potentiel est estimé entre 100 000 et 200 000 tonnes/an. La destination des produits de carrière pourrait être une plateforme située en Seine-et-Marne.
- Le développement des CFBD en OFP, en partenariat avec le groupe SNCF, ce qui implique un changement de statut juridique pour le syndicat mixte existant. L'OFP aurait pour objet de desservir l'axe Châlons-en-Champagne – Vitry-le-François – St-Dizier, notamment les zones d'activité de ces agglomérations et les lignes fret qui en partent : Vitry-le-François – Brienne-le-Château – Troyes et bien entendu St-Dizier – Wassy.
- Le lancement d'une desserte voyageurs ferroviaire cadencée sur St-Dizier –- Wassy. (Le trafic potentiel est estimé actuellement à 1 200 déplacements domicile-travail et domicile-études AR/jour).

Les CFBD répondaient à un besoin spécifique : celui des fonderies de FBM et GHM à Wassy. Le trafic était quasi-exclusivement entrant : arrivage des matières premières à St-Dizier, les expéditions se faisant par la route.

Les projets de développement de l'activité fret de CFBD ne se sont pas concrétisés, suite à la fermeture de la gare fret de St-Dizier. Le service de fret s'est arrêté en juin 2011. CFBD n'a pas reçu les appuis espérés (administratifs et financiers) pour se constituer en OFP. Le syndicat mixte a été dissous et la ligne deviendra propriété du département de la Haute-Marne fin 2012.

Les chargeurs, clients de CFBD, ont remis tous leurs trafics sur la route.

5 - La situation en région Languedoc-Roussillon

5.1 - Le contexte

L'initiative de la démarche en faveur du développement du fret ferroviaire revient à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Béziers (siège de l'association Proffer-Languedoc-Roussillon) rejointe par celles de Narbonne, Sète et Nîmes.

L'association Proffer-Languedoc-Roussillon a été créée en août 2007. Elle regroupe les entreprises utilisatrices du fret ferroviaire, les Chambres Consulaires et les collectivités territoriales. Elle vise à :

- engager toutes actions de veille, de mise en relation de promotion et de développement des infrastructures ferroviaires utilisées pour le fret ;
- contribuer à optimiser les conditions d'opérations et de dessertes ferroviaires de proximité dans la région.

Le bureau d'étude Jonction s'est vu confier une mission d'évaluation des potentiels de développement du fret ferroviaire, de définition de périmètres pertinents pour l'implantation d'un OFP et l'établissement du plan d' affaires (cf bibliographie).

5.2 - Les infrastructures ferroviaires

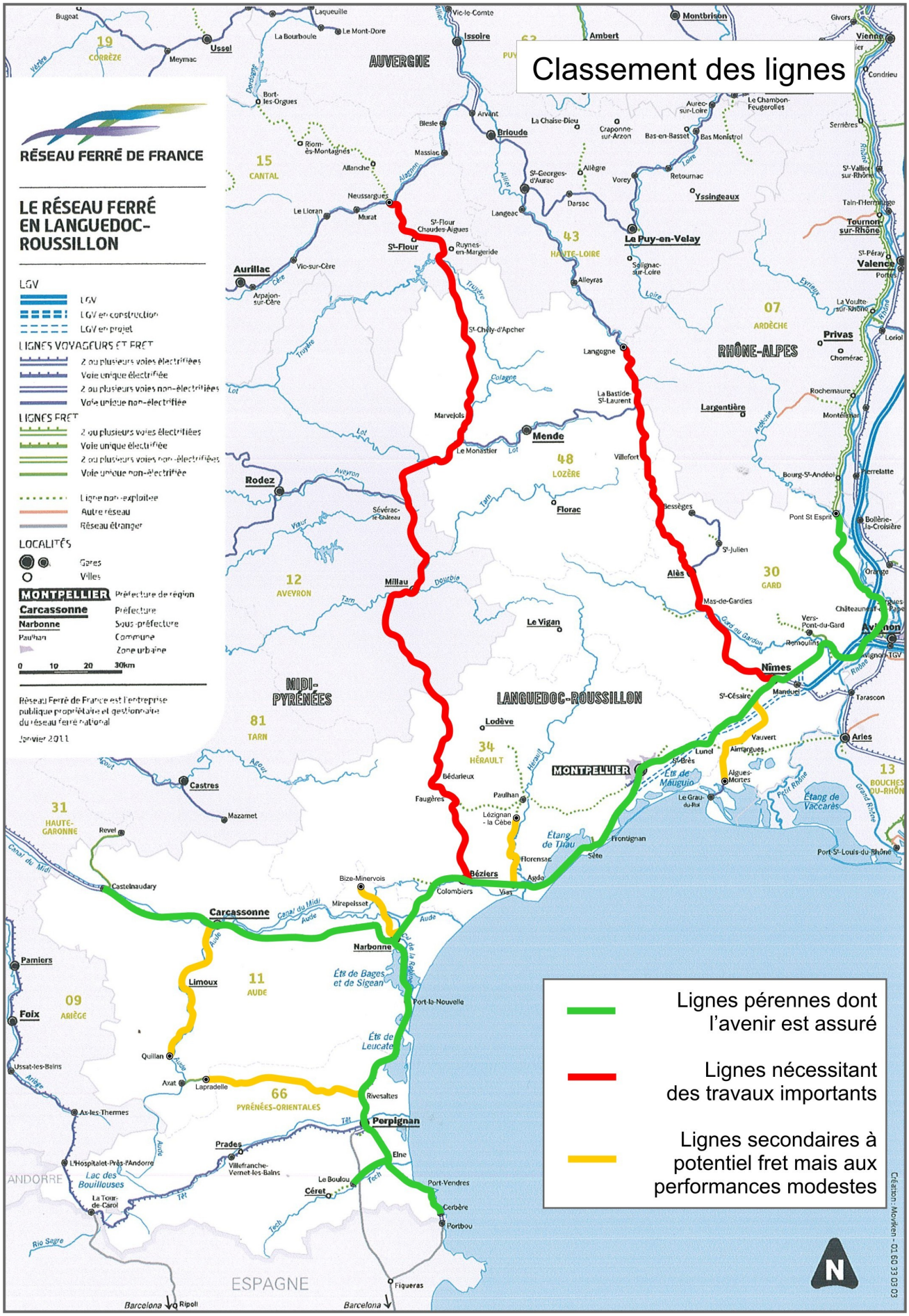
La densité en infrastructures ferroviaires est un peu plus faible que la moyenne nationale, leur degré d'utilisation est faible.

Le bureau d'études Jonction classe les lignes en fonction de leur intérêt pour le fret en 3 catégories :

- les lignes pérennes : la ligne littorale et la ligne Narbonne/Castelnaudary ;
- les lignes nécessitant des travaux importants ; Nîmes/Langogne et Béziers/Nieussargues ;
- les lignes secondaires à potentiel, à faibles caractéristiques : Rivesaltes/La Pradelle, Quillan/Carcassonne, Bize/Narbonne, Vias/Lézignan, Aigues-Mortes/St-Césaire.

Des aménagements sur les infrastructures ferroviaires de la région permettront de répondre aux objectifs de l'engagement national pour le fret ferroviaire :

- créer un véritable réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées ; après la mise au gabarit du réseau pour ouvrir l'autoroute Le Boulou/Bettembourg, celle-ci voit sa fréquence de circulation doubler (4 aller-retours par jour) et les trains passer de 750 à 850 mètres ;
- doubler le transport combiné de marchandises ; grâce à sa modernisation, le chantier de Perpignan/St-Charles a doublé ses capacités de production (2 millions de tonnes/an) ;
- créer des opérateurs ferroviaires de proximité ; TPCF fret, premier OFP circule sur la voie Rivesaltes/Axat;
- créer un réseau orienté fret ; le Languedoc-Roussillon est sur l'axe du « Corridor D » reliant Valence (Espagne) à Budapest (Hongrie) pour lequel des financements sont mobilisés ;
- supprimer les points de saturation du réseau ; les projets de lignes nouvelles entre Nîmes, Montpellier et Perpignan devront satisfaire à la demande de circulation fret.



Carte de l'état des infrastructures ferroviaires en languedoc-roussillon – Réseau Ferré de France

5.3 - Les trafics ferroviaires

En 2007, le trafic ferroviaire en Languedoc-Roussillon était de 6,7 millions de tonnes :

- 4,7 Mt sur les plateformes des Pyrénées-Orientales (Perpignan, Le Boulou, Rivesaltes, Port-Bou et Cerbère)
- 2 millions de tonnes pour les ports de Sète, Port la Nouvelle et les autres plateformes.

La part modale du fer en tonnage est de 2,7% (moyenne nationale : 4,1%).

Une première analyse des trafics a permis d'écarter 2 départements du périmètre possible d'un OFP :

- la Lozère où le trafic est trop faible et trop diffus ;
- les Pyrénées Orientales qui bénéficient d'une desserte très correcte.

La ligne Rivesaltes – La Pradelle a cependant été étudiée.

2 secteurs ont été retenus :

- le secteur Sète – Béziers – Port la Nouvelle (+ Rivesaltes – La Pradelle),
- le secteur de Nîmes et de l'est gardois.

Le premier secteur s'articule autour de la ligne Sète – Béziers – Narbonne – Port-la-Nouvelle et des lignes adjacentes Lezignan – La Cèbe – Vias, Cazouls-les-Bains Colombiers (ligne dépendant du Conseil Général de l'Hérault exploitée par RDT13) et Bize – Narbonne.

L'étude soulignait la particularité de la ligne Rivesaltes – La Pradelle – St-Martin-Lys exploitée par une association qui assure la circulation d'un train touristique – mais ne peut pas assurer du transport de fret alors qu'il existe des possibilités de développement pour le transport de minéraux et de matériaux.

Le second secteur se déploie autour de Nîmes. Il comprend les lignes Lunel – Nîmes, Aigues-Mortes – Vauvert – Nîmes, St-Gilles – Vauvert – Nîmes et L'Ardoise – Nîmes.

Secteur Nîmes – Est Gardois

Le trafic actuel sur ce secteur s'établit à 300 000 tonnes/an.

Les trafics captables par un OFP ont été estimés par Jonction à environ 120 000 tonnes répartis comme suit :

Gares ou lignes	Nature des trafics récupérables	Tonnages annuels en régime de croisière
Zone de Nîmes	Récupération de trafics wagons isolés (Syngenta, Gents, Auchan, Stéarines et savonneries...)	15 000
Remoulins	Trafic de sable sur Maureilhan	30 000
L'Ardoise	A terme trafic Carrefour (Faure et Machet), Equipement d'une zone Logistique.	15 000
Beaucaire	Développement du Wagon isolé et des trains complets chez Sud Céréales, Delta armatures...	20 000
Tarascon	Développement du trafic lié à la mise en place d'OFP en PACA, train d'axe éventuel sur Clermont-Ferrand.	30 000
TOTAL		120 000

Non compris les tonnages déjà décomptés sur Sète – Narbonne.

Secteur Sète – Béziers – Port la Nouvelle

Les trafics actuels sont de l'ordre de 4 500 wagons isolés répartis sur les gares de Béziers (ACV Industries), Colombiers (Ets Claude) et Narbonne (Ateliers de l'Occitanie, Comurhex).

Les études menées par le bureau d'études Jonction estiment le trafic captable par un OFP sur ce secteur à 250 000 voire à 300 000 tonnes annuelles selon la répartition suivante :

Gares ou lignes	Nature des trafics récupérables	Tonnages annuels en régime de croisière
Port de Sète	Développement du wagon isolé (vins et vracs solides), céréales avec le développement des trains complets à courtes distances. Le trafic trains complets de tubes entre Béziers et Sète pourrait également entrer dans l'organisation envisagée.	50 000
Béziers et ligne Vias – Lézignan – La Cèbe	Développement du trafic lié aux transports des matériaux à courtes et moyennes distances.	50 000
Colombiers – Cazouls [1]	Possibilités de réceptions de sable.	30 000
Narbonne – Bize	Développement du trafic de céréales en réception de trains complets à courtes distances, expéditions de farines sur Port La Nouvelle. Développement du trafic matériaux à terme.	80 000
Port-de-Port – La Nouvelle	Développement du wagon isolé et réalisation de trafics à courtes distances par OFP.	60 000
Rivesaltes – Lapradelle (1)	Bien que hors du périmètre, possibilité de rajouter des envois de minéraux pour Remoulins au train d'axe OFP Narbonne – Sète et au-delà via Nîmes.	30 000
TOTAL		300 000

[1] La récupération de ces trafics pourrait être facilitée par la mise en place d'un train d'axe OFP destiné à l'acheminement des envois entre Narbonne – Sète et au-delà via Nîmes.

Les scénarios envisagés

Une première esquisse de bilan financier a été dressée par le bureau d'études : les coûts ont été établis avec une incertitude de + ou – 30% ; les recettes incluent celles des dessertes terminales et celles (qui seront à négocier) liées à l'apport de trafic aux entreprises ferroviaires longue distance.

Trois scénarios ont été chiffrés :

- le scénario volontariste avec 2 OFP ;
- le scénario avec 2 OFP mais 50% seulement de trafic supplémentaire ;
- le scénario a minima avec un terminaliste à Sète et un OFP à Narbonne, le restant des trafics étant assurés par la SNCF.

Les calculs effectués montrent que seule la 1ère hypothèse (la 2ème constituant la montée en charge de la 1ère) permet d'atteindre un équilibre financier à court ou moyen terme.

5.4 - Le train du Pays Cathare et du Fenouillèdes

Présentation et analyse détaillés à la fin de ce chapitre

TPCF est une SARL qui assure depuis 2001 l'exploitation d'un train touristique entre Rivesaltes et St-Martin-Lys sur une voie unique à trafic restreint. Suite à une étude de marché effectuée par le cabinet Clarenco et au souhait des élus de maintenir le transport de marchandises par le train, cette jeune entreprise décide d'étendre ses activités au fret et obtient en mars 2010 sa licence d'entreprise ferroviaire et en mai 2010, son certificat de sécurité.

Le premier train a roulé le 22 juillet 2010.

TPCF Fret a d'abord assuré un trafic de 12 000 tonnes de dolomie entre Cases de Penne et Rivesaltes (7km) repris dans cette gare par Fret SNCF. L'objectif est de récupérer les trafics de feldspath et de dolomie sur les sites de St Paul-du-Fenouiller (trafic potentiel de 70 000 tonnes) et de Caudières de Fenouillèdes (30 000 tonnes environ mais sur une ligne non ouverte à l'exploitation commerciale), vers Rivesaltes.

Cependant, les perspectives de développement sont bloquées par le refus des entreprises ferroviaires « longue distance » de desservir la gare de Rivesaltes. TPCF doit donc mettre en place un nouveau plan de transport. TPCF a ainsi demandé une extension de son certificat de sécurité sur les 2 départements, de l'Aude et des Pyrénées Orientales, pour amener des lots de wagons sur les grands centres de Perpignan, Le Boulou et Narbonne et accéder à des sites abandonnés comme le port de Port-Vendres.

Pour développer son plan transport, TPCF a dû :

- louer une locomotive Diesel pour acheminer le trafic de dolomie entre Cases de Penne et Le Boulou où il est repris par Europorte et amené jusqu'à Lerouville ;
- recruter du personnel de conduite ; actuellement l'entreprise emploie 10 personnes.

TPCF souhaite également devenir Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure sur la ligne Rivesaltes/St-Martin-Lys.

A partir de mars 2012, TPCF Fret poursuit ses activités sous le nom de Régiorail, société au capital de 200 000€ répartis entre TPCF (pour les 2 tiers) et le commissionnaire de transport Eurorail France (pour un tiers). Cette association montre le rôle crucial du commissionnaire de transport pour l'obtention de trafics.

La société va également développer en gare d'Arles des échanges de wagons avec RDT 13 (cf partie 6.).

D'autres projets de développement portent sur des trafics de bobines de fer entre Le Boulou et St-Jean-Pla-de-Corps ou des trafics de bois entre St-Paul-de-Fenouillet et la région grenobloise.

6 - La situation en Midi-Pyrenees

6.1 - Le contexte

Comme dans de nombreuses régions, les plans successifs de Fret SNCF se sont traduits par une baisse de l'offre de lotissement voire par sa suppression totale en Aveyron et dans le Tarn.

En prolongement des premières approches réalisées dans ces 2 départements (enquêtes), face aux difficultés du ferroviaire et en regard des enjeux que représente ce mode pour les entreprises et les territoires de la région, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Midi-Pyrénées a décidé, à la demande du Préfet de Région, d'engager une démarche d'opportunité de création d'un opérateur ferroviaire de proximité.

Un appel d'offre a été lancé au printemps 2008. Le bureau d'étude Samarcande a été retenu et l'étude a démarré à l'été 2008. L'étude porte à la fois sur les flux de marchandises existants et potentiels, sur l'état des infrastructures et le coût de leur remise à niveau et sur l'établissement du plan d'affaire (organisation, structure, rentabilité financière...).

Après une première analyse des flux de trafic, du recensement des Installations terminales embranchées (ITE) et des infrastructures, 3 réunions ont été organisées avec la CRCI et les CCI en octobre 2008.A ces réunions étaient conviés les industriels locaux, les transporteurs et des représentants du Comité de pilotage.

Ont été exprimés lors de ces réunions :

- la demande des chargeurs d'une nouvelle offre ferroviaire correspondant à leurs besoins,
- l'intérêt de certains transporteurs (routiers et/ou ferroviaire) pour participer à la démarche, voire pour devenir OFP.

Des ateliers par filières ont été organisés en février 2009 :

- filière « bois »,
- filière « céréales »,
- filière « matériaux et construction »,
- filière « produits divers »,
- transporteurs.

Si les 3 premières filières montrent un intérêt certain pour le développement du fret ferroviaire sous réserve de réorganisation de leur logistique, d'embranchements de sites..., les produits de la filière « produits divers » semblent plus difficiles à capter.

Lors de l'atelier « experts du transport » a été discuté le rôle de l'OFP.

Un colloque a été organisé le 16 avril par la CRCI regroupant les acteurs de la démarche. On a noté une forte participation révélatrice de l'intérêt porté à la démarche.

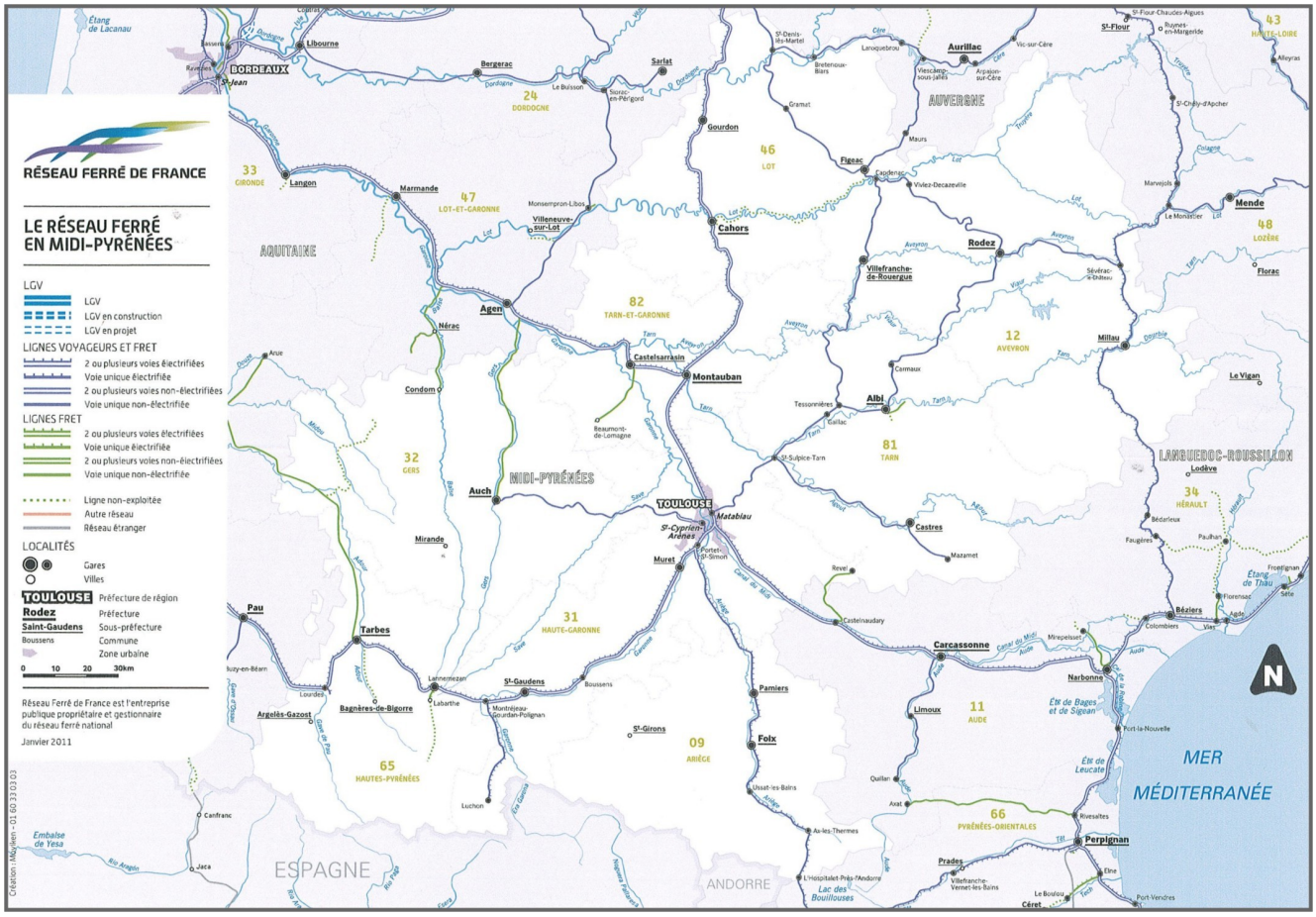
L'étude Samarcande s'est particulièrement intéressée à l'implantation d'un OFP sur les lignes du quart Nord-Est : Tessonières, Albi ; Rodez, Capdenac, pour laquelle une étude économique a été réalisée.

6.2 - Les infrastructures ferroviaires

Le réseau est structuré autour des lignes électrifiées à double voie : Narbonne/Bordeaux, Toulouse/Paris, Bordeaux/Nîmes et Toulouse/Tarbes.

La ligne Toulouse/Albi/Rodez/Figeac est « la ligne à voie unique la plus chargée d'Europe » .

Le réseau régional compte un nombre notable de lignes secondaires posant des questions de qualité, de pérennité, de statut et de maintenance.



Carte du réseau ferré national dans la région Midi-Pyrénées – Réseau Ferré de France

Le mauvais état des infrastructures et les difficultés topographiques rencontrées dans les zones montagneuses, soit la moitié du territoire régional, auraient pu conduire à la fermeture d'une grande partie des lignes où circulent essentiellement des trains régionaux, d'ici 2020.

Le plan rail 2008-2013 représente un investissement total de 820 millions d'euros dont 500 à la charge du Conseil Régional :

- 550km de voies et ballast seront renouvelés ;
- 10 liaisons seront équipées de nouvelles installations techniques ;
- 3 sections de lignes vont être doublées pour permettre le croisement des trains ;
- les systèmes de gestion de la gare de Toulouse vont être modernisés.

Cet investissement exceptionnel, s'il est essentiellement consenti en faveur du trafic voyageurs, bénéficiera également au trafic fret empruntant ces lignes.

6.3 - Les trafics ferroviaires

Les trafics ferroviaires en région Midi-Pyrénées sont concentrés et déséquilibrés :

- 65% des trafics sont en arrivées,
- 35% des trafics sont en expéditions.

En arrivée, 6 gares représentent 80% des trafics, 3 gares en regroupent 70% :

- Fenouillet (pétrole),
- Portet-St-Simon (matériaux de construction),
- Toulouse (pétrole).

En expédition, 3 gares représentent 75% des trafics mais la seule gare de Cazères/Garonne (matériaux de construction) en assure 50%.

Les principales marchandises transportées sont donc des produits pétroliers, des matériaux de construction, des céréales, des métaux et des produits chimiques. En 2006, les trafics entrant et sortant de la région par fer étaient d'environ 6 millions de tonnes.

On recense 82 installations terminales embranchées en Midi-Pyrénées dont au moins 23 sont non actives. On constate une concentration d'ITE actives sur la dorsale Toulouse/Narbonne. Les études ont évalué le trafic potentiel reportable sur le fer à 1 million de tonnes. Les plus importants émanent :

- du pôle Albi Mazamet vers la région PACA ;
- du pôle Albi Mazamet et Toulouse en intra-régional.

6.4 - Les initiatives locales

A l'issue des études réalisées, 2 projets d'OFP ont emmergé :

- le premier porté par Veolog,
- le second par Agenia, entreprise regroupant l'entreprise Egénie (travaillant dans le domaine ferroviaire) et le logisticien Denjean Logistique.

Veolog n'a pas donné suite à cette première manifestation d'intérêt.

L'ambition d'Agenia est d'offrir à ses clients une interconnexion de Midi-Pyrénées Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte-d'Azur aux grands axes passant par les plateformes d'Hourcade, Miramas et le port de Marseille.

Agenia, ne voulant pas utiliser le triage de St-Jory, souhaitait s'implanter à Beaumont-de-Lomagne et devenir Prestataire Gestionnaire d'Infrastructures de la ligne Beaumont-de-Lomagne/Castelsarazin en cours de renouvellement.

Comme RFF ne peut choisir un PGI qu'après une procédure d'appel d'offres, celui-ci a proposé à Agenia, pour gagner du temps et permettre une première circulation mi 2012, d'utiliser des voies de service à Carmaux, Labruguière, Tessonnières et Albi ; RFF prépare une convention de mise à disposition de ces voies.

Agenia a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire en mars 2012. A l'heure de publication de ce rapport, l'opérateur n'a pas encore fait rouler de trains.

Elle a demandé son certificat de sécurité en décembre 2011 mais pourrait aussi fonctionner avec une extension de celui d'Egenie (obtenu le 18 juillet 2012).

Agenia se heurte à la question des assurances : comment sont couverts les risques d'accidents ? Ce problème est important compte tenu des forts trafics sur les sections du réseau national que devront emprunter ses trains.

Agenia ne se présente pas comme un OFP mais comme un opérateur ferroviaire régional.

7 - La situation en Provence-Alpes-Cote-d'azur

7.1 - Le contexte

La DREAL PACA a confié au bureau d'étude Jonction, en septembre 2008, une étude dont les objectifs étaient :

- d'identifier les secteurs où un OFP pourrait avoir un apport significatif au développement du fret ferroviaire ;
- de lister les conditions de réussite et les obstacles prévisibles ;
- de repérer les acteurs locaux susceptibles de s'impliquer.

L'étude remise par le bureau d'étude en mai 2009 (cf bibliographie) analyse successivement :

- l'état du réseau ferroviaire ;
- les trafics de marchandises et les chargeurs ;
- les pistes de développement du fret ferroviaire de proximité ;
- les périmètres possibles de mise en place d'un OFP ;
- les éléments financiers de cadrage et les structures possibles pour les OFP.

Les conclusions de cette étude ont été présentées au comité de suivi composé de représentants de la Région PACA, des départements, de la CRCI (Chambre Régionale du Commerce et de l'Industrie), RFF, SNCF...

7.2 - Les infrastructures ferroviaires

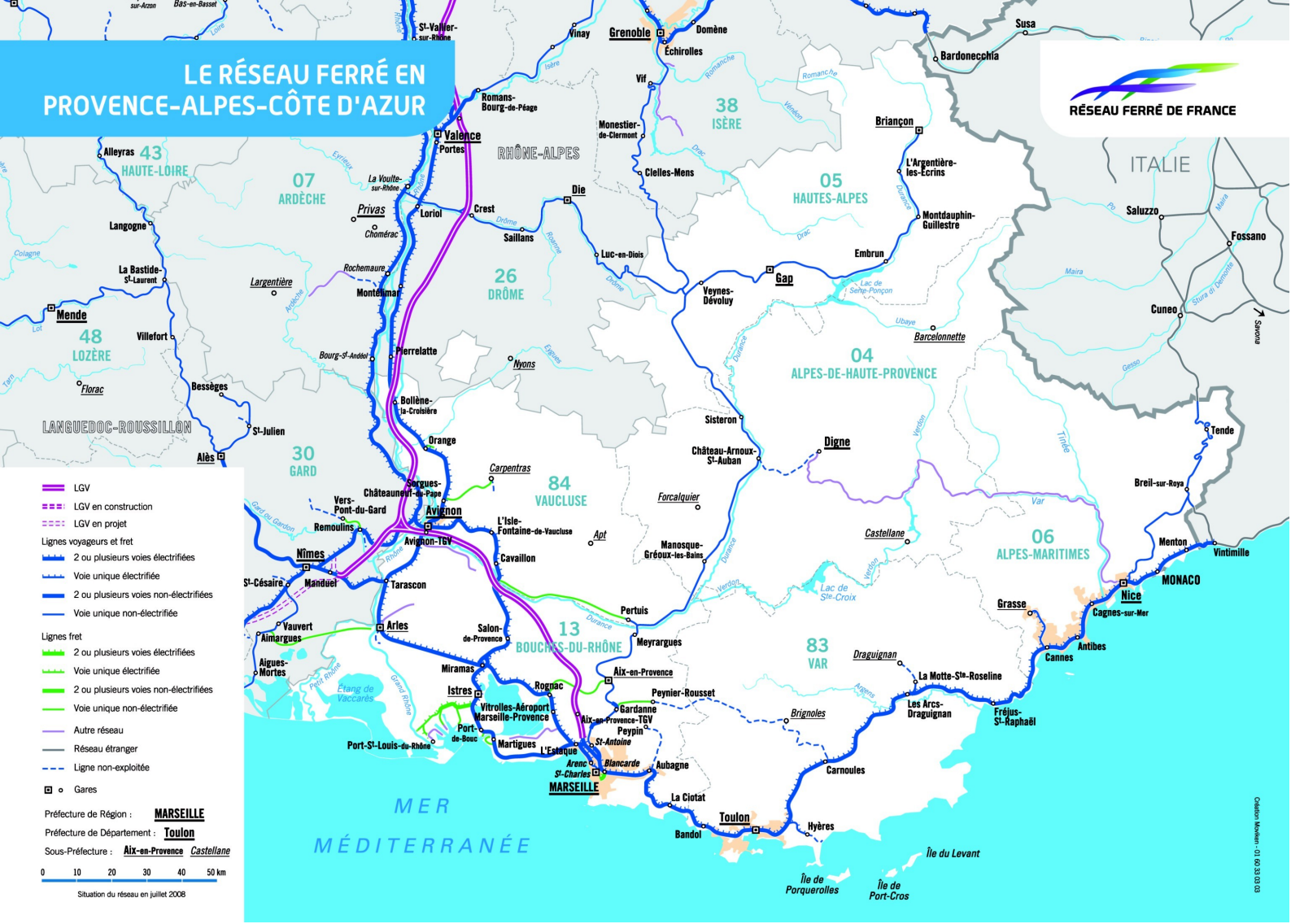
Les infrastructures ferroviaires en région PACA se caractérisent par leur faible densité mais par un fort degré d'utilisation.

Elles peuvent être classées en 3 niveaux :

- les lignes pérennes en bon ou très bon état pour lesquelles l'avenir est assuré ;
- les lignes nécessitant des travaux importants dont l'état est moyen voire très moyen :
  - Marseille-Veynes-Briançon : travaux de renouvellement et de création de point de croisement prévus au CPER ;
  - Carnoules-Gardanne : ligne entretenue pour les besoins de la défense nationale ;
  - Nice-Breil – Roya : poursuite de travaux de relèvement de vitesse, de modernisation de la signalisation avec création d'évitement de circulation.
- Les lignes secondaires fret aux performances modestes : Rognac – Aix-en-Provence, Cavaillon – Meyrargues, Avignon – Carpentras, dont l'état est cependant compatible avec le trafic fret actuel.

Le volet ferroviaire du CPER 2007-2013 concerne assez peu le trafic fret, essentiellement les accès au Grand Port Maritime de Marseille (8 millions pour Fos bassin Ouest et 25 pour Marseille bassin Est).

RFF a mis en œuvre un programme de renouvellement des voies sur les lignes Avignon/Miramas par Salon et Avignon/Marseille par Miramas, sur la section Berre – Pas-des-Lanciers.



7.3 - Les trafics ferroviaires

Le trafic ferroviaire en PACA (de l'ordre de 12 à 13 millions de tonnes) est constitué par :

- de gros volumes liés à des implantations industrielles importantes dans les départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse ;
- des volumes importants liés à l'activité portuaire (matières premières et conteneurs) ;
- le transit ferroviaire via le point frontière de Vintimille.

La part modale du fer est environ de 5%, supérieure à la moyenne nationale (4,1%) en 2006.

Sur le territoire régional, sont implantés des chantiers rail-route importants : Marseille/Canet, Grans/Miramas et Avignon/Courtine ainsi que les chantiers pour le trafic de conteneurs maritimes de Fos et de Marseille.

L'examen des trafics ferroviaires en région PACA montre donc que les 2 départements du Vaucluse et des Bouches-du-Rhône n'ont pas de besoins non satisfaits :

- dans le Vaucluse, la desserte en wagons isolés correspond à la demande actuelle ;
- dans les Bouches-du-Rhône, le trafic est essentiellement constitué de trains complets.

Le triage de Miramas est le point d'articulation des trafics de lotissement.

Par contre, les 4 autres départements (04, 05, 06 et 83) ont une activité peu importante voire nulle pour les Hautes-Alpes.

Le bureau d'étude Jonction retient 2 secteurs où la mise en place d'opérateurs ferroviaires de proximité pourrait être envisagée :

- le Val-de-Durance, s'articulant sur la ligne Miramas, Cavaillon, Pertuis, Château-Arnoux/St-Auban, Veynes, Chorges ;
- le littoral, s'appuyant sur la ligne Miramas – Nice et ses « affluents », La Seyne – Hyères, Cannes – Mouans – Sartoux, Nice – Breil.

Val de Durance

Les trafics actuel

Seuls 2 chargeurs sont actuellement desservis :

- ARKENA à Château-Arnoux/St-Auban (produits chimiques) ;
- SANOFI à Sisteron.

par un train complet quotidien (5 jours/semaine) et un train de lotissement hebdomadaire depuis Miramas. Cela représente un trafic annuel de 200 000 tonnes essentiellement dans le sens Sud ð Nord.

Le trafic d'eaux minérales au départ de Chorges a disparu depuis plusieurs années (seuil de tonnage insuffisant).

Les trafics potentiels

Les *eaux minérales* au départ de Chorges :

- sur une production annuelle de 200 000 tonnes, 60 000 tonnes pourraient retourner sur le fer sous réserve de la restauration d'une desserte ferroviaire permanente.

Le *bois* destiné aux papeteries TEMBEC situées à Tarascon :

- depuis Chorges et Veynes : 15 000 tonnes/an,depuis Château-Arnoux/St-Auban, Sisteron ;
- et éventuellement Manosque : 15 000 tonnes/an.

Les *matériaux et granulats*

- 100 000 tonnes/an pourraient être transportés entre les carrières de Montmaur et de Peyrolles (secteur de la gare de Meyrargues) sous réserve de création ou de réfection d'ITE. Ce trafic pourrait faire partiellement l'objet de trains complets à destination des Bouches-du-Rhône augmentant le potentiel de 30 000 tonnes.

Au total des trafics actuels annuels en wagons isolés, soit 26 000 tonnes (800 wagons), on peut envisager de récupérer 90 000 tonnes (2 350 wagons) pour ce qui concerne la simple desserte en wagons isolés.

Secteur littoral

Les trafics actuels

Ils sont de l'ordre de 150 000 tonnes annuels.

- le trafic de voitures : 40 000 tonnes. Elles sont acheminées par trains entiers de Miramas à Cannes ; le trafic est ensuite éclaté par moitié vers Mouans-Sartoux et Antibes ;
- le trafic de boissons destiné à la grande distribution en gare d'Hyères 40 000 tonnes ;
- en gare d'Antibes 6 à 7 000 tonnes ;
- un entrepôt en gare de Le Luc (enduits) 25 000 tonnes.

Les trafics potentiels

Le bois destiné aux papeteries TEMBEC : 15 000 tonnes pourraient être expédiées de la gare de Les Arcs.

Les matériaux de carrières et déchets : des apports en roches dures vont être nécessaires : de l'ordre de 150 000 tonnes par an. Une plateforme ferroviaire qui pourrait être implantée à Cagnes/Mer, recevrait ces matériaux et permettrait l'expédition de mâchefers de l'incinérateur niçois.

Le trafic de produits pétroliers entre l'étang de Berre et le dépôt de la Garde assuré en trains complets par la SNCF pourrait être repris par l'OFP (60 000 tonnes).

Les ciments, des arrivages de coke de pétrole ou des expéditions de ciments pourraient s'effectuer sur le site de Peille ou de Nice-St-Roch (45 000 tonnes). Enfin, si le trafic de ciment du port de Nice était transféré sur le port de Toulon, 300 000 tonnes transiteraient à destination de la Corse.

Les éléments techniques et financiers

Une esquisse de bilan a été dressée par le cabinet Jonction pour :

- un OFP Val de Durance ;
- un OFP littoral.

Il apparaît que pour obtenir un coût dans le marché, il faut une montée en charge progressive du trafic et associer le trafic wagons isolés au trafic trains complets à courtes distances.

Si ces 2 OFP préconisés par l'étude n'ont pas vu le jour, on a assisté à la transformation de RDT 13 en OFP.

7.4 - La Régie Départementale des Bouches du Rhône (RDT 13)

La RDT 13 est un Établissement Public à Caractère Industriel (EPIC) qui assure des transports de voyageurs ou de marchandises par route ou par fer.

Le pôle ferroviaire d'Arles totalise 56 employés. Il a traité en 2010 plus de 700 000 tonnes de fret et généré un chiffre d'affaire de 3,36 millions d'euros.

RDT 13 assure depuis 1913 la gestion des 3 lignes privées appartenant au département des Bouches-du-Rhône :

- Barbentane – Rognonas – Plan d'Orgon via le Marché d'Intérêt National (MIN) de Chateaurenard, soit 23km. Cette ligne ne connait plus aucun trafic aujourd'hui mais elle est encore en état d'être exploitée.
- Arles – Fontvieille (10km) qui dessert la zone industrielle Nord d'Arles et un dépôt de munitions de la Marine Nationale (voie stratégique). Le trafic fret y est très faible mais la ligne est utilisée par un train touristique.
- Pas-des-Lanciers – La Mède (16km) qui dessert la raffinerie Total de l'Étang de Berre (principal chargeur).

Elle assure également :

- l'exploitation de la ligne Colombiers/Cazoul-lès-Béziers pour le compte du département de l'Hérault qui dessert une importante plateforme logistique.
- La desserte du port fluvial d'Arles.

Depuis décembre 2007, RDT 13 assure les manœuvres ferroviaires sur la plateforme multimodale Clesud de Crans Miramas. Fonctionnant tout d'abord avec VFLI, elle opère seule depuis janvier 2009.

Le groupement associant RDT 13 à VFLI (mandataire), Inexia (filiale ingénierie de la SNCF) et ETF (Eurovia Travaux Ferroviaires, filiale de Vinci) a remporté l'appel d'offres pour la gestion et la maintenance du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Marseille (110km de voies). RDT 13 est chargée de la maintenance ; le contrat porte sur 2 ans fermes à partir de 2011 et 3 ans supplémentaires en option.

En février 2011, RDT 13 a obtenu sa licence d'entreprise ferroviaire et en novembre 2011 son certificat de sécurité qui couvre environ 200km de voies du réseau ferré national réparties entre Marseille, Miramas et Fos.

Son principal objectif est de desservir les entreprises embranchées sur le Grand Port Maritime de Marseille.

Le parc de traction de RDT 13 compte 9 locotracteurs, 1 locomotive légère et 9 locomotives de ligne. Plus de la moitié de ces engins peut circuler sur le réseau national, sur de courtes distances et selon les règles spécifiques.

Le 11 Juin 2012, RDT 13 a acheminé son premier train sur le réseau ferré national, pour le compte de Novatrans (transport combiné terrestre).

8 - Train du Pays Cathare et du Fenouillède (Regiorail) - monographie

TPCF (Train du Pays Cathare et du Fenouillède) est une association créée en 1992-1993, qui a exploité son premier train touristique en 2001. Une SARL est créée en 2006, ce qui permet de séparer les activités bénévoles (association TPCF) des activités salariées, dont la première était un chantier d'insertion pour l'entretien de l'infrastructure (SARL TPCF). La SARL assure la commercialisation, la maintenance et l'exploitation du train touristique.

L'origine de TPCF Fret est lié à l'abandon d'une desserte terminale par la SNCF sur la ligne Rivesaltes – Axat, *voie unique à trafic restreint* (VUTR) du Réseau Ferré National (propriété de RFF) circulée uniquement par quelques trains de fret SNCF et par les trains touristiques de TPCF. Certains élus et chargeurs ont alors demandé à TPCF de prendre la relève. Cela a été possible grâce à une évolution de la réglementation. Le capital nécessaire pour obtenir la licence d'entreprise ferroviaire a en effet été abaissé à 50 000 euros (en-deça d'un trafic de 50 millions de t.km). L'objectif premier était donc de maintenir une desserte vouée à l'abandon.

Il est à noter que l'état de la voie était globalement bon (notamment passages à niveau) et que le client actuel, embranché, n'a pas eu de rupture de trafic entre la dernière circulation SNCF et la première circulation TPCF.

Un opérateur de proximité est créé en 2010 au sein de la société. Les activités de la SARL TPCF sont alors :

► Le train touristique, à laquelle l'association participe avec une quinzaine de bénévoles (ainsi que l'association AIPF). Il circule sous certificat SNCF et paye un loyer annuel par km de voie utilisée.

► TPCF Fret, qui détient un certificat de sécurité et une licence d'entreprise ferroviaire, et paye des péages à RFF calculés au train.km (30 cts par train et par km)

► Une troisième activité de Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure (PGI), sur les 60km de Rivesaltes-Axat, est prévue pour 2012. Le statut de PGI a été créé en 2010 par RFF afin de diminuer les coûts d'entretien et de gestion des circulations sur les petites lignes. TPCF entretient déjà la partie où ne circulent que des trains touristiques, mais c'est la SNCF qui entretient les 7km entre Rivesaltes et Cases-de-Pène (activité fret).

Depuis 2010, TPCF exploite un train par semaine de 4 à 5 wagons de dolomie entre Cases-de-Pène et Rivesaltes (7km, retour à vide). Une locomotive d'environ 50 ans est utilisée. Fin 2011, une locomotive diesel neuve a été louée afin d'élargir le périmètre de circulation de l'OFP (certificat de sécurité obtenu auprès de l'EPSF).

Fig. 1 : situation géographique et trafics ferroviaires. (Source RFF, 2004). En vert la ligne exploitée uniquement par Régiorail, qui achemine d'autres trains réguliers vers diverses destinations, afin d'amortir la location de la locomotive.

Organisation (y compris gestion des circulations, etc.)

EVS, loueur de wagons, est l'organisateur du transport. L'usine La Provençale lui paye la prestation de transport globale, tandis qu'EVS gère les horaires et paye la traction à TPCF, la SNCF (jusqu'au triage de Woippy, dans le Nord-Est) et les CFL, Chemins de Fer Luxembourgeois, qui amènent les wagons de Woippy jusqu'à Konz en Allemagne).

Le trafic d'un train de 4 wagons par semaine représente 240t de charge utile. TPCF Fret ne circule que sur la ligne à voie unique dédiée fret entre Cases-de-Pène et Rivesaltes, où se fait la connexion avec le réseau ferré national. A Rivesaltes, la SNCF récupère les wagons et les insère dans un train complet en direction de l'Allemagne, destination de la dolomie. Les wagons reviennent vide à Rivesaltes où la SNCF les dépose (la dépose d'un wagon par l'une des deux sociétés sur le faisceau d'échanges ne nécessite pas la présence d'une personne de l'autre compagnie. Le wagon y stationne jusqu'à ce que l'une ou l'autre société vienne le récupérer)

La rotation durait 6 semaines avant que TPCF commence l'exploitation de la desserte terminale. Elle a été ramenée à 4 semaines. Pour comparaison, l'aller-retour en camion nécessite 3 à 4 jours.

La maintenance des wagons est assurée par EVS (loueur de wagons), qui en est le propriétaire, bien que certaines petites réparations soient effectuées sur place par les agents.

La locomotive est une locomotive de ligne, l'exploitation par un locotracteur étant irréaliste (fortes pentes).

Encadré : exemple de circulation de Cases-de-Pène à Rivesaltes (août 2011)

(4 wagons de dolomie au départ de l'embranchement de l'usine)

La voie ferrée étant limitée à 22,5t par essieu (charge D), ces wagons de 4 essieux sont limités à 90t, soit une charge utile d'environ 60t. La limite de charge à l'essieu est importante car certaines petites lignes sont limitées à 20t par essieu (charge C), soit une perte de charge utile de 10t par wagon de 4 essieux.

Une première vérification technique du matériel est effectuée (Reconnaissance à l'Aptitude au Transport RAT : freins en particulier, gabarit, etc.). Deux agents composent l'équipage de la locomotive, un agent au sol et un conducteur – agent au sol. Après un appel au Poste d'aiguillages (PRCI : Poste à Relais à Commande Informatique) de Perpignan, l'autorisation de circuler jusqu'à Rivesaltes est donnée. Les passages à niveau sont télécommandés depuis la locomotive en approche (franchissement conditionnel). Il n'y a pas de signaux lumineux ni de radio. La ligne entière est neutralisée pour la circulation de notre train. Il ne peut donc pas y avoir de circulation touristique au même moment, même dans la partie haute de la ligne sur laquelle nous ne circulerons pas.

A Rivesaltes, l'agent de manoeuvre dételle les quatre wagons sur le faisceau d'échange. Ils seront récupérés par trois agents SNCF (pas de date fixe) qui effectueront de nouveau une Reconnaissance à l'Aptitude au Transport. La locomotive est reconduite haut-le-pied jusqu'à l'embranchement de l'usine de dolomie.

L'aller-retour complet a duré de 8h15 à 9h17, soit 1h. Au cours de ce voyage de 14km aller-retour, sept dépêches ont été échangées par appel téléphonique entre le poste d'aiguillage et l'équipage de la locomotive.

Perspectives

La situation actuelle n'étant pas considérée comme viable à terme par TPCF, la société cherche activement de nouveaux trafics. Le potentiel de la ligne a été évalué à 100 000 tonnes (4 clients : bois, dolomie, alumine, feldspath), mais la société se montre prudente en estimant à 50 000 tonnes le volume effectivement captable à court-terme (feldspath à St-Paul de Fenouillèdes, environ 30 km à l'Ouest de Cases-de-Pène). Certains clients se montrent en effet réticents à utiliser le mode ferroviaire, tandis que d'autres ne sont plus embranchés.

Depuis fin 2011, TPCF Fret, devenu Régiorail, prospecte de nouveaux trafics avec un commissionnaire de transport, Eurorail, intéressé par les prestations de TPCF et qui détient un tiers du capital de Régiorail (NB : *un **commissionnaire de transport** est un agent (société, consultant indépendant) qui gère le transport pour le compte d'un chargeur, et choisit grâce à sa connaissance du monde du transport et à son indépendance le*

meilleur moyen de transport pour répondre aux demandes du client, en optimisant les flux globaux de son panel de clients). En parallèle, TPCF Fret prospecte lui-même le long de la ligne les chargeurs embranchés et/ou intéressés par le transport ferroviaire.

La volonté politique locale à l'origine de la création de TPCF Fret est toujours présente. Un hangar de maintenance fret bénéficie d'une subvention PER (Pôle d'Excellence Rural) de 600 000 euros et de 200 000 euros de la commune. Un projet de réouverture de la partie St-Martin – Quillan est à l'étude, avec 7 km à reconstruire pour un coût estimé de 5 à 12 millions d'Euros ; cela relierait la ligne à Carcassonne, au Nord. L'autorisation d'ouvrir une nouvelle carrière a été conditionnée au transport de ses produits par le trains.

Une extension du certificat de sécurité afin de pouvoir circuler sur un périmètre géographique plus étendu a donc été considéré comme nécessaire pour accéder aux triages.

Premiers enseignements sur les facteurs de réussite.

La question du trafic captable est naturellement au coeur de la réussite du projet. Cette question revoie cependant directement à celle des coûts fixes de matériel, selon les différentes technologies disponibles.

L'expérience montre l'importance de la question de la taille critique en fonction du matériel utilisé (seuils) :

► Un locotracteur diesel, solution la moins onéreuse, apparaît inadaptée à la ligne Rivesaltes-Axat, en raison de fortes pentes (25 pour mille) et cantonnerait l'exploitation à de faibles volumes et de petits trajets à faible vitesse.

► Une ancienne locomotive amortie (diesel), peu coûteuse – à supposer qu'elle ne nécessite pas de désamiantage intégral – ne peut fonctionner qu'à faible vitesse et sur ligne peu fréquentée, car sa fiabilité est limitée.

► Une locomotive de ligne diesel représente un coût de location supérieur à 25 000 euros TTC par mois (coût "sec" pour environ 15 000 euros, assurance pour un peu plus de 1 000 euros, maintenance courante et patrimoniale pour environ 10 000 euros). Une machine de secours doit être prévue, elle peut être louée à l'heure (~150 euros/heure).

► Une locomotive de ligne électrique présente une puissance et une fiabilité supérieures à une locomotive diesel, mais la location atteint près de 35 000 euros par mois.

De l'avis de TPCF, la connaissance ferroviaire acquise grâce à l'expérience du chemin de fer touristique a été un atout majeur pour le lancement de l'entreprise. Les entrepreneurs ont ainsi pu établir eux-mêmes, avec l'aide de RFF et de l'EPSF, le certificat de sécurité, obtenu le 19 Mai 2010 ; cette étape a duré un an, elle peut être encore plus longue pour un entrepreneur non formé, qui doit faire appel à un bureau d'études, pour un coût qu'elle estime entre 50 et 100, voire 120 000 euros. Ils ont également pu suivre pour deux d'entre eux une formation de conducteur très allégée d'une semaine ; la formation est un poste de coût significatif, de 20 000 € environ, et retarde surtout la circulation du premier train de 7 mois si l'on ne dispose pas de conducteur formé.

Autre atout, l'exploitation du train touristique a permis de commencer l'exploitation du fret sans problème financier majeur (immobilisation de capital, etc.).

Du côté des difficultés, on peut citer la question du dépôt de garantie (de 3 à 6 mois de loyer) pour la locomotive, ce qui représente environ 100 000 euros avant exploitation.

Deux points majeurs apparaissent ainsi : une première année sans exploitation de trains (obtention du certificat de sécurité, formation, etc.) et parallèlement un capital d'environ 300 000 euros pour payer les frais cités-dessus lors de cette "année blanche". Le démarrage d'un OFP demande ainsi un investissement significatif.

Une autre difficulté réside dans le point d'échange du trafic avec les entreprises ferroviaires grandes lignes. Aucune entreprise ferroviaire ne considère justifié de s'arrêter à Rivesaltes pour prendre les quelques wagons de TPCF. L'option multilots-multiclients (nouvelle offre de lotissement de la SNCF) est considérée comme trop onéreuse du point de vue de TPCF. Une solution aurait été de former des trains complets, plus intéressants pour une entreprise ferroviaire grandes lignes, mais les trafics de la ligne n'apparaissent pas suffisants pour ce faire.

9 - Premiers éléments de bilan et perspectives

L'objectif des OFP est, schématiquement (cf. rapport de mission de Jacques Chauvineau "Transport ferroviaire de fret et développement territorial" - 2006) de permettre une baisse des coûts du transport ferroviaire de marchandises, grâce notamment à une structure souple et des employés polyvalents, afin de maintenir ou de développer des dessertes sur des petites lignes aujourd'hui délaissées par les opérateurs de grande distance (Fret SNCF, ECR, etc.). Le but est de parvenir à des coûts et à un service concurrentiel avec un service routier de bout en bout.

Le concept initial d'OFP consiste à exploiter une zone limitée géographiquement, la partie principale du trajet étant assurée par un opérateur longue distance qui intègre les wagons remis par l'OFP à des trains entiers. L'idée, sur le modèle des « Shortliners » nord-américains et allemands, est d'associer un opérateur de proximité efficace pour la desserte terminale à un opérateur longue distance efficace sur le maillon central du trajet, massifié.

Les études d'opportunité pour la création d'OFP, souvent lancées avec ou à l'initiative des Chambres Régionales de Commerce et d'Industrie, ont joué un rôle important pour aboutir à une vision commune partagée par les acteurs concernés, du potentiel d'avenir du fret ferroviaire dans leur territoire, permettant une éventuelle émergence de projets de développement.
Les quelques expériences étudiées dans le présent rapport fournissent des éléments très préliminaires sur les facteurs favorables, les difficultés liées à la mise en place des OFP, ainsi que les première inflexions des stratégies des opérateurs.

Des difficultés communes mais des débuts de réponses variées et adaptées au contexte local …

Les initiatives locales décrites dans ce rapport présentent des points communs :

- elles répondent aux besoins des chargeurs que Fret SNCF ne dessert plus ou avec un service insatisfaisant. Ces chargeurs assurent le trafic socle nécessaire au démarrage de l'OFP : c'est le cas de Lafarge et Eiffage en Bourgogne, de la SICA en Bretagne, des producteurs de feldspath et de dolomie en Languedoc-Roussillon et de Total en PACA ;
- les chargeurs impliqués sont essentiellement des producteurs de céréales, de matériaux, de matières dangereuses voire de bois ;
- dans un premier temps, les opérateurs ne bénéficient pas de trafic issu de report modal ;
- les entreprises ferroviaires qui se sont créées ont également été portées par des acteurs déjà impliqués dans le « monde » ferroviaire : les porteurs de projet CFR, TPCF chemin de fer touristique, la régie RDT 13, Egénie en Midi-Pyrénées ;
- ces entreprises se sont heurtées à certaines difficultés : obtention de la licence d'entreprise ferroviaire, demande de certificat de sécurité puis de son extension … et à des problèmes financiers : le budget de départ a été estimé à 300 000€ pour l'achat ou la location du matériel et les salaires des agents par les OFP existants et confirmé par une thèse professionnelle réalisée à l'ENPC et présentée en novembre 2011 (analyse de l'impact du cadre réglementaire sur les coûts d'investissement et d'exploitation d'un OFP). Ces difficultés, conjuguées au manque de soutien local, ont conduit à la fermeture du service assuré par CFBD en Champagne-Ardenne.

Les projets développés ont cependant des caractères liés aux contextes régionaux :

- en Bretagne où le réseau ferré est peu dense et très peu maillé entre le nord et le sud, le seul projet véritablement concrétisé à ce jour, est le transport combiné assuré par Combiwest entre Rennes et Lyon avec un pré-acheminement routier depuis des sites non embranchés et souvent non embranchables.
- dans les régions où le réseau capillaire (voies uniques non électrifiées UIC 7 à 9) est dense, comme en Bourgogne, le problème prioritaire est la pérennité de ces lignes. RFF privilégie le recours à des Prestataires Gestionnaires d'Infrastructures choisis sur appel d'offres pour leur maintenance.

De l’opérateur de proximité … à l’opérateur régional ?

Le marché du fret ferroviaire local commence à prendre un peu de maturité. Avec maintenant deux ans de recul, il apparaît que le modèle économique initial pourrait changer. Ainsi, aucun OFP étudié ne s'est cantonné à une petite ligne ou un ensemble de petites lignes dédiées fret (autres cas en cours d'étude : RDT 13, CFR Morvan, Agenia, OFP La Rochelle). Tous ont élargi leur périmètre initial. Ceci peut s'expliquer par des raisons locales, mais il semble que la principale raison, soit qu'il n'existe quasiment pas de ligne fret en France qui présente des volumes et distances suffisantes pour assurer la rentabilité d'un OFP, si compétitif soit-il. Le cas de RDT 13, qui achemine 500 000 tonnes annuelles sur sa ligne principale La Mède – Pas des Lanciers, fait figure d'exception. Le développement d'un OFP en France semble donc passer par un périmètre géographique élargi, comprenant des circulations sur grandes lignes, afin d'optimiser l'utilisation de la ou des locomotives.

Ceci apparaît comme une différence significative entre la France et les pays sur lesquels le modèle OFP était initialement calqué, à savoir les Etats-Unis, le Canada et leurs *shortliners.* En effet, les shortliners, qui assurent les trajets terminaux pour le compte des grandes compagnies ferroviaires nord-américaines (les "Class 1"), n'ont de short que le nom. Leurs réseaux s'étendent sur des centaines voire milliers de kilomètres, et les tonnages transportés se mesurent généralement en millions de tonnes annuelles. Les opérateurs ferroviaires de proximité tractionnaires existant actuellement, ont démarré leur activité sur un périmètre réduit en remettant leurs wagons à un opérateur longue distance dans la gare desservie la plus proche sur le réseau national (cf. Cercy-la-tour, Rivesaltes ou St-Dizier). Mais ces gares n’étant plus desservies pour diverses raisons, les OFP doivent élargir leur champs d’action jusqu’à des gares plus importantes, en empruntant le réseau ferré national sur des distances plus longues, ce qui suppose une extension de leurs certificats de sécurité. Ils doivent également acquérir du matériel supplémentaire et embaucher du personnel. Enfin et surtout, il leur est nécessaire de trouver les volumes de fret nécessaires à l'équilibre économique. S'ils ne sont pas en capacité de faire face à ces exigences, ils doivent mettre fin à leur activité.

La notion d’opérateur régional tend donc à se substituer à celle d’opérateur de proximité. Ce point avait été soulevé lors des études d’opportunité et celles-ci concluaient sur la nécessité pour un OFP d’assurer la traction à moyenne distance sur quelques lignes pour équilibrer ses comptes. Les projets d’Agenia, en cours de gestation en région Midi-Pyrénées, sont d’ailleurs menés à cette échelle régionale voire inter-régionale. On peut voir se dessiner une poursuite de ce mouvement vers un réseau d’opérateurs régionaux : ainsi, TPCF Fret, devenu Régiorail depuis son association avec Eurorail France, a développé en gare d’Arles des échanges de wagons avec RDT 13. C’est également le souhait de CFR de travailler en réseau avec d’autres opérateurs.

En lien avec l'évolution qui semble se dessiner sur les périmètres géographiques, il semble que le modèle économique d'exploitation évolue lui aussi. Le modèle économique basé sur l'utilisation de locotracteurs ou d'anciennes locomotives amorties semble limité à de rares cas.

Un modèle vers lequel semblent s'orienter nombre d'OFP, est la location d'une locomotive de ligne, la traction de marchandises combinant desserte terminale et grande ligne, en assurant le transport de bout-en-bout, ou en connexion avec un autre opérateur (y compris OFP) sur un point d'échange situé à une distance importante du point de départ de la marchandise. Dans certains cas (TPCF par exemple), la traction de trains n'empruntant pas la desserte terminale sur laquelle est implantée l'OFP peut être nécessaire à l'équilibre économique. Cette péréquation contribue alors au financement de la desserte sur ligne terminale isolée.

Ce modèle implique cependant un investissement initial conséquent, le capital à engager pouvant représenter une première année d'exploitation sans circulation de trains (obtention du certificat de sécurité, de la licence d'entreprise ferroviaire, formation des conducteurs) ainsi que le dépôt de garantie pour la locomotive.

Gestion et exploitation des voies ferrées portuaires

Ports du Havre, de Rouen, de Marseille, de Dunkerque, de Nantes/St-Nazaire, de Bordeaux et de La Rochelle

Ce chapitre présente des premiers éléments de bilan de l'activité des opérateurs gestionnaires des voies ferrées des ports maritimes.

Il a été rédigé à partir des rapports des projets stratégiques des grands ports maritimes, des informations mises en ligne sur les sites des GPM et d'entretiens auprès des services chargés des voies ferrées portuaires.

Le présent rapport ne fournit que des éléments de bilan d'étape, essentiellement qualitatifs. Le recul n'est en particulier pas suffisant pour évaluer l'impact de l'évolution réglementaire récente sur la compétitivité et l'attractivité respective des ports et du mode ferroviaire pour la desserte portuaire.

10 - Contexte et définition

Cadre réglementaire

L'ordonnance du 2 août 2005 prévoyait le transfert de propriété des voies ferrées portuaires aux ports. Une convention de répartition devait être signée entre l'autorité portuaire, Réseau Ferré de France et la SNCF avant le 31 mars 2006 pour les grands ports maritimes et avant le 1er juillet 2007 pour les autres ports. Elle avait pour objectif de fixer la répartition des voies entre le réseau ferré national et les voies ferrées portuaires.

L'arrêté de retranchement des voies ferrées portuaires du réseau ferré national est paru le 4 septembre 2008. L'autorité portuaire doit ainsi assurer elle-même la gestion et l'entretien des voies ferrées portuaires ou les confier à un tiers dans le cadre d'un marché public ou d'une délégation de service public : cela correspond en pratique à la gestion des circulations (aiguilleurs, graphique de circulation, signalisation) et à la maintenance des voies (remplacement de traverses, de ballast, de rails, débroussaillage, etc.)

Tant que de nouveaux gestionnaires délégués d'infrastructure ne sont pas choisis par les autorités portuaires, la SNCF continue d'assurer cette fonction selon l'ancienne configuration quand elle agissait par délégation de RFF alors propriétaire des voies. un préavis de 6 mois est imposé à l'autorité portuaire et à la SNCF avant tout changement d'organisation des prestations.

Cela concerne de 600 à 700 km de voies ferrées déjà transférées aux Grands Ports Maritimes.

Opérateurs ferroviaires de proximité et opérateurs ferroviaires portuaires :

Par rapport à la définition générique des opérateurs ferroviaires de proximité, les opérateurs ferroviaires portuaires, également désignés sous le nom d'OFP, présentent quelques spécificités :

- Leur zone d'implantation est d'une manière générale plus cantonnée, par les limites géographiques du port et de ses voies ferrées internes
- Les voies internes des ports appartiennent aux autorités portuaires, pas à RFF. Le cadre réglementaire cité ci-dessus imposant à celles-ci uniquement la gestion d'infrastructure, l'émergence d'opérateurs n'assurant que cette fonction (voire une partie de celle-ci), sans exploiter de trains, est favorisée.
- S'ils tractionnent également des trains, leur trafic socle est largement supérieur à ce que l'on peut trouver sur une petite ligne ou un ensemble de petites lignes capillaires fret intérieures : le port est un point de passage massifié du fret, alors que le tissu industriel local est en France assez peu dense.
- Les destinations et provenances des marchandises à partir de et vers le port sont par conséquent plus nombreuses. La zone de chalandise dépend directement de l'importance du port et de son hinterland : la France peut ainsi être découpée géographiquement selon les aires d'influence de ses principaux ports.

Ces spécificités sont favorables à l'émergence d'opérateurs en zone portuaire, notamment sur les grands ports ; l'essentiel des OFP sont d'ailleurs à ce jour des opérateurs portuaires. Elles interrogent cependant le concept initial des OFP, qui était de conserver et développer une desserte ferroviaire menacée et de soutenir l'économie locale. La question se pose d'autant plus pour les opérateurs seulement gestionnaires d'infrastructure.

Le Schéma Directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises

Ce schéma directeur a été présenté par la SNCF le 23 septembre 2009. Il comporte 9 projets industriels dont la réalisation est prévue d'ici 2020, conformes à l'Engagement National. Un investissement global de 1 milliard d'euros sur fonds propres est annoncé, ventilé comme suit :

- 280 M€ pour le développement des autoroutes ferroviaires ;
- 250 M€ pour le transport combiné ;
- 350 M€ pour les TGV fret ;
- 100 M€ pour les OFP portuaires et territoriaux et la logistique urbaine.

Si la SNCF n'est pas toujours partenaire dans le montage des OFP territoriaux, elle cherche systématiquement à être présente dans les ports, lieux de massification de trafics, et y mène une stratégie volontariste

11 - Port du Havre

Description succincte du port et de ses activités

Le trafic des produits pétroliers constitue le trafic majeur en tonnage du port du Havre : 35 Mt (millions de tonnes) annuelles de pétrole brut et 12,5 Mt de produits raffinés.

Le développement du trafic conteneur est réaffirmé. Ce trafic était de 2,64 millions d'EVP en 2007 *(équivalent vingt pieds – cette unité de mesure est basée sur le conteneur de 20 pieds de long, soit 6,1m. Un conteneur de 40 pieds vaut donc 2 EVP).* Les prévisions recalées du projet stratégique chiffrent le trafic 2015 à 4,63 M EVP.

Les pré et post acheminements sont actuellement assurés à 70 % par la route, 14 % par la voie d'eau et 16 % par le fer. Or, le développement des activités du port nécessite l'élargissement de son hinterland et la massification des pré et post acheminements pour desservir de façon compétitive les territoires desservis par des ports concurrents : par exemple la part du rail est de 34 % à Hambourg, celle de la voie fluviale de 30 % à Rotterdam et 32 % à Anvers.

Pour les trafics de conteneurs, l'objectif affiché par le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) est de porter la part des modes massifiés à 20 % en 2015 et 25 % en 2020 du trafic hors transbordement, soit 11 % pour le fer en 2015 et 13,3 % en 2020 alors qu'il n'est que de 5 % actuellement.

Les actions du GPMH se déclinent sur 2 périmètres :

- dans la zone de responsabilité directe du GPMH (définie dans l'arrêté de répartition en septembre 2008): concevoir et réaliser un système industriel de massification en partenariat avec les acteurs concernés. Plusieurs projets sont déjà achevés ou en cours de réalisation :
  - la création d'un faisceau de voies longues électrifiées (faisceau de la plaine alluviale),
  - la sécurisation de la ligne d'accès à ce faisceau,
  - l'évitement du triage de Soquence ;
- à l'extérieur : œuvrer pour faire émerger des projets d'amélioration d'infrastructures tels que les plateformes et liaisons (le réseau fret national en direction de la région parisienne notamment est saturé).

Ce travail s'effectue au sein d'un groupe multimodal comprenant le GPMH et les principales collectivités et maîtres d'ouvrage concernés. Le développement de la desserte ferroviaire portuaire a été estimé à 20 M€ sur la période 2009-2013.

Situation et perspectives ferroviaires

Dès 2007, le port et la chambre de commerce et d'industrie (CCI) ont réfléchi à la problématique de mise en place d'un OFP portuaire. La CCI et les chargeurs ont fait une étude sur les possibilités de massification des trafics de wagons isolés sur la zone industrielle portuaire. Des réflexions sont également engagées entre les ports du Havre et de Rouen sur l'opportunité d'organiser des navettes entre les 2 sites.

La SNCF a annoncé en septembre 2009 la mise en place d'un opérateur ferroviaire portuaire au Havre. Mais le port n'a pas souhaité s'impliquer dans cette démarche car cet OFP ne concerne que la SNCF : il s'agit en effet de transférer dans une filiale unique de droit privé les 25 employés de Naviland et une cinquantaine de cheminots de Fret SNCF dont une vingtaine de conducteurs sur les 120 présents sur le port.

Cet opérateur à toutefois été créé en août 2011 sous le nom de Normandie Rail Service. Les agents travaillent désormais dans le cadre de la convention collective pour le transport de fret ferroviaire.

Le 28 octobre 2009, en signant avec RFF un protocole d'accord, les ports du Havre et de Rouen ont souhaité inscrire le fonctionnement des systèmes ferroviaires dont ils sont propriétaires, dans un cadre qui garantit la performance et l'articulation avec le réseau national.

Cet accord identifie 5 objectifs :

- adapter la desserte ferroviaire des ports à leur plan de développement ;
- mettre en commun les perspectives d'évolution et leur traduction en besoins de sillons ;
- fournir l'offre commerciale et technique adaptée ;
- partager les bonnes pratiques en tant que gestionnaire d'infrastructures ferroviaires ;
- promouvoir des itinéraires dans le cadre du réseau orienté fret.

Des actions concrètes sont déjà engagées :

- le Havre et Rouen font partie de réseau orienté fret et des travaux d'amélioration ont commencé dès 2010 ;
- les grands ports multimodaux du Havre et de Rouen ont mis en place un bureau horaire commun qui couvre les réseaux ferrés des 2 ports et le triage havrais de Soquence.

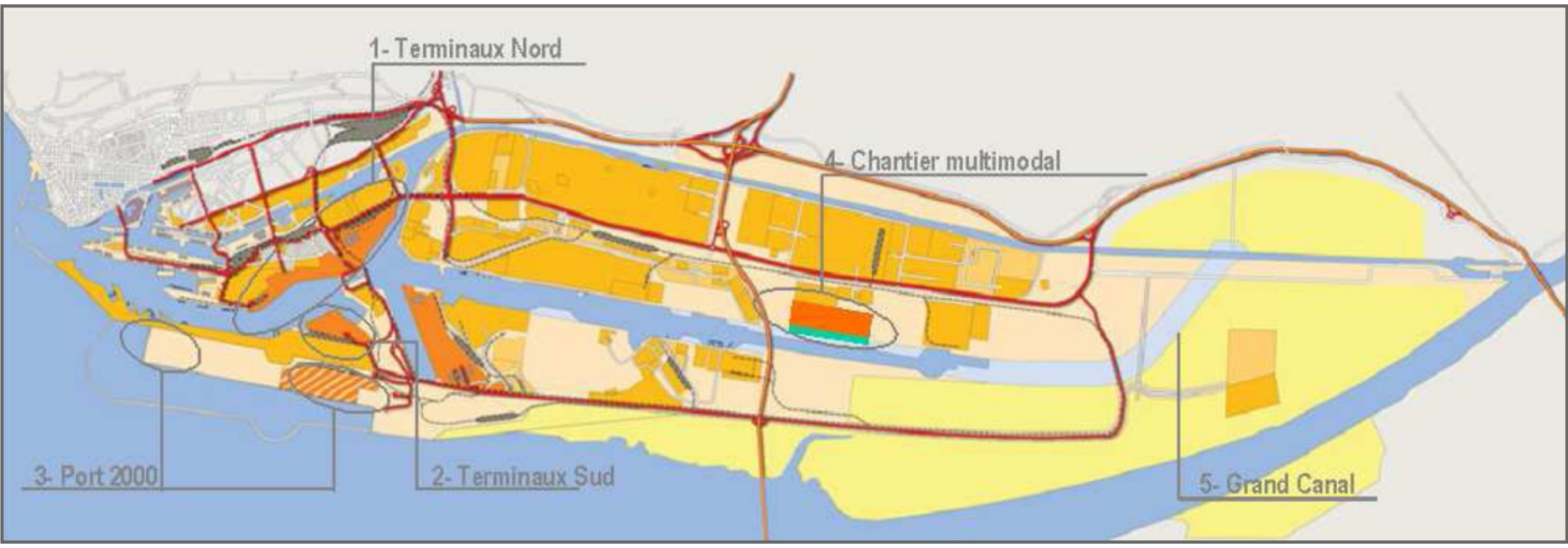
Le protocole prévoit également une expérimentation de trains longs (allongement de quais), une analyse d'itinéraires fret alternatifs.

Le pôle « réseau ferroviaire portuaire » commun aux deux ports a lancé à l'été 2010 un appel d'offres divisé en 5 lots pour la maintenance des voies et la gestion des circulations. L'appel d'offres précisait que le réseau concerné au Havre compte 200km de voies, 120 passages à niveau; 350 aiguillages et 4 postes d'aiguillage à technologie informatique, tandis que celui de Rouen représente 110km, 350 aiguillages et 35 passages à niveau.

Le marché comporte cinq lots : exploitation, maintenance des voies, maintenance des postes d'aiguillage, maintenance des caténaires, relevage.

Le montant est estimé de 25 à 30 M€. Il est passé pour une durée de trois ans avec deux années en option.

Il y a eu trois candidats : SNCF, EUROPORTE et ETF (Européenne de Travaux Ferroviaires). Au groupe SNCF sont revenues la gestion des circulations et la maintenance des caténaires . A Europorte, filiale fret d'Eurotunnel, ont été attribués la maintenance des voies et des aiguillages ainsi que le relevage en cas d'incident.



Carte des infrastructures de transport du port du Havre (en rouge les routes, en gris les voies ferrées. On aperçoit nettement les faisceaux de voies (triages, faisceaux d'attente) qui forment des taches grises allongées.

12 - Port de Rouen

Description succincte du port et de ses activités

Comme dans la plupart des grands estuaires, deux ports se sont développés dans l'estuaire de la Seine, en jouant sur leur complémentarité :

- un port côtier, Le Havre, accessible aux très gros navires, avec une forte activité de transbordement ;
- un port de fond d'estuaire, Rouen, situé au cœur d'un hinterland de 22 millions de consommateurs dans un rayon de 200 km.

Le trafic maritime du port de Rouen était en 2008 de 22,7 millions de tonnes (Mt) réparties en :

- 7,9 Mt de produits pétroliers,
- 2,9 Mt d'autres vracs liquides,
- 6,3 Mt de céréales,
- 2,9 Mt d'autres vracs solides,
- 1,2 Mt de conteneurs,
- 1,4 Mt d'autres marchandises diverses.

Ces trafics se répartissent en plusieurs sites. Les pré et post acheminement se font actuellement à 80 % par la route, 11% par la voie d'eau et 9 % pour le ferroviaire.

Tout en confirmant l'objectif de limiter la part du trafic routier pour les pré et post acheminements, le GPM rappelle son attachement à l'aboutissement d'un contournement à l'Est de l'agglomération.

La volonté de massifier les flux se traduit par les objectifs assignés pour les pré et post acheminements :

- 14 % pour le mode fluvial,
- 12 % pour le mode ferroviaire.

Situation et perspectives ferroviaires

Les projets de développement du ferroviaire sont communs avec ceux du GPM du Havre (voir page précédente).

13 - Port de Marseille

Description succincte du port et de ses activités

En 2008, le pôle énergies et vracs liquides représentait 69 % du trafic du port devant les vracs solides et industrie 15 %.

La part de l'acheminement des marchandises par voie routière reste prédominante : 84.5 % du trafic de pré-post acheminement hors pipeline. 9,6 % revenait au ferroviaire et 5,9 % au fluvial. Pour le trafic conteneur, les chiffres étaient de 78 % pour la route, 16 % pour le fer et 5 % pour le fluvial. On peut ainsi estimer que le Grand Port Maritime de Marseille génère 1.500.000 trajets de poids lourds par an.

L'objectif de l'évolution des parts modales à 2013 est de 10 % pour le fluvial, 30 % pour le ferroviaire et 60 % pour la route.

Le réseau ferroviaire portuaire est constitué de 110 km de voies, dont 9 km de voies principales sur le bassin Ouest, 53 km de voies de service sur ce même bassin et 48 km sur le bassin Est. Le fait que le réseau portuaire des bassins Ouest soit séparé par une section du réseau ferré national en complique la gestion.

Sur le bassin Ouest, la capacité des infrastructures n'est pas satisfaisante au regard des trafics actuels et le sera d'autant moins avec la mise en service des terminaux 2XL (achèvement en 2013) et 3-4XL (achèvement en 2016). La décongestion ferroviaire nécessite la modernisation de la signalisation de la voie unique Vigueyrat – Graveleau, voire son éventuel doublement.

Sur le bassin Est, le réseau est actuellement satisfaisant mais le raccordement de Maurepiane, évitant le passage à Arenc, serait nécessaire à l'occasion de la réalisation de la plateforme multimodale ou de la mise en service de l'autoroute ferroviaire Marseille / Luxembourg.

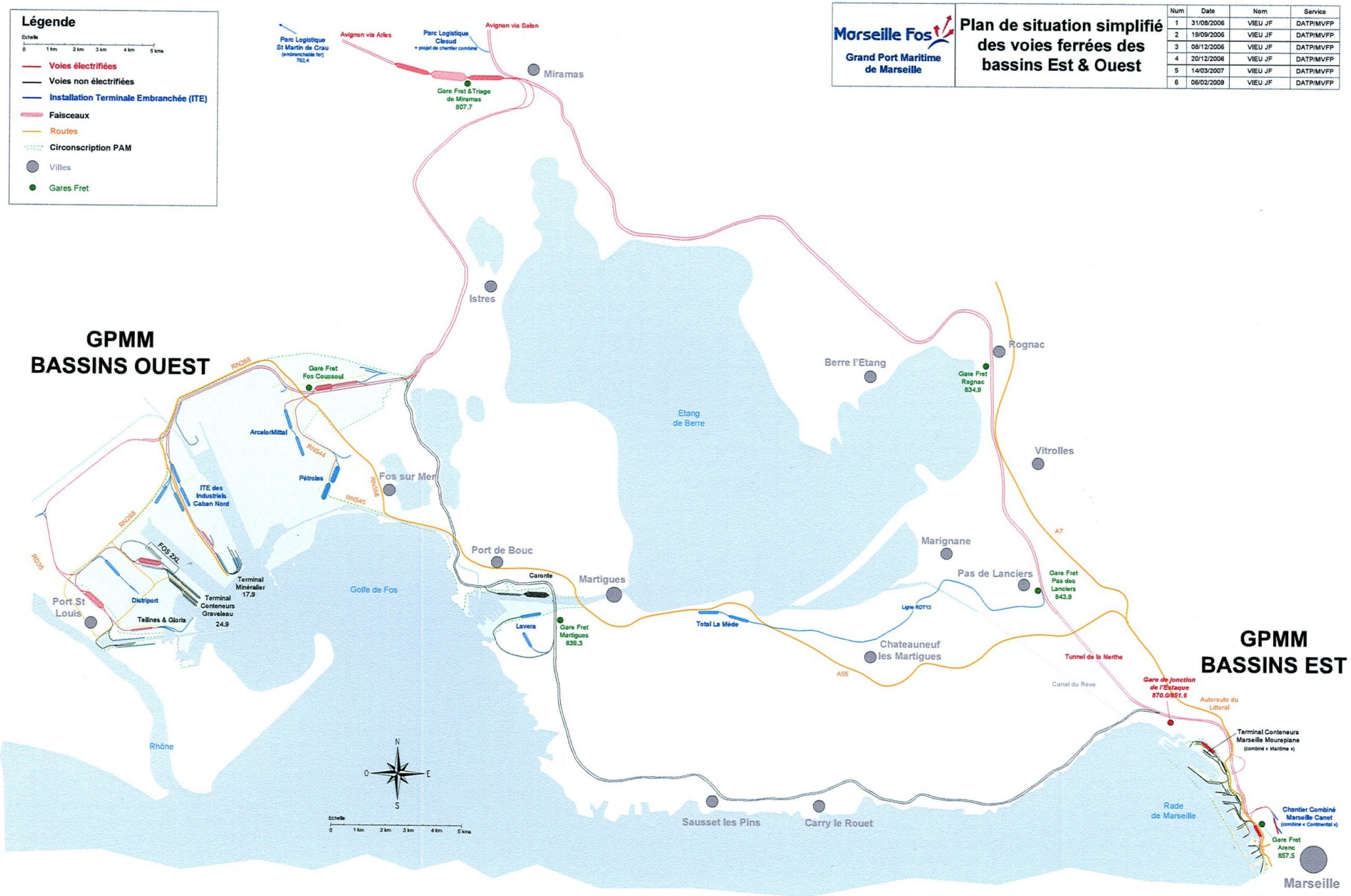
Situation et perspectives ferroviaires

Après un premier appel d'offres infructueux en 2008, le port a lancé en juillet 2009 un nouvel appel d'offres pour la gestion des circulations et la maintenance de ses 110 km de voies ferrées. Un groupement constitué de 4 sociétés, dont VFLI mandataire, a été retenu début 2010.

Outre VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), filiale de droit privé de la SNCF qui assurera l'exploitation du réseau (gestion des circulations), le groupement réunit : INEXIA, filiale ingénierie de la SNCF chargée des études et de la gestion documentaire, RDT 13 régie départementale des transports et ETF (Européenne de Travaux Ferroviaires, filiale d'ETF- EUROVIA Travaux Ferroviaires), pour la maintenance des voies.

Le Règlement de Sécurité de l'Exploitation des voies a été approuvé en décembre 2010 et l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a délivré au Port l'agrément de sécurité en tant que gestionnaire d'infrastructure.

Note : attention à ne pas confondre exploitation du réseau (gestion des circulations) et exploitation de trains (traction effective de trains). On parle généralement "d'entreprises ferroviaires" (EF) pour les opérateurs tractionnaires.


Légende
Echelle
0 1 km 2 km 3 km 4 km 5 kms
Voies électrifiées
Voies non électrifiées
Installation Terminale Embranchée (ITE)
Faisceaux
Routes
Circonscription PAM
Villes
Gares Fret
Marseille Fos
Grand Port Maritime de Marseille
Plan de situation simplifié des voies ferrées des bassins Est & Ouest
Num | Date | Nom | Service
1 | 31/08/2006 | VIEU JF | DATP/MVFP
2 | 19/09/2006 | VIEU JF | DATP/MVFP
3 | 08/12/2006 | VIEU JF | DATP/MVFP
4 | 20/12/2006 | VIEU JF | DATP/MVFP
5 | 14/03/2007 | VIEU JF | DATP/MVFP
6 | 06/02/2009 | VIEU JF | DATP/MVFP
Parc Logistique St Martin de Crau (embranchable fer) 762.4
Avignon via Arles
Parc Logistique Clesud + projet de chantier combiné
Avignon via Salon
Miramas
Gare Fret & Triage de Miramas 807.7
Istres
GPMM BASSINS OUEST
Gare Fret Fos Coussoul
RN268
ArcelorMittal
RN344
Pétroles
RN568
RN545
Fos sur Mer
ITE des Industriels Caban Nord
RN268
RD35
FOS 2XL
Terminal Minéralier 17.9
Distriport
Terminal Conteneurs Graveleau 24.9
Tellines & Gloria
Port St Louis
Golfe de Fos
Port de Bouc
Caronte
Lavera
Gare Fret Martigues 839.3
Martigues
Etang de Berre
Berre l'Etang
Rognac
Gare Fret Rognac 834.9
Vitrolles
A7
Marignane
Pas de Lanciers
Gare Fret Pas des Lanciers 843.9
Ligne RDT13
Total La Mède
Chateauneuf les Martigues
A55
Tunnel de la Nerthe
Canal du Rove
Gare de jonction de l'Estaque 870.0/851.6
Autoroute du Littoral
GPMM BASSINS EST
Terminal Conteneurs Marseille Mourepiane (combiné « Maritime »)
Chantier Combiné Marseille Canet (combiné « Continental »)
Gare Fret Arenc 857.5
Marseille
Rade de Marseille
Rhône
Sausset les Pins
Carry le Rouet
N
O
E
S
Echelle
0 1 km 2 km 3 km 4 km 5 kms

Ces différentes actions s'inscrivent dans un programme général d'investissement 2009-2013 de 140 M€ dont 77 à la charge du port, visant à dynamiser la desserte ferroviaire en :

- créant des partenariats avec les entreprises ferroviaires – pour participer au développement des connexions ferrées qui permettront d'atteindre les objectifs de report modal ;
- dimensionnant les voies ferrées portuaires selon la croissance des trafics massifiés ;
- favorisant une péréquation entre les modes d'acheminement des marchandises sur le port (application d'une éco-redevance d'accès au mode routier par exemple) ;
- poursuivant le lobbying actif en faveur des accès à Marseille / Fos – sur le modèle de l'inscription de la mise au gabarit des tunnels d'accès aux terminaux de Marseille au CPER ou celui de l'inscription de Marseille / Fos parmi les objectifs prioritaires du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T / en anglais TEN-T) ;
- (co)réalisant les chantiers ferroviaires qui permettront d'évacuer/alimenter les terminaux massifiés dénommés "XL" (Fos 2XL, etc.) dans des conditions de fluidité acceptables (par les opérateurs des terminaux, les logisticiens, les populations locales, etc.) et agir pour accélérer le projet d'augmentation des voies entre Vigueirat et Fos ;
- mettant en place des incitations et des aides au report modal : réductions tarifaires spécifiques, inscription de parts modales à atteindre ou à respecter par les opérateurs dans les contrats de concession – sur le modèle de Barcelone ;
- augmentant l'offre de plateformes multimodales (Mourepiane) ;
- réalisant un terminal d'autoroute ferroviaire sur les bassins de Marseille pour mettre en pratique la stratégie de « tapis roulant » associée au trafic routier ;
- achetant des sillons ferroviaires pour anticiper la mise en place de navettes sur l'hinterland ;
- prenant des participations au capital de plateformes ferroviaires ou tri modales intérieures, dans une logique de maillage du territoire et de multiplication des navettes.

En 2010, une étude a été confiée à ECOMODAL par RFF et le Port de Marseille pour :

- définir la stratégie de desserte ferroviaire, les axes de trafics actuels et potentiels ;
- évaluer l'opportunité d'un OFP et le périmètre de ses missions : desserte locale, train dédié « régional », « dernier kilomètre » en sous-traitance d'entreprise ferroviaire, activités annexes ;
- identifier les points de massification des flux qui pourraient être pertinents.

Cette étude devait également prendre en compte les potentiels de développement de Miramas (étude Région PACA – DREAL).

Il ressort de cette étude qu'il faut une politique volontariste de report modal vers le rail pour que les flux conventionnels des chargeurs atteignent un volume économiquement pertinent : Fos-sur-Mer, Miramas et Lyon peuvent fonctionner en hubs de massification complémentaires. Elle indique également qu'il convient de vérifier auprès des entreprises ferroviaires la pertinence économique des hypothèses et propositions.

Ces différentes pistes ouvertes pour accroître le trafic ferroviaire devront donc être confortées.

14 - Port de Dunkerque

Description succincte du port et de ses activités

En 2008, les trafics du port de Dunkerque (58 millions de tonnes) se répartissaient en :

- 14,8 Mt de vracs liquides dont plus de 10 Mt liés à la raffinerie Total ;
- 26,8 Mt de vracs solides dominés par les minerais et le charbon avec comme principal client Arcelor-Mittal ;
- 16 Mt de marchandises diverses, activité portée par le marché routier avec la Grande-Bretagne. Le trafic conteneurisé est resté assez faible : ce secteur constitue un défi important à relever.

Les parts modales dans les pré et post acheminement étaient en 2008 de :

- 51 % pour la voie ferrée ;
- 38 % pour la route ;
- 11 % pour la voie d'eau.

Situation et perspectives ferroviaires

Le domaine ferroviaire portuaire a été défini dans l'arrêté de répartition : le port est ainsi devenu propriétaire de 200 km de voies ferrées dont 55 km sont électrifiées. Les installations comprennent aussi 5 postes d'aiguillages et une quarantaine de passages à niveau. Toutes les voies de la circonscription portuaire sont donc propriété du GPM de Dunkerque, à l'exception du triage du Grand Synthe.

L'état des voies est globalement satisfaisant, cependant une importante opération de renouvellement de la voie ferrée « des Huttes » a été réalisée pour un investissement de 5,5 M€ répartis sur 2009 et 2010 (montant prévisionnel).

Un appel d'offres a été lancé en 2009 pour la recherche d'un gestionnaire d'infrastructure délégué dont les principales missions sont :

- la maintenance des voies ferrées ;
- la gestion des circulations et la tenue des postes d'aiguillage.

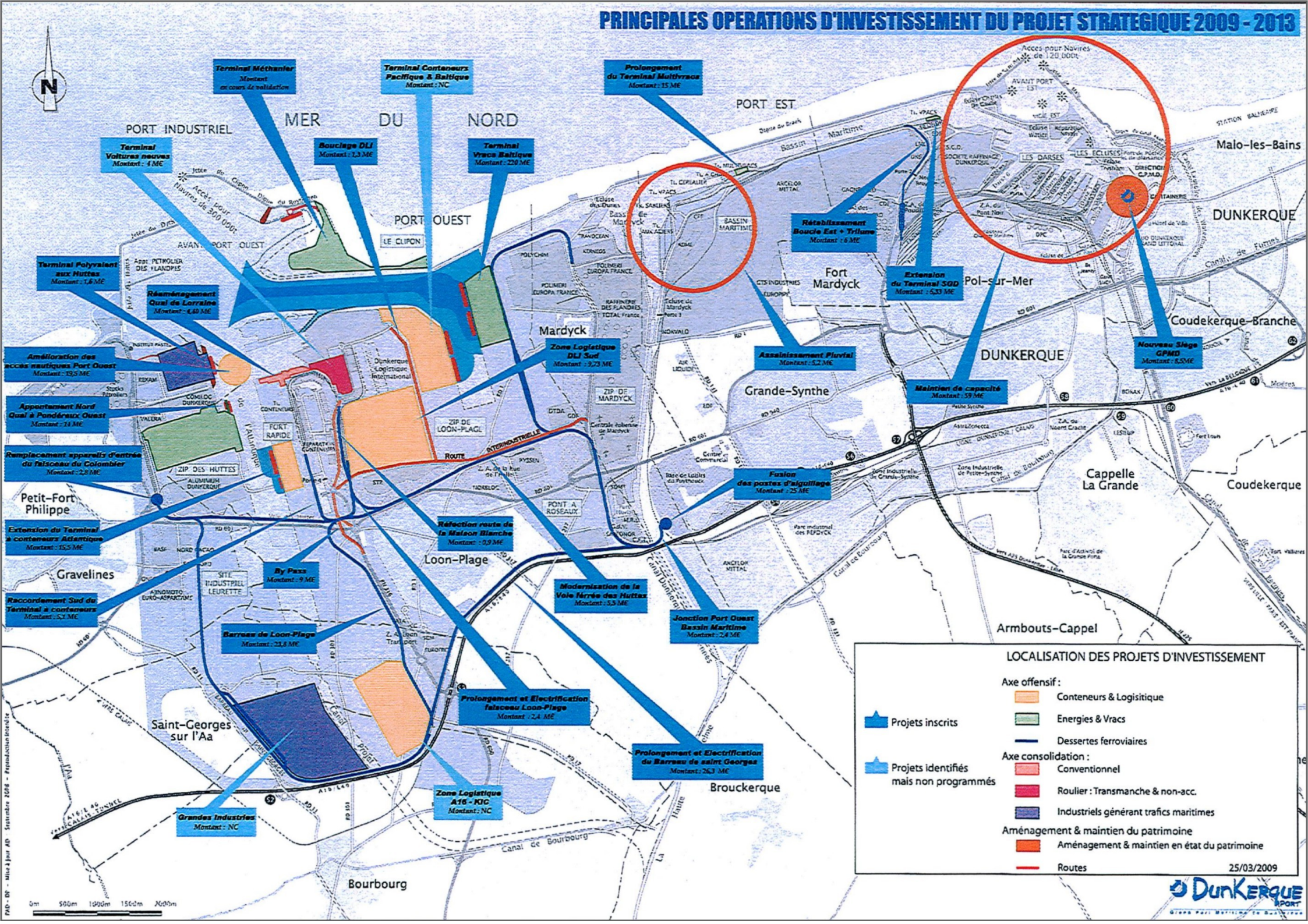
La SNCF, alors gestionnaire des infrastructures délégué n'a pas souhaité poursuivre sa mission au delà de 2010 et n'a pas répondu à l'appel d'offres. Elle a laissé sa filiale de droit privé VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles) y répondre et se retrouver en compétition avec Europorte, filiale de fret du groupe Eurotunnel.

L'offre de VFLI a été jugée plus chère et moins intéressante en particulier sur le volet exploitation. C'est Europorte qui a remporté le marché en janvier 2010. La situation de gestionnaire du tunnel sous la Manche, proche de Dunkerque, a probablement aussi joué dans le choix. Le marché compte une tranche ferme de 24,8 M€ sur 7 ans à compter du 1er janvier 2011 : la 1ère année était consacrée à l'élaboration du dossier de sécurité (règlement de sécurité de l'exploitation des voies ferrées portuaires présentant les mesures d'exploitation applicables, soumis à l'approbation de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) et les 6 suivantes à la gestion et la maintenance des voies. Une tranche conditionnelle de 4 années supplémentaires est prévue au marché. Il est prévu que le forfait de rémunération versé par le port diminue au fur et à mesure des gains de productivité obtenus en optimisant l'exploitation. Le coût annuel est initialement d'environ 3,8 M€ (contre 4,2 M€ pour la SNCF).

Europorte a mis au point un système de gestion et de comptage des circulations et un logiciel de suivi.

Europorte n'a pas fait appel au personnel SNCF en place : 32 postes ont ainsi disparu et 23 personnes polyvalentes ont été recrutées.

PRINCIPALES OPERATIONS D'INVESTISSEMENT DU PROJET STRATEGIQUE 2009 - 2013



Dans le Contrat de Projets État Région 2007-2013, il est prévu 60M€ d'opérations pour l'amélioration de la desserte ferroviaire :

- l'électrification du faisceau de Loon-Plage pour ouvrir le port sur des trafics de conteneurs traités en trains entiers ; coût prévisible : 2,4 M€ dont 0,8 à la charge du Port de Dunkerque ;
- jonction Port Ouest – Bassin maritime d'un coût de 2,4 M€ dont 0,8 à la charge du Port ;
- barreau de St-Georges d'un coût de 26,3 M€ dont 9,6 à la charge du Port ;
- barreau de Loon-Plage : études d'un montant de 1,8 M€ dont 0,6 à la charge du Port ;
- raccordement par le sud du faisceau ferroviaire du terminal à conteneurs : montant 5,1 M€ dont 0,9 à la charge du Port ;
- fusion des postes d'aiguillage du port : études estimées à 2 M€ et réalisation à 23 M€ ;
- rétablissement de la liaison ferroviaire Port Central / Port Est. Le coût est estimé à 6 M€ ;

Le port de Dunkerque s'est fixé l'objectif de développer ses pré et post acheminements ferroviaires : il a lancé en septembre 2011 des navettes vers l'Est Parisien avec Rail Link Europe (opérateur de combiné de CMA-CGM) et Europorte (tractionnaire pour Rail Link Europe). Les navettes prévues vers Strasbourg ne circulent pas encore.

Le port a signé avec RFF un protocole d'accord pour le développement des trafics ferroviaires de marchandises du port et des zones industrielles et logistiques associées pour la période 2010-2013. Il a confié une étude sur les conditions de mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité pour les trafics portuaires et industriels embranchés (dans un rayon de 80 km) à EGIS Mobilité. Cet opérateur devra être capable de répondre à un certain nombre d'opérations ferroviaires spécifiques telles que l'activité de wagon isolé, la traction sur le dernier kilomètre, le brouettage portuaire ou le transport régional de courte distance.

L'étude a confirmé l'existence d'importants trafics routiers de proximité dont le report modal vers le fer devra faire l'objet d'un étude approfondie. Les opportunités de développement d'un OFP sur les segments porteurs du brouettage portuaire et de transport régional de courte distance sont réelles. Le Port de Dunkerque apportera son soutien actif aux réflexions portant sur la constitution d'une telle structure.

La question de sa participation au capital d'un OFP reste cependant à trancher.

Vue des darses Est du port (grand cercle rouge page précédente) – photothèque Port de Dunkerque

15 - Port de Nantes / St-Nazaire

Description succincte du port et de ses activités

Le port de Nantes / St-Nazaire couvre les deux extrémités de l'estuaire de la Loire.

Le site portuaire amont est situé au cœur de l'agglomération nantaise, le site portuaire aval s'étend sur Montoir, Donges et St-Nazaire.

Le trafic total 2009 s'élevait à 29,7 millions de tonnes, 22,3 Mt en import et 7,4 Mt en export.

Ce trafic se répartit en :

- 19,5 millions de tonnes de vracs liquides ;
- 7,9 millions de tonnes de vracs secs ;
- 2,3 millions de tonnes de marchandises diverses.

Actuellement, le port traite 1,4 million de tonnes de fret ferroviaire essentiellement sur les trafics vrac. Sa part dans les pré et post acheminements portuaires est de 4 %.

Le trafic ferroviaire portuaire représente le quart de l'activité fret ferroviaire dans la région Pays de la Loire. Il est principalement constitué de céréales, matières premières pour l'alimentation animale, produits pétroliers et chimiques, charbon, engrais, produits sidérurgiques, automobiles, bois.

Situation et perspectives ferroviaires

Deux opérateurs (tractionnaires) interviennent sur le port : Fret SNCF et Euro Cargo Rail (ECR).

Le port étudiera le potentiel de développement du fret ferroviaire, à courte distance en ciblant quelques bassins économiques structurants. Pour la longue distance, le premier enjeu à court terme est d'offrir des services ferroviaires sur l'Ile-de-France en lien avec l'ouverture de nouvelles lignes maritimes et le démarrage des autoroutes maritimes et avec l'investissement dans un chantier transport combiné nouvelle génération à Montoir.

Des investissements figurent au CPER et à la convention-cadre de partenariat avec les collectivités locales pour permettre au port de développer sa capacité ferroviaire : bouclage des terminaux de Montoir, faisceau de Priory, études de faisceaux pour la constitution de convois de 800 ou 1000 m, nouveaux embranchements de terminaux de lignes.

Le réseau ferroviaire portuaire est constitué de 43 km de voies. Ce réseau est directement relié au réseau ferré national électrifié et est accessible aux marchandises volumineuses (gabarit B+).

En novembre 2010, l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) a validé le Règlement de Sécurité d'Exploitation (RSE) des voies du port.

Le Port a lancé un appel à candidatures pour choisir un gestionnaire d'infrastructure en septembre 2010.

Deux candidats ont répondu : SNCF et Europorte, c'est ce dernier qui a été retenu. Le marché a été passé pour trois ans avec deux ans optionnels.

Europorte pourra s'appuyer sur Socorail, autre filiale d'Eurotunnel qui assure depuis plusieurs années des opérations de manutention ferroviaire et de maintenance des voies sur les terminaux de Total à Donges et ArcelorMittal à Basse-Indre. Europorte a affecté 7 personnes à cette mission.

16 - Port de Bordeaux

Description succincte du port et de ses activités

Le trafic total du port était en 2009 de 8,7 millions de tonnes réparties en :

- hydrocarbures : 4,7 Mt
- céréales et graines oléagineuses : 1,3 Mt
- tourteaux et huile : 0,4 Mt
- engrais : 0,5 Mt
- charbon et coke de pétrole : 0,2 Mt
- conteneurs : 0,8 Mt
- autres : 0,8 Mt

Le port de Bordeaux gère 6 terminaux marchands spécialisés situés le long de l'estuaire de la Gironde :

- Le Verdon : conteneurs
- Pouillac : hydrocarbures et aéronautique
- Blaye : céréales et vracs liquides
- Ambès : pétrochimie et vracs liquides
- Bordeaux : croisières

Situation et perspectives ferroviaires

Tous les terminaux sont potentiellement accessibles par le rail, mais pour organiser des trains lourds, il faudrait que les expéditeurs ou réceptionnaires soient embranchés et pas trop éparpillés. Or,

- pour les hydrocarbures, les principaux clients finaux ne possèdent pas de terminaux embranchés ;
- pour les céréales, les approvisionnements par fer ont diminué en raison de la politique tarifaire de Fret SNCF
- les grands vracs constituent le secteur en développement tant pour le trafic portuaire que pour les pré et post acheminements ferroviaires.

En réalité, seuls deux terminaux possèdent un réseau ferroviaire actif ; Bassens : 10km près de la ville de Bordeaux et Verdon : 11km au niveau de l'embouchure de l'estuaire de la Garonne.

En 2009, la part du fer dans les pré et post acheminements de la zone portuaire était de 4.1 % soit 325.000 t, 290.000 t transportées par Fret SNCF, 35.000 t par Europorte. La volonté de développer le report modal vers le rail des pré et post acheminements se heurte à une mise en œuvre difficile :

- plusieurs goulets d'étranglement ont été identifiés ;
- le bouchon ferroviaire de Bordeaux (plusieurs années de travaux doivent le résorber : en cours en 2012) ;
- un circuit complexe du schéma ferroviaire SNCF qui privilégie le transit des convois de fret par Hourcade ;
- les mauvaises conditions d'entrée sur la zone Bassens – Ambès : la lenteur des manœuvres et le trafic voyageurs limitent le nombre de sillons pour le fret.

Les études menées sur les trafics potentiellement reportables sur le fer ont mis en évidence la concurrence de la route, plus souple et moins chère. Plusieurs actions en faveur du développement du ferroviaire ont été inscrites au Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 (CPER) :

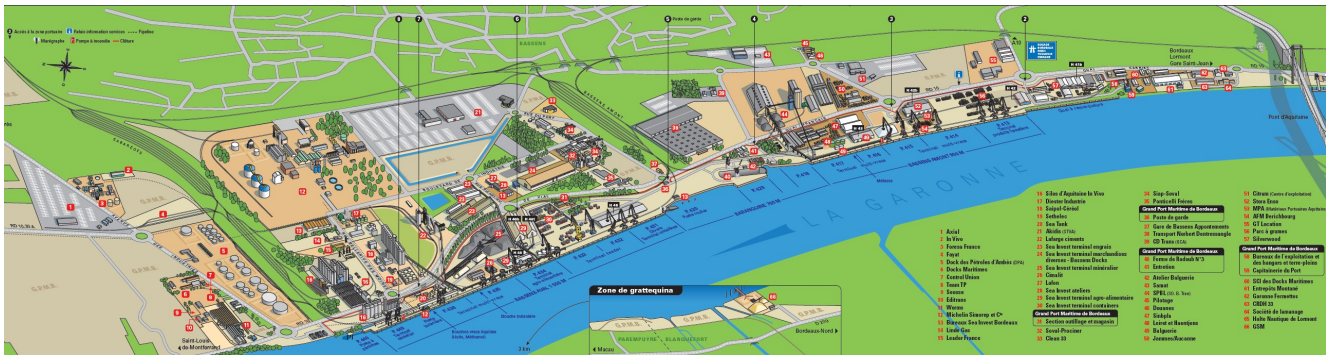
- la réhabilitation des voies ferrées portuaires suite à leur transfert de RFF au GPM ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire de la presqu'île d'Ambès sur le domaine du réseau ferré national ;
- mise en œuvre d'un opérateur ferroviaire de proximité autour de la navette ferroviaire du port ;
- lancement d'un programme commercial et promotionnel du trafic ferroviaire.

En 2006 le port a acheté 60 wagons (2 rames de 27 wagons + 6 wagons pour la maintenance) pour assurer une navette entre Bruges et Le Verdon tractée par la SNCF. Cette navette fonctionnait à la demande environ une fois par semaine. Elle a été arrêtée en raison des travaux effectués par RFF autour de Bordeaux. Le port souhaiterait réactiver cette navette.

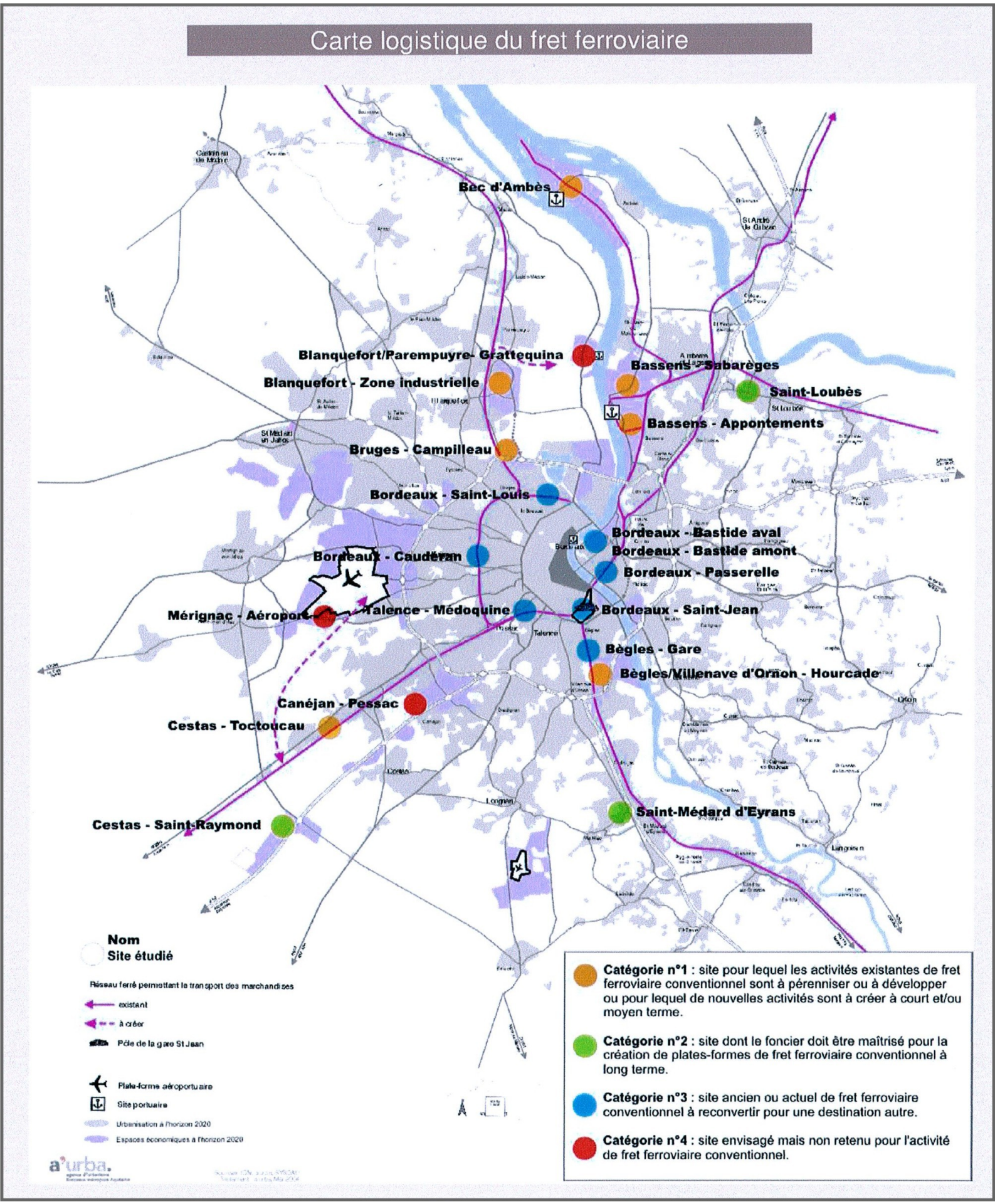
Le Port de Bordeaux est propriétaire d'une trentaine de kilomètres de voies ferrées ; insatisfait de la maintenance faite par la SNCF, il a signé en 2009 avec VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles, filiale de la SNCF, un contrat de maintenance. Ce contrat a été renouvelé en 2010.

Compte tenu de la petite taille du réseau et de la faiblesse des trafics (2 trains par semaine), le port assurait jusqu'à maintenant lui-même la gestion des circulations. Il a lancé un appel d'offre pour l'élaboration du Règlement de Sécurité de l'Exploitation des Voies Ferrées Portuaires : c'est Europorte qui a été retenu.

Europorte a aussi remporté en juillet 2012 l'appel d'offres pour la gestion, l'exploitation et la maintenance du réseau (la gestion des circulations n'est donc plus assurée par le port).



Les installations du terminal multi-vrac de Bassens (ci-dessus) et du terminal conteneurs du Verdon (ci-dessous) : les faisceaux ferroviaires sont bien reconnaissables à leur forme grise allongée. - source Port de Bordeaux 2009



carte prospective du réseau ferroviaire de fret bordelais à l'horizon 2020 – en violet les voies ferrées

17 - Port de La Rochelle

Description succincte du port et de ses activités

Le trafic total du port de La Rochelle était en 2009 de 7,5 millions de tonnes, en baisse d'environ 5 % par rapport à 2008. Le marché est segmenté en une dizaine d'activités. Plus de 60 % de trafic est constitué de céréales à l'export et de produits pétroliers à l'import. Les autres trafics sont constitués de flux compris entre 0,2 et 1 million de tonnes : sable, vracs agricoles, produits papetiers.

Le port de La Rochelle s'étend sur plusieurs sites. Parmi ceux-ci, l'Anse St-Marc, La Repentie et Chef de Baie présentent les plus forts potentiels de développement. Les projets de développement pourraient permettre d'envisager un trafic de 10 millions de tonnes en 2014.

Situation et perspectives ferroviaires

La part du mode ferroviaire pour les pré ou post acheminements n'est actuellement que de 7 % alors qu'il y a seulement 10 ans, elle était de 16 %.

Le port dispose de 44 km de voies ferrées et d'un faisceau d'échanges électrifié. L'ensemble des terminaux sont embranchés et sont donc reliés au réseau ferré national.

Le port est propriétaire des voies depuis le 4 septembre 2008 et en confie la gestion et l'exploitation à la SNCF.

Historique : du projet SNCF…

Dès 2008, la question de la mise en place d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (traction des trains) pour développer le fret ferroviaire, s'est posée. Une étude « d'opportunité » confiée au bureau d'études MENSIA a été financée conjointement par le Port et la SNCF. Cette étude a conclu à la faisabilité d'un OFP sur la base des trafics actuels et surtout dans l'optique du projet de développement.

Suite à ces conclusions, un chef de projet commun (Port, SNCF) issu de Fret SNCF a été mis à disposition pendant un an pour travailler sur le projet. L'objectif initial était de faire rouler le premier train au premier trimestre 2010 sous certificat SNCF compte tenu des délais pour obtenir la qualification d'entreprise ferroviaire et les certificats de sécurité : dans un premier temps était envisagé un trafic de 10 trains par semaine nécessitant environ 20 agents. Le travail s'est poursuivi toute l'année 2009 permettant la signature le 4 décembre 2009 du protocole d'accord préalable à la création de l'entreprise Navirail Atlantique, futur opérateur ferroviaire.

Il s'agissait d'une SAS (Société par Actions Simplifiée) au capital de 2 millions d'euros détenue à 51 % par le Grand Port Maritime de La Rochelle et à 49 % par SNCF Géodis, fondée au plus tard le 1er avril 2010.

Dans un premier temps, jusqu'à fin 2011, Navirail Atlantique aurait pu assurer :

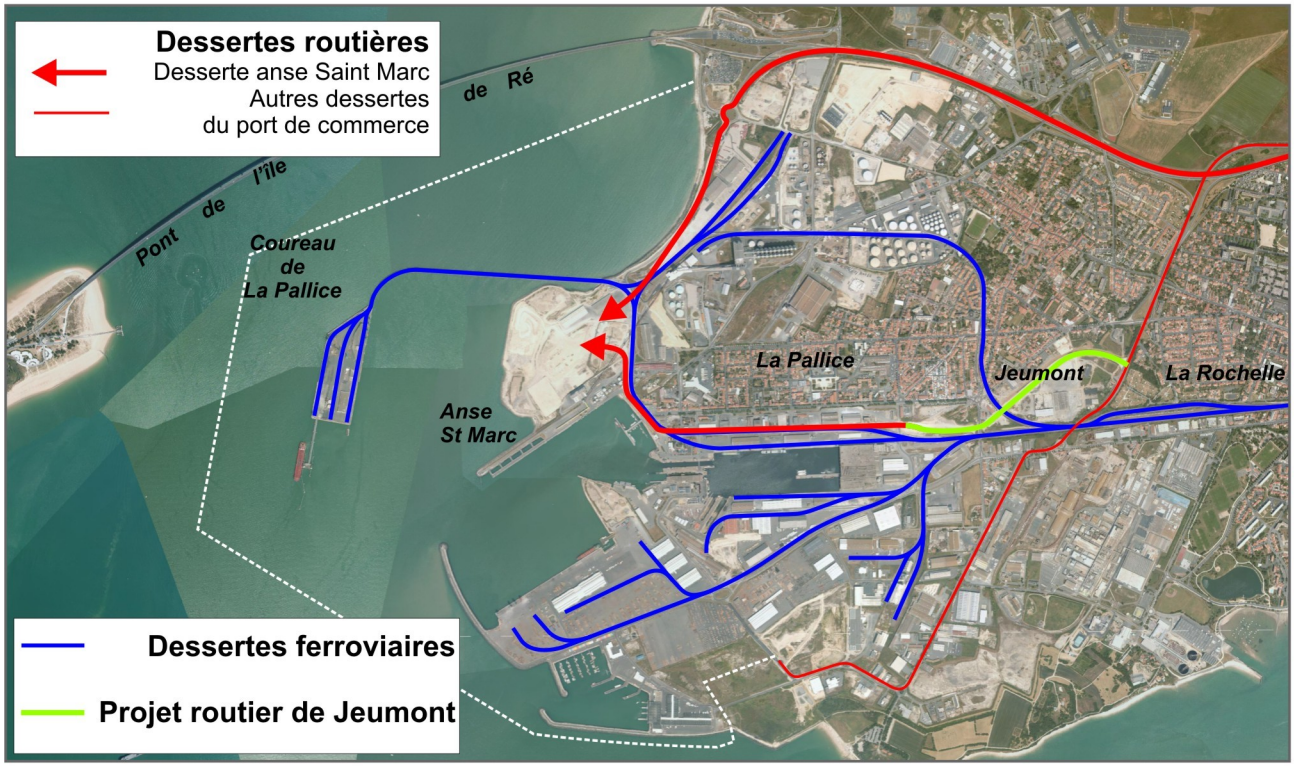
- la fonction de gestionnaire délégué d'infrastructure pour le compte du port, comme la SNCF l'assurait auparavant pour le compte de RFF ;
- en sous-traitance de la SNCF avec des locomotives louées, les tractions ferroviaires portuaires et la desserte des installations terminales embranchées, environ 85 % du trafic pris en charge par la SNCF jusqu'à présent.

La fin de la sous-traitance était prévue pour 2012. Devenue autonome, la nouvelle société aurait été un opérateur ferroviaire de proximité desservant par le réseau ferré régional, l'ensemble de la région Poitou-Charente avec une liaison vers St-Pierre-des-Corps. D'autres opérateurs auraient coexisté dans le port.

En ce qui concerne le matériel, l'objectif était de pouvoir circuler en unités simples : en effet le poste « locomotives » représente environ 38 % des charges et le poste gasoil 16 %, d'où l'importance de n'utiliser qu'une machine par train. Ces locomotives auraient été louées.

L'OFP aurait pu fonctionner avec 3 locomotives dédiées au réseau ferré national et trois locomotives dédiées au réseau ferré portuaire.

Situation des terminaux



Dessertes routières et ferroviaires

Les réflexions étaient un peu moins avancées en ce qui concerne le personnel. L'hypothèse de base était d'employer 35 agents polyvalents : le trafic principal de céréales étant fluctuant selon les saisons, il était possible pendant les périodes creuses, d'occuper les agents à d'autres tâches comme l'entretien et la maintenance du matériel. L'OFP n'aurait pas fonctionné sous le régime du RH 0077 (réglementation du travail) de la SNCF mais sur la convention collective de branche signée en 2008. L'OFP n'aurait assuré que des trains complets sauf si une demande construite et raisonnée de lotissement s'était faite sentir.

Les prévisions de trafic étaient de 440 trains (1 train correspond à 1 aller-retour) en 2011 et 660 en 2012, sur la base de 1 train/4 nuits/semaine et 2 trains/jour en période de pointe pour les céréales.

Des travaux d'infrastructure étaient nécessaires, certains à maîtrise d'ouvrage portuaire comme :

- renforcement des voies ferrées : embranchement Chef de Baie, La Repentie et « voie des usines » (montant estimé à 1,3 millions d'euros) ;
- réfection de voies ferrées au Môle d'Escale ;
- mise en conformité des passages à niveau (estimé à 0,5 millions d'euros).

Hors réseau ferroviaire portuaire, le renforcement de la desserte ferroviaire du port, en l'attente des études et décisions concernant le contournement ferroviaire de l'agglomération, semblait nécessiter l'aménagement de la voie unique existante.

L'atteinte de l'équilibre financier était prévue en 3 ans. Les tarifs n'étaient pas encore fixés ni les modalités de partage des recettes avec l'opérateur longue distance.

… à Euro Cargo Rail

Les discussions se sont poursuivies pour la création de la SAS mais des difficultés sont apparues : la nouvelle direction du Port souhaitait renégocier les conditions financières avec la SNCF, ce que celle-ci refusait.

Le projet n'a donc pas pu se développer sous la forme prévue initialement. Le Port a cependant persisté dans sa volonté de créer un OFP et a contacté Euro Cargo Rail, filiale fret française du groupe logistique DB Schenker Rail de la Deutsche Bahn.

Le 8 octobre 2010, le Port de La Rochelle et Euro Cargo Rail ont créé l'OFP La Rochelle – Maritime Rail Services, premier opérateur portuaire en France.

C'est une PME ferroviaire dont le capital est détenu à 75,1 % par le Port et à 24,9 % par ECR. Sa mission est de réaliser le transport ferroviaire de marchandises portuaires à origine ou destination du port de La Rochelle. Son périmètre d'action s'étend dans l'hinterland du port voire au-delà (longue distance).

Les prestations proposées sont :

- la traction ferroviaire, la location de wagons ;
- le transport du point origine à la destination finale ;
- la gestion des wagons vers les ateliers ;
- la maintenance de 1er niveau des wagons.

L'OFP opérait jusqu'à Juin 2012 trois trains par semaine :

- 1 train de produits pétroliers vers Chasseneuil de Portail (86) ;
- 1 train de produits pétroliers vers Guéret (23) ;
- 1 train de pâte à papier vers St Romain en Gal (69)

OFP La Rochelle a transporté 100 000 tonnes de fret en 2011 et pense doubler son trafic en 2012 ; le passage de 2,5 trains par semaine à un train complet par jour s'est effectué en juillet 2012 grâce à la reprise de deux trafics de Fret SNCF, l'un de pâte à papier et l'autre de céréales. Il a également trouvé un trafic retour sur sa ligne vers St Romain en Gal (palettes de bouteilles de verre vides destinées à être remplies à Cognac)

L'OFP pourrait profiter d'un véritable « port sec » avec le projet de plateforme Niort Terminal , associant le port, RFF et la CCI des Deux-Sèvres sur le site de l'ancien triage de Niort-St-Florent , au confluant des lignes Poitiers-La Rochelle et Niort-Saintes-Bordeaux ,sur le trajet de la future autoroute ferroviaire Atlantique.

Gestion du réseau ferré de La Rochelle

En **septembre 2010**, le Port a lancé un **appel d'offre** pour la **gestion de son réseau ferré**.

C'est la **SNCF Infra** qui a été retenue. Le contrat porte sur une période d'un an renouvelable deux fois. La SNCF Infra fait partie de l'Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial SNCF, et emploie donc des cheminots de droit public

Le règlement de Sécurité d'Exploitation des voies a été validé par l'EPSF.

18 - Eléments de conclusion (opérateurs portuaires)

A ce jour, les principaux ports se sont dotés d'Opérateurs Ferroviaires Portuaires, dont la plupart n'assurent que la gestion des voies. Ces derniers, choisis après appel d'offres, se rapprochent donc de la notion utilisée à RFF de Prestataire Gestionnaires d'Infrastructure (PGI, choisi sur appel d'offres par RFF pour la gestion d'une section de ligne). En l'absence de définition commune, il n'est pas possible de trancher sur l'appartenance ou non de ces opérateurs à la catégorie des OFP. L'association Objectif OFP, qui rassemble la plupart des OFP français, considère pour sa part que les opérateurs ne réalisant que des prestations de gestion d'infrastructure sont des OFP, par distinction dans son organisation avec celle d'une entreprise ferroviaire nationale : souplesse, proximité, polyvalence des agents.

Seuls les ports de La Rochelle et du Havre disposent d'un opérateur tractionnaire, qui ne réalisent d'ailleurs que cette activité, les missions de gestion d'infrastructure étant assurées dans les deux cas par d'autres entités.

L'objectif visé reste dans tous les cas de proposer un service adapté à un territoire local grâce notamment à des coûts de production inférieurs et à la proximité avec les clients : ces atouts ayant pour effet un retour ou un report des chargeurs vers le mode ferroviaire. Dans les cas cités, les coûts ont effectivement baissé

Il est intéressant de noter que ce sont justement des opérateurs nationaux qui se sont présentés et ont été choisis pour être opérateurs portuaires dans plusieurs cas : la SNCF (et surtout ses filiales), Europorte (filiale d'Eurotunnel) et Euro Cargo Rail en particulier. Cela est assez naturel car les tonnages sont assez élevés dans la plupart des cas et les réseaux portuaires à gérer assez denses, nécessitant des moyens relativement conséquents.

Cela pourrait interroger le concept d'OFP pour les ports : en effet, le rapport de mission de Jacques Chauvineau préconisait la mise en place d'opérateurs de proximité pour redynamiser des territoires au tissu industriel fragile (donc aux quantités à transporter plutôt faibles), menacé par la fermeture de dessertes ferroviaires. L'exemple américain montre cependant que *shortliner* et forts tonnages ne sont pas incompatibles, au contraire : la mission du *shortliner* est d'irriguer un tissu local, avec des quantités souvent très importantes à transporter pour différents clients sur un réseau qu'il entretient au plus juste : ces quantités sont indispensables à l'équilibre économique de l'activité.

La part prépondérante des grands opérateurs, en général *via* des filiales créées pour identifier l'OFP sur un port donné, peut s'analyser en termes stratégiques.

D'une part les activités de maintenance et de gestion des circulations comportent peu de risques (contrats pluriannuels, volumes de travaux garantis) ; les appels d'offre, dans un marché en expansion, attirent ainsi les entreprises ayant déjà une expérience dans le domaine (cf. filiale d'Eurotunnel Europorte présente à Dunkerque, au Havre et à Rouen, à Nantes, Bordeaux, mais aussi à Paris (fluvial) et au Port de Strasbourg (fluvial, réseau de 110 km supportant 1,8 Mt annuelles).

D'autre part, la présence sur un port donne un accès privilégié à ses clients ferroviaires (mais aussi ceux utilisant les autres modes). Remporter un appel d'offres pour exploiter des trains en tant qu'opérateur ferroviaire portuaire permet d'avoir un contact direct avec l'autorité portuaire (qui peut être présente au capital de l'OFP, comme à La Rochelle) et les chargeurs. Pour les chargeurs (ou transitaires ou commissionnaires de transport, selon les cas), deux cas se présentent :

- confier leur chargement à un opérateur grande ligne autre que l'OFP (il n'y a à l'heure actuelle pas de situation de monopole d'un OFP sur un port, l'OFP lorsqu'il existe restant minoritaire)
- confier leur chargement à l'OFP pour le transport de bout en bout. L'OFP étant déjà opérateur grande ligne, cette solution n'apporte pas de rupture de charge et présente par rapport à la précédente un gain lié aux gains de productivité réalisés sur le territoire du port et une présence commerciale plus proche.

Un certain nombre de cas de transport de bout en bout ont ainsi déjà été répertoriés pour les opérateurs portuaires ; plusieurs trains complets réguliers sur La Rochelle – Rhône-Alpes ont ainsi été repris par ECR à son concurrent SNCF, par exemple. Toutefois, le gain que représente la constitution d'un opérateur dédié sur la zone portuaire reste à quantifier et il n'est pas possible de déterminer dans quelle mesure cet atout est décisif ou non dans la concurrence pour certains trafics.

Bibliographie

Transport ferroviaire de fret et développement territorial, rapport de mission confiée par le ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer, J. CHAUVINEAU, Septembre 2006, 13p. www.lerail.com/IMG/pdf/chauvineau-fret.pdf

Potentialités et conditions de redéploiement pérennes du fret ferroviaire en Bretagne, bureau d'études Samarcande pour la CRCI Bretagne, juin 2010, 99p. goo.gl/4Z5Gn

Fret ferroviaire, les OFP, réalités et perspectives en Champagne-Ardenne, Conseil Economique et Social Régional, 2010, 33p. www.cesdefrance.fr/pdf/9794.pdf

Du projet d'implantation d'un OFP à la création d'un pôle ferroviaire multimodal, Cités en Champagne, communication SITL, 2012 (pas de document en ligne)

Les opérateurs ferroviaires de proximité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cabinet Jonction pour la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, 2009, 119p. goo.gl/8FrkC

Estimation du potentiel de développement du fret ferroviaire en Languedoc-Roussillon, cabinet Jonction pour la région Languedoc Roussillon, 2009. goo.gl/EctiB

Autres références utiles

Eval OFP, évaluation d'expérimentations d'opérateurs ferroviaires de proximité, L. DABLANC, P. NIERAT, C. RUBY, programme de recherche PREDIT GO5, Octobre 2010, 147p. : goo.gl/fX1ev

Quel fret ferroviaire local ? Réalités françaises, éclairages allemands L. DABLANC et al., ouvrage PREDIT, 2009, 235p., ISBN 978-2-11-007488-1

Fret ferroviaire, les raisons d'y croire, in Lignes d'avenir n°2, RFF, mars 2008, www.rff.fr/IMG/pdf/Lignes_avenir_n2.pdf

Report modal des flux de marchandises en Champagne Ardenne, CETE de l'Est, sept 2009, 78p. goo.gl/xHI4a

Magazine en ligne WK Transport et logistique : articles des 02/02/2012, 21/02/2012, 14/03/2012, 16/03/2012

Site de l'association Objectif OFP : www.objectif-ofp.org

Ministère du développement durable : www.developpement-durable.gouv.fr/Les-OFP-un-engagement-national.html

Pôle de Compétences et d'Innovation
" Transports de marchandises et logistique "

Ce document a été élaboré sous le pilotage du Sétra par le PCI "Transport de marchandises et logistiques ".

Ce PCI a pour objectifs d'apporter une lecture économique de la logistique et du transport de marchandises. Plus précisément, il aborde les thèmes de travail suivants : transport combiné, autoroutes ferroviaires et maritimes, transport fluvial, opérateurs ferroviaires de proximité, fret à grande vitesse, fret intelligent, logistique urbaine, implantation des plate-formes logistiques, compétitivité portuaire. Sur ces thèmes, il contribue à la connaissance des chaînes de transports et de leurs évolutions, à l'évaluation des projets et des politiques publiques, et à la connaissance des liens avec les territoires. .

Le Pôle de Compétence et d'Innovation est situé au CETE de l'Ouest (Centre d'Etudes Techniques).

Ce rapport fait le point de la situation du fret ferroviaire local dans 6 régions où des initiatives locales de diverses natures ont été développées. Il dresse également un bilan d'activité des 7 opérateurs portuaires. Son objectif est d'illustrer, à partir de ces cas, des types de projets différents en fonction des besoins des territoires.

Rédacteur
Annie MEURIOT - CETE Ouest/DVT/INT
téléphone : 33 (0)2 40 12 84 78 – télécopie : 33 (0)2 40 12 84 44
mél : Annie.Meuriot@developpement-durable.gouv.fr

Référent et compléments SETRA
Bruno MEIGNIEN
téléphone : 01 60 52 32 55
mél : bruno.meignien@developpement-durable.gouv.fr

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
110, rue de Paris - SOURDUN – BP 124 – 77487 PROVINS Cedex – France
téléphone : 33 (0)1 60 52 31 31 – télécopie : 33 (0)1 60 52 31 69

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :
• Internet : http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr
• Intranet (Réseau ministère) : http://intra.setra.i2

Ce document ne peut être vendu. La reproduction totale du document est libre de droits.
En cas de reproduction partielle, l'accord préalable du Sétra devra être demandé.
© 2012 Sétra – Référence : 1239w – ISRN : EQ-SETRA--12-ED28--FR

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
du MEDDE