

OFP*, transport combiné ou multimodal,...

Quelles initiatives dans le fret ferroviaire en Pays de la Loire ?

* OFP : Opérateur ferroviaire de proximité



Le 25 février 2014, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire accueillait le Mardi de l'ORT sur le thème du *fret ferroviaire*.

Ce mardi animé par Gilles MÉRIODEAU, consultant, était structuré autour de l'intervention d'un expert et des témoignages d'un élu, d'opérateurs, d'exploitants, de gestionnaires et d'utilisateurs.

PROGRAMME

Ouverture par :

Jean-Pierre CHALUS, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
Philippe DENIS, Président de l'ORT Pays de la Loire

Expert :

Fret ferroviaire : enjeux et perspectives

- Bruno MEIGNIEN, Chargé d'études ferroviaires au Cerema (ex-Sétra)

Témoignages :

RFF et le potentiel de redéploiement du fret ferroviaire au Mans

- Yvan MARTIN, Chef du Service Commercial et Gestion du Réseau, Direction Régionale Bretagne et Pays de la Loire, Réseau Ferré de France

La plate-forme multimodale de Château-Gontier

- Philippe HENRY, Président de la Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier
- Vincent LESAGE, Président Directeur Général du Groupe BREGER

Fret ferroviaire : un levier du développement portuaire

- Sébastien MARDER, Directeur Général OFP Atlantique
- Alain LEBLANC, Chef du service infrastructures de transport terrestre, Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire



Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations est téléchargeable sur le site internet de l'ORT :

www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr

Février 2014

Fret ferroviaire : enjeux et perspectives

par **Bruno MEIGNIEN**, Chargé d'études ferroviaires, Cerema (ex-Sétra)

Qu'est-ce que le fret ferroviaire ?

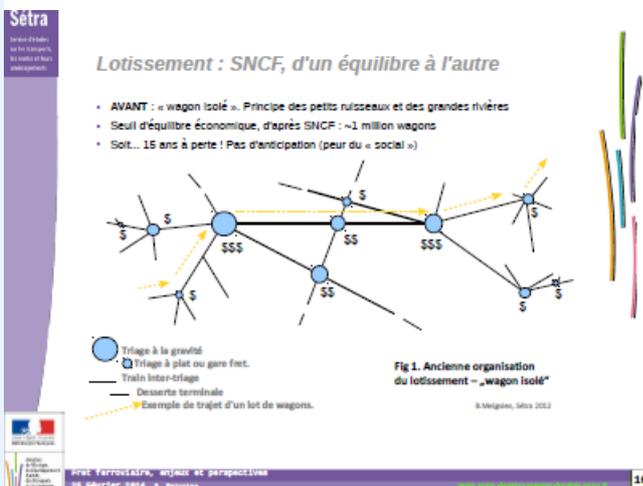
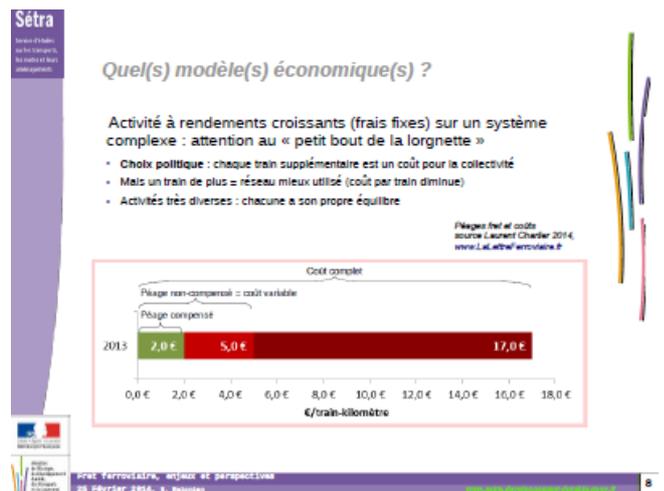
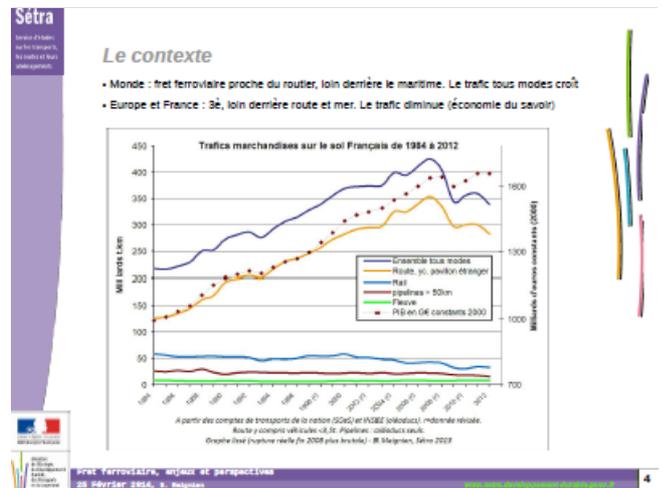
Le fret ferroviaire est un système complexe, en infrastructure et en exploitation, sobre en énergie, avec un poids de l'histoire important, mais répondant parfaitement à des problématiques de volume.

L'analyse du contexte national montre des **trafics nettement inférieurs aux routiers**, mais moins sensibles aux variations économiques que ces derniers. Le train entier reste stable sur les trente dernières années contrairement au lotissement en perte nette.

Le réseau a été diminué de moitié depuis 1930, concentrant les trafics et **abandonnant les lignes secondaires peu performantes**. En terme de modèle économique, il s'agit avant tout **d'un choix politique pour la collectivité**, ce trafic ne couvrant pas son coût complet.

Chaque activité a son propre équilibre :

- Le socle du fret ferroviaire est avant tout le **train entier**, offre stable, moins chère que le routier sur des trains réguliers.
- **Le lotissement**, quant à lui, a évolué, du wagon isolé non rentable aux coûts fixes importants, au multi-lots / multi-clients aujourd'hui économiquement équilibré et plus régulier et robuste.



Le transport combiné est très fragile car en concurrence directe avec le transport routier. Son positionnement commercial est compliqué, les coûts de fonctionnement sont élevés impliquant que la partie ferroviaire soit très compétitive. Les terminaux doivent impérativement être en aval côté flux dominants.

Les lignes capillaires, voies uniques du réseau non structurant, vieillissent mais elles correspondent, néanmoins encore, à 14% du trafic. **Ces lignes capillaires ne sont pas synonyme d'OFF.**

Qu'est-ce qu'un OFF ?

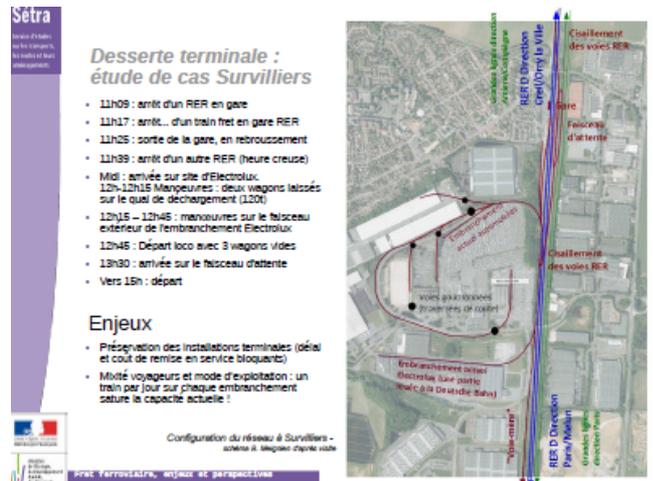
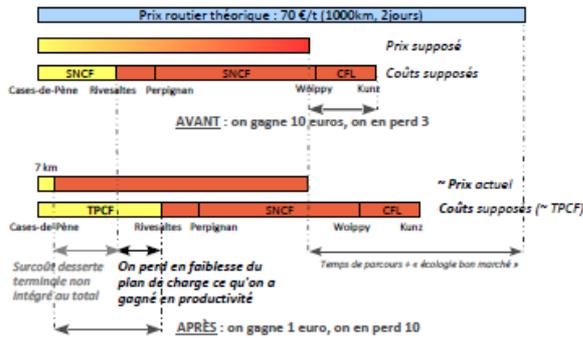
Il s'agit avant tout d'une **PME locale**, avec la souplesse et une connaissance des acteurs économiques permettant d'**adapter le service aux besoins**.

Leur équilibre économique est basé sur le **capital** (première année sans train à 300 000 euros) et le **plan de charge** pour atteindre un chiffre d'affaire minimum permettant la rentabilité et donc nécessairement des volumes associés. C'est également et avant tout un métier d'entrepreneur.



! Principe

Exemple TPCF : 4 wagons/semaine (240t) de Cases-de-Pène à Konz



Et demain ?

Une **réforme compliquée** pour néanmoins faire plus simple avec un établissement public de tête "la **SNCF**" et un gestionnaire d'infrastructure unifié "**SNCF RESEAU**" avec pour enjeux une productivité accrue et une position de l'état et des collectivités plus stratégique.

Enfin, le système fret a peu évolué depuis un demi-siècle. Un besoin d'innovation devient urgent, tant sur le plan réglementaire, qu'en matériel roulant et en cadencement, question houleuse mais qui avance.



RFF et le potentiel de redéploiement du fret ferroviaire au Mans

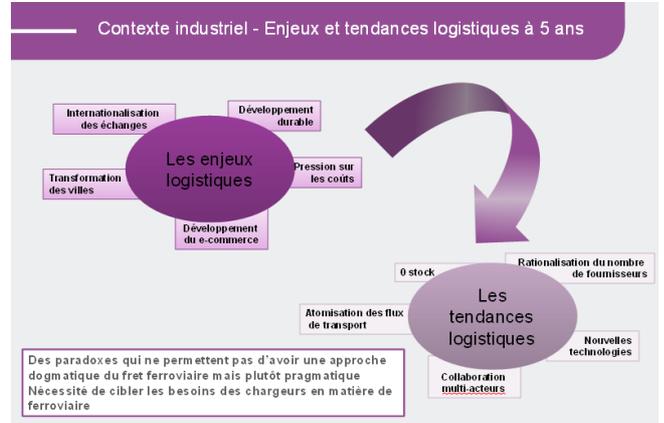
par **Yvan MARTIN**, Chef du service Commercial et Gestion du Réseau

Direction Régionale Bretagne et Pays de la Loire, Réseau Ferré de France

L'étude de potentiel de redéploiement du fret ferroviaire au Mans a deux objectifs principaux : Une volonté des collectivités et des acteurs économiques de redynamiser le site du Mans et un besoin d'éclairage sur le potentiel de création d'un OFP.

Le Mans a des atouts majeurs : C'est avant tout une étoile ferroviaire, située entre Paris et la Bretagne, la Normandie, les Pays de la Loire et la région Centre. Les infrastructures existantes sont particulièrement importantes et des acteurs économiques majeurs sont implantés à proximité.

Une enquête a été menée auprès de 184 entreprises locales, et un **potentiel de 13% de report modal a été identifié** à travers le développement du transport combiné, plus adapté au contexte. Au vu de la consistance des trafics, il s'est avéré par ailleurs que la présence d'un **OFP n'était pas pertinente** économiquement sur l'étoile ferroviaire du Mans.



Page 3 Etude de potentiel de redéploiement du fret au Mans – Présentation ORT EdL - 25/02/2014



En terme d'infrastructures, l'aménagement du site actuel du Mans ne permet pas grand développement en terme de massification (pas de possibilité de train complet) et donc **un nouveau site doit être recherché**. Un potentiel a été identifié à travers deux options (faisceau Escale et Bif des Fontaines) mais il manque à ce jour l'outil logistique et l'implication des entreprises.

184 entreprises interrogées entre juillet et septembre 2012

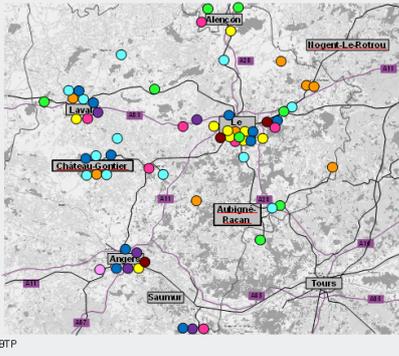
77 entreprises ayant répondu

1 400 000 Poids-Lourds (PL) par an générés par ces entreprises
 ⇒ 5 600 PL par jour
 ⇒ 30% des flux générés sur toute la zone

Raccordement des sites aux voies ferrées

20 raccordés
 - 28 non raccordés
 - 10 non connus

- Equipement-Paquetier-Matériaux
- Gestionnaires
- Agriculture
- Grande Distribution
- Chimie Pétrole
- Transport et logistique
- Industrie Automobile
- IAA
- Carrières et Matériaux BTP



Page 11 Etude de potentiel de redéploiement du fret au Mans – Présentation ORT EdL - 25/02/2014



La dynamique du transport combiné a été initiée par la **liaison Château-Gontier-Le Mans-Lyon** en service maintenant depuis avril 2013.

Concernant d'éventuelles nouvelles dessertes, l'étude a conclu à la recherche de flux complémentaires notamment sur les flux de retours et sur les volumes pour pouvoir être viables économiquement.



Page 24 Etude de potentiel de redéploiement du fret au Mans – Présentation ORT EdL - 25/02/2014



La plate-forme multimodale de Château-Gontier

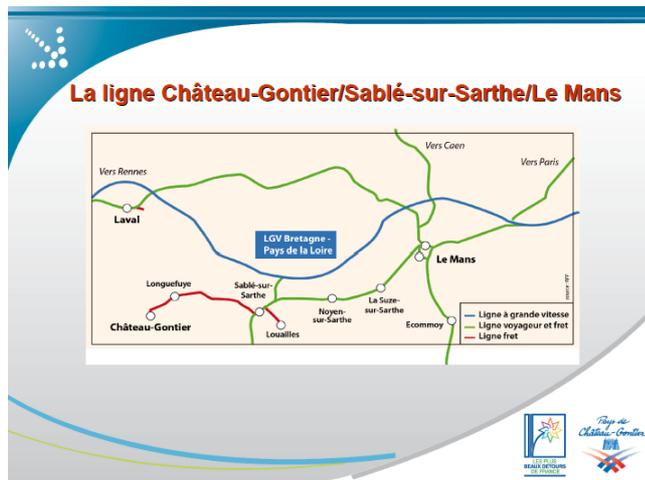
par **Philippe HENRY**, Président de la Communauté de Communes du Pays de Château-Gontier
Vincent LESAGE, Président Directeur Général du Groupe Breger

Château-Gontier a une position géographique au barycentre des grandes métropoles régionales.

Une ligne ferroviaire historique a continué à être présente sur le territoire et la conviction de la communauté de communes était qu'elle restait un potentiel économique à valoriser.

De nombreux contacts, tant avec les entreprises, acteurs économiques du territoire que RFF ont eu lieu et ont permis de proposer **une offre correspondant à la demande sur le territoire.**

Le projet a été soutenu financièrement par l'Etat et la Région, et aujourd'hui la liaison vers Marseille est quotidienne. C'est **un outil à disposition de tous les transporteurs** mayennais et ligériens, et de tous les opérateurs logistiques du territoire.



Les investissements en matériel ont été importants et l'entreprise s'est également engagée dans la manutention. La relation avec les clients a évolué et leur écoute a été forte sur les investissements de l'entreprise dans le domaine du développement durable et du combiné.

Le taux de service 2013 a été satisfaisant, mais les contraintes restent importantes (sillons, horaires) malgré la complémentarité des deux chantiers de Château-Gontier et du Mans.

En **2014**, des tests de commercialisation sont prévus par l'entreprise BREGER sur des grands axes nationaux voire internationaux, tout en développant progressivement les capacités auprès de leurs clients

Reconversion de l'ancienne gare de Château-Gontier



L'ancienne gare avant travaux



La gare fret aujourd'hui



Pour l'entreprise **BREGER**, organisateur de transport et utilisateur de la plateforme de Château-Gontier et du Mans, le développement durable est avant tout une démarche interne qualitative et développer le transport combiné fait partie de la politique de l'entreprise, en complémentarité avec la route.

Transporter autrement est innovant, allier compétitivité et réduction des émissions de CO² est indispensable. **L'engagement de l'entreprise a été fort dès la genèse de l'opération.**

Les Perspectives

- Un objectif de 4000 passages pour 2014
- Test et Commercialisation sur de nouveaux axes nationaux
 - Etude sur des axes internationaux
- De nouveaux investissements prévus pour augmenter le parc de caisses et développer nos capacités auprès de nos clients.

Nantes, le 25 Février 2014

Le client est au cœur de nos métiers

Fret ferroviaire : un levier du développement portuaire

par **Alain LEBLANC**, Chef du service infrastructures de transport terrestre,
Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire
Sébastien MARDER, Directeur Général OFP Atlantique

Le **Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire** (GPMNSN) est le quatrième port ferroviaire français et un port déjà largement multimodal avec une partie particulièrement importante de transport fluvial.

Le GPMNSN est propriétaire des 40 km de son réseau ferroviaire (infrastructures et exploitation, sécurité des trafics), **embranchant l'ensemble de ses sites** sans limitation de gabarit et de charges.

Le GPMNSN est un **acteur ferroviaire**, candidat autorisé auprès de RFF et, à ce titre, peut demander des sillons en vue de les mettre à disposition d'entreprises ferroviaires pour assurer les services de transports.

Étendre l'offre ferroviaire est un objectif fort du Port, un déficit général d'offre dans l'Ouest étant constaté. Une des volontés est notamment de favoriser **l'implantation d'industries du secteur agro-alimentaire** qui massifient naturellement les trafics.

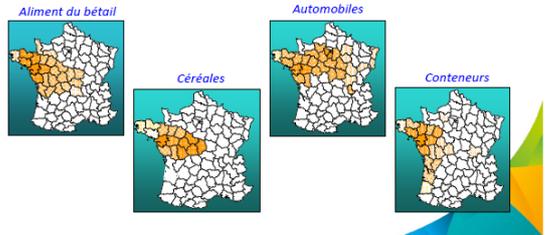
Une **plateforme de transport combiné** a été inscrite au prochain **contrat de plan Etat-Région**, en interface du domaine portuaire et donc ouvert à d'autres acteurs continentaux. L'enjeu majeur est le développement de l'hinterland du port et son ouverture vers les **grands corridors européens** Atlantique et Saône-Rhône via l'axe Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) inscrit dans le RTE T.

Des hinterlands variables

Les hinterlands par filière couvrent principalement les régions :

► Pays de la Loire, Bretagne, Poitou-Charentes et Centre avec un objectif d'atteindre la Région Rhône Alpes via la Bourgogne

► mais aussi plus de la moitié de la France, voire l'Europe sur les filières GNL, produits pétroliers par conduites, bois, automobiles, trafic de l'Autoroute de la mer...



Corridors ferroviaires européens

► 3 corridors européens opérationnels en France depuis le 10 novembre 2013



L'**OFP Atlantique** est une PME dont la vocation est de capter les volumes en local et d'alimenter les grands corridors, avec des coûts proches de ceux de la route.

Le service a commencé sur la Rochelle (40% aujourd'hui du fret ferroviaire), sur des sillons productifs travaillés avec RFF, sur des distances courtes (300 km) à longues, et pour tout type de produits.

Son arrivée sur Nantes permet à partir d'un **hinterland commun** sur certaines filières (céréales notamment) de répondre aux objectifs de déploiement du port, en se connectant aux mêmes corridors et en proposant une **offre fiable à partir des besoins particuliers de chaque client**.

Il n'y a pas, en effet, d'offre pré-construite, l'OFP crée des solutions ferroviaires en adéquation avec les besoins des acteurs économiques, en proposant une logistique alternative souple.

Notre ambition

Acteur majeur du développement durable et conscient du potentiel ferroviaire très important des ports de la façade atlantique, OFP Atlantique a la mission de :

- Permettre une logistique alternative aux clients des ports.
- Être le partenaire logistique des ports.
- Offrir souplesse et réactivité.
- Proposer une alternative aux wagons isolés.
- Donner à ses clients une fiabilité maximale grâce à des moyens de traction performants.

