

# LE FRET FERROVIAIRE EN PAYS DE LA LOIRE : SUR DE BONS RAILS ?

Etude des potentialités et conditions de redéploiement  
pérenne du fret ferroviaire en Pays de la Loire

MARDI DE L'ORTM – 13 DÉCEMBRE 2022

# QUELQUES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE



- Un trafic de marchandises essentiellement routier **de courte et moyenne distance**
- Un fret ferroviaire **marginal** (2% de part modale)
- Une **diminution de l'attractivité** du mode ferroviaire depuis 20 ans en France et sur l'Ouest en particulier
- Une **faible capacité résiduelle** ferroviaire sur l'axe Nantes – Angers et des contraintes fortes pour la traversée de l'Ile-de-France
  
- Et pourtant des **atouts indéniables**
- La présence du Grand Port Maritime de Nantes - Saint-Nazaire et de sa zone industrialo-portuaire
- Un **dynamisme industriel** avec des acteurs majeurs
- Un **réseau ferroviaire de qualité** connecté au réseau transeuropéen
- Un flux de vracs solides (céréales + matériaux de construction) conséquent, filière qui traditionnellement possède une "culture ferroviaire"

# UN CONTEXTE FAVORABLE



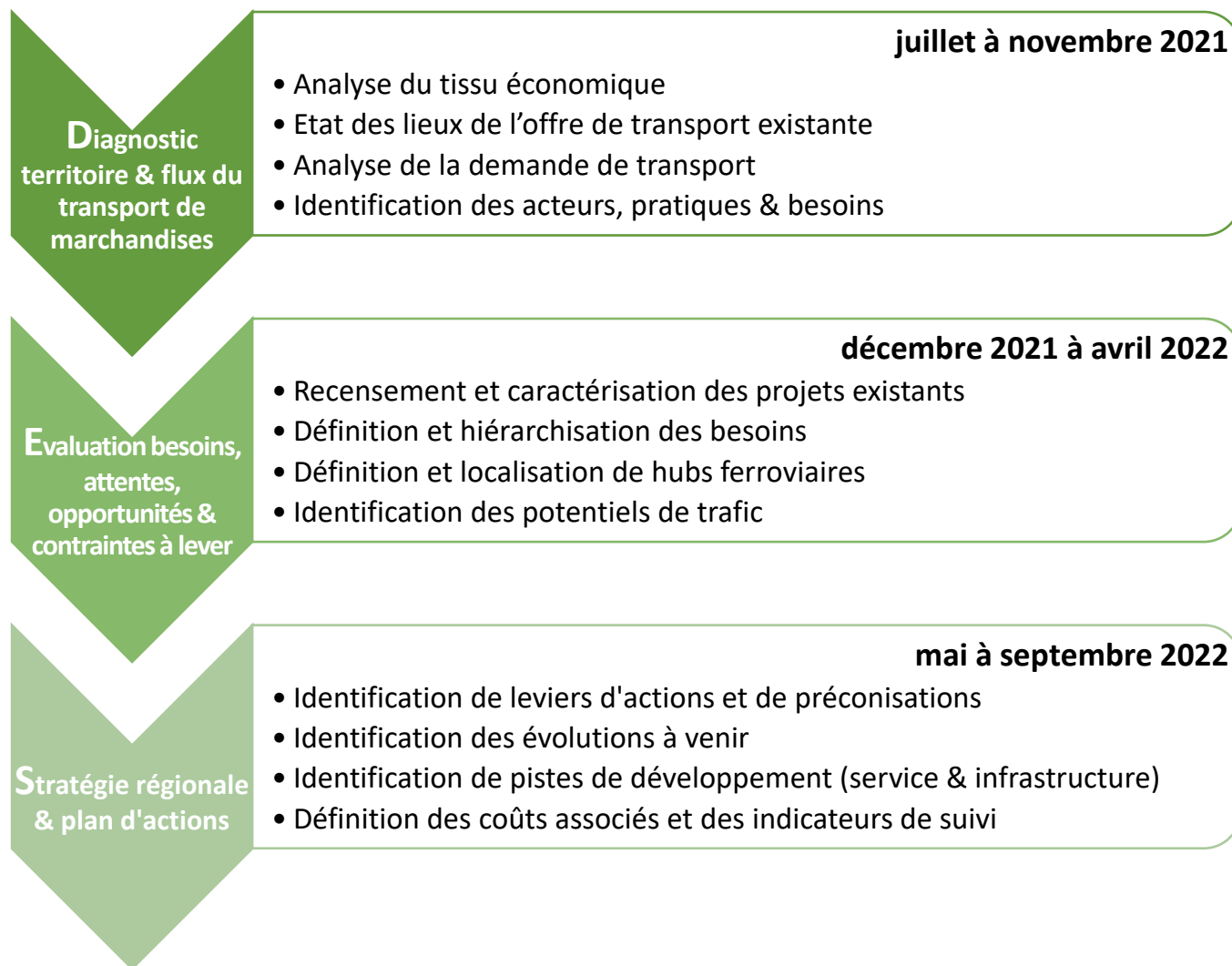
- **Alliance 4F** («Fret Ferroviaire Français du Futur», acteurs de la filière) : structurer les mesures nécessaires à la sauvegarde et au développement du fret ferroviaire et doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030
- **Loi d'Orientation sur les Mobilités** (LOM) : Définition d'une stratégie pour le développement du fret ferroviaire, notamment :
  - Soutien au transfert modal
  - Renforcement de la desserte ferroviaire des grands ports maritimes et de leur hinterland
  - Développement de corridors de fret ferroviaire transnationaux
- **Loi Climat et Résilience** : Inscription dans la Loi de l'objectif de doublement de la part du fer à l'horizon 2030
- **Plan de Relance Fret**
  - 250 millions d'€ pour l'infrastructure de fret ferroviaire
  - 210 millions d'€ pour compenser les surcoûts travaux induits par la sécurisation de sillons fret sur la période 2020-2024
- **Stratégie nationale du développement du fret ferroviaire**
  - 72 mesures pour garantir l'objectif de doublement de la part du fer
  - Aide aux wagons isolés (70 M€/an) + prolongement aide au transport intermodal (47 M€/an)
  - Accompagnement pour la modernisation des ITE, cours de marchandises, plateformes intermodales...
- **Inscription de l'axe Saint-Nazaire – Tours – Dijon dans le corridor RTE-T Atlantique**

# DES OBJECTIFS MULTIPLES



- La **connaissance**
  - Des flux (volume, OD, produits) et des acteurs
  - Des offres actuelles de transport
- L'identification des **besoins** & **attentes** des acteurs,
- Les **leviers** et les **conditions de réussite du report modal**
- **Prospective** sur l'évolution de la demande, de la performance des modes, des réglementations, des objectifs de décarbonisation
- La définition d'une **stratégie opérationnelle** de pérennisation du mode ferroviaire avec l'élaboration d'un programme d'action court et moyen terme

# UNE ÉTUDE EN 3 PHASES



**Une démarche  
partenariale  
transversale**

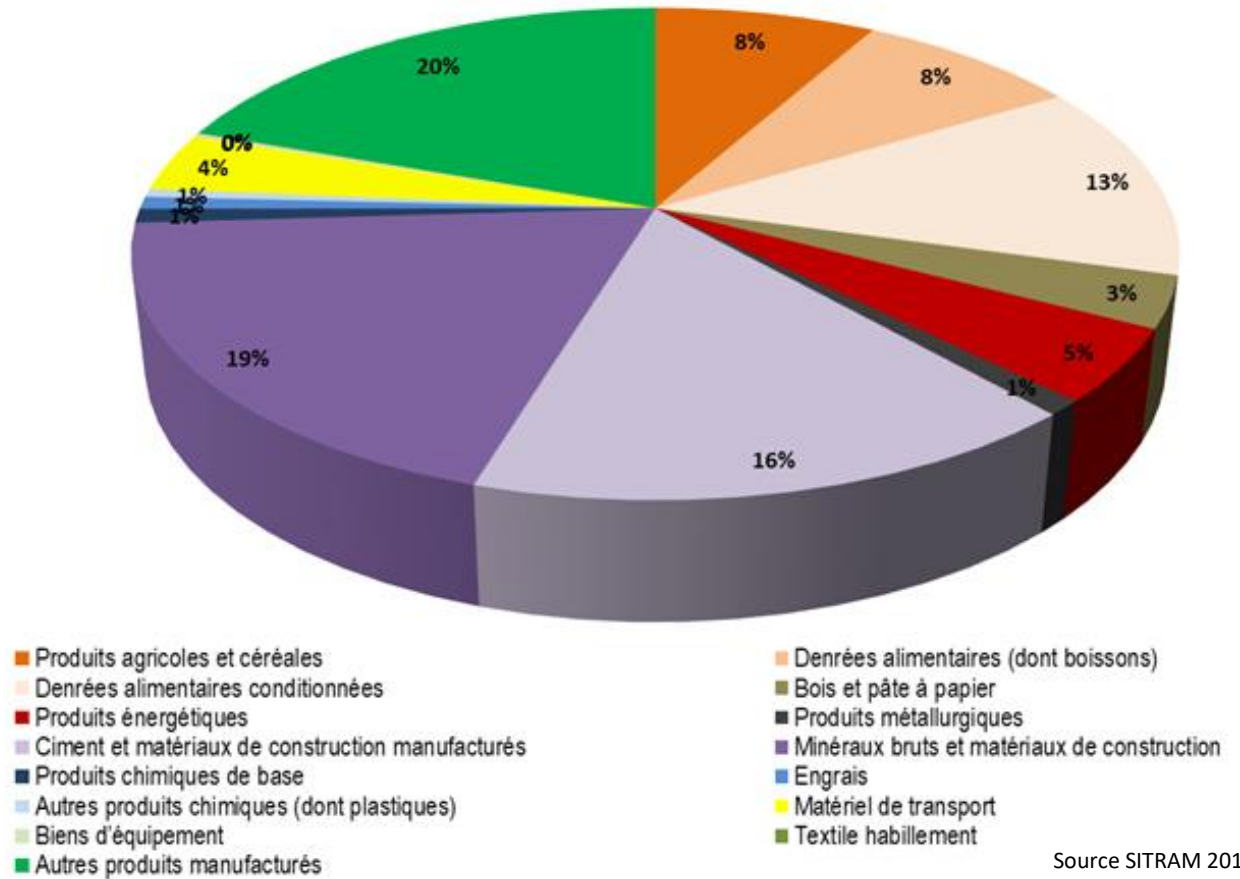
■ **50 entretiens**

■ **3 ateliers**

# LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN PAYS DE LA LOIRE

- **189 millions de tonnes échangées par la route**
  - Produits liés au BTP 35%
  - Denrées alimentaires 21%
  - Produits manufacturés 20%
  - Produits agricoles / céréales 8%
- **dont 32 millions de tonnes échangées sur des distances > 250 km (favorables au ferroviaire)**

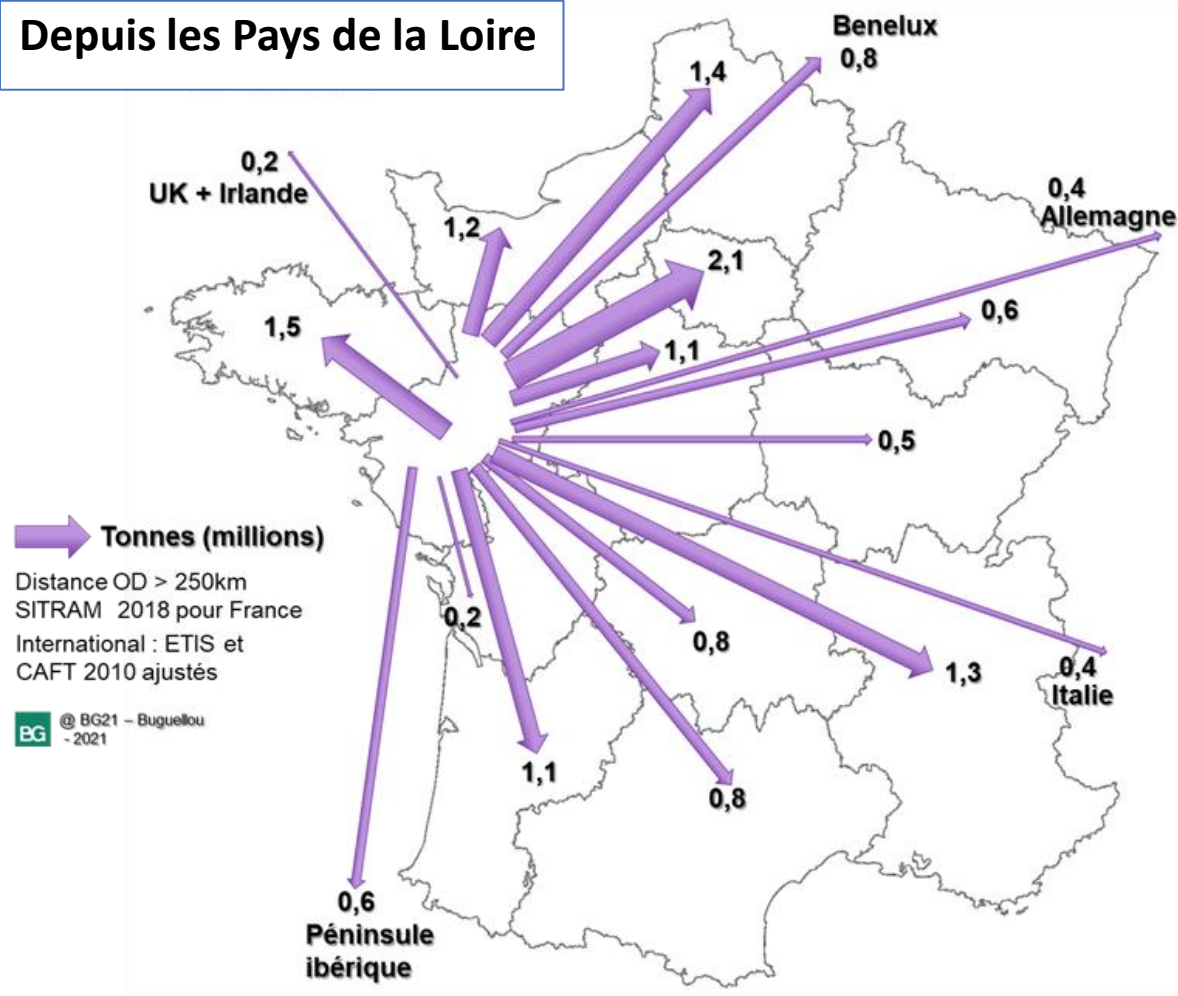
Répartition des échanges des Pays de la Loire (route – 2018)



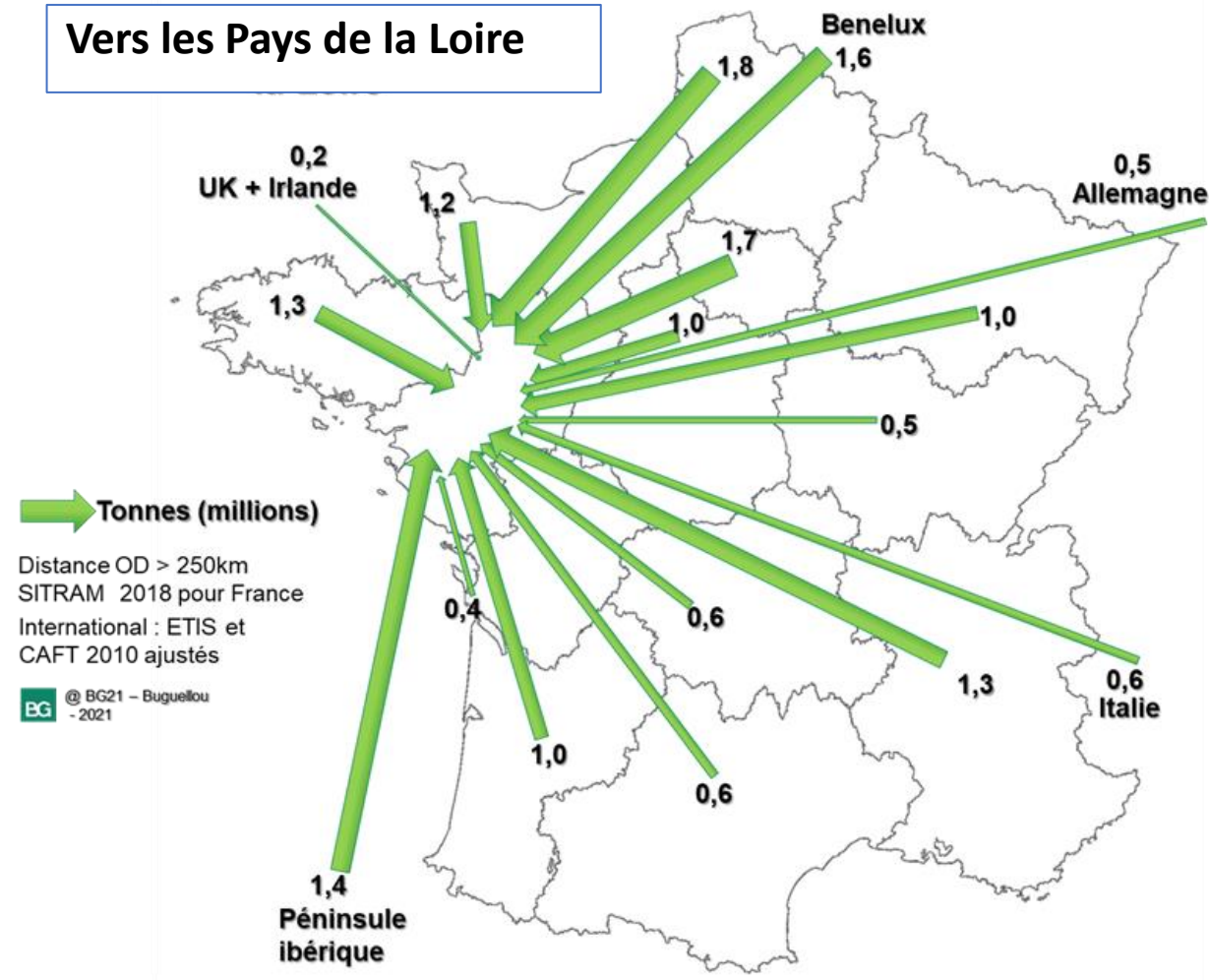
Source SITRAM 2018

# LES TRAFICS PAR ORIGINE / DESTINATION (distance > 250 km)

## Depuis les Pays de la Loire



## Vers les Pays de la Loire





# LES TRAFICS FERROVIAIRES

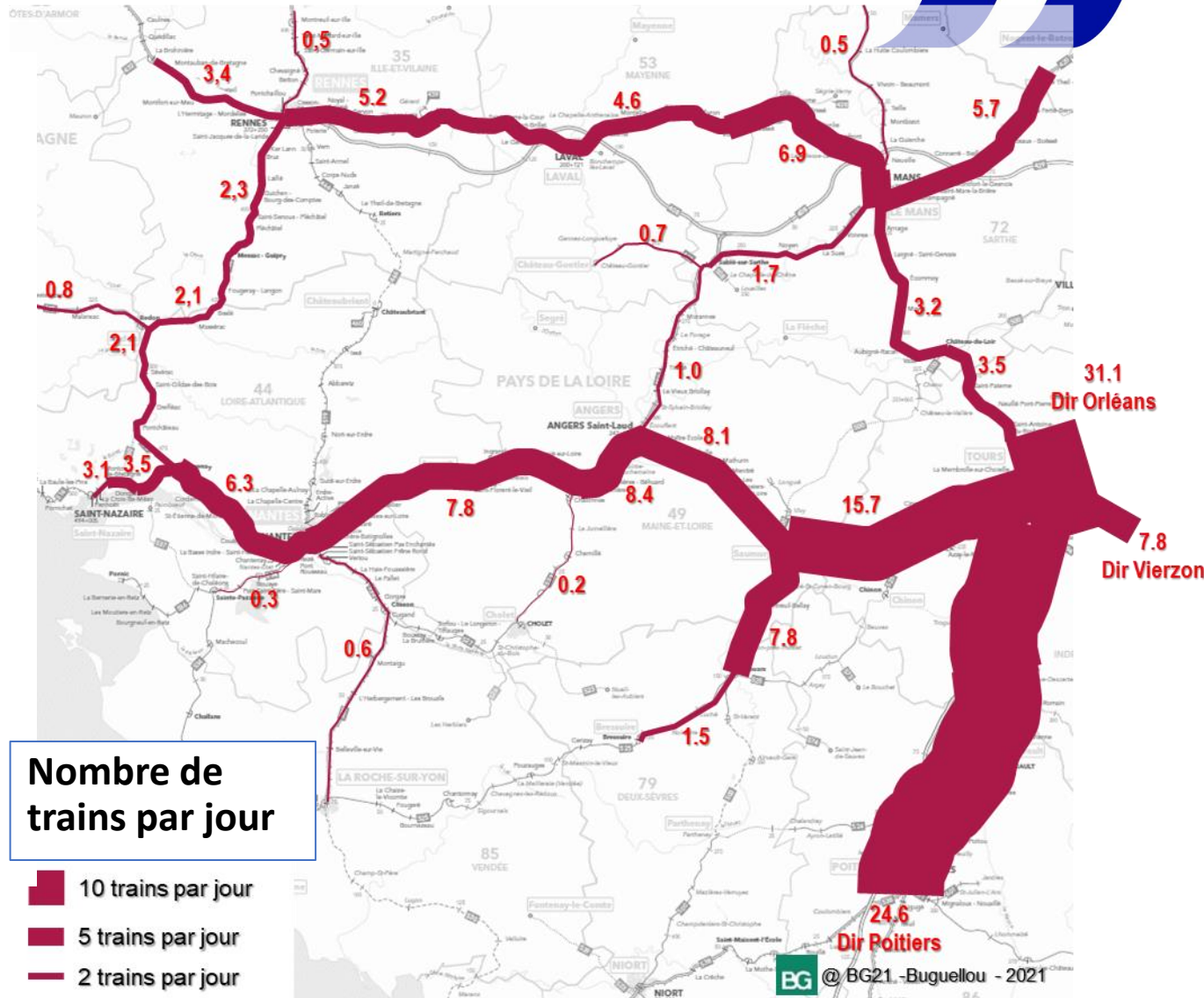
## ■ 2% seulement de part modale du fer, mais 10% au-delà de 250 km

- Matériaux de construction
- Métallurgie / sidérurgie
- Céréales
- Boissons

## ■ Axes principaux :

- GPMNSN - Nantes - Angers - Saumur - Tours
- ➔ 8 trains / jour (16 entre Saumur et Tours)
- Rennes - Laval - Le Mans – IdF
- ➔ 7 trains / jour au niveau du Mans
- Connexion à l'axe Atlantique à Tours
- ➔ 25 à 30 trains / jour

Data : Lérins 2018 – SNCF-Réseau





# LE POTENTIEL DE REPORT MODAL SUR LE FERROVIAIRE

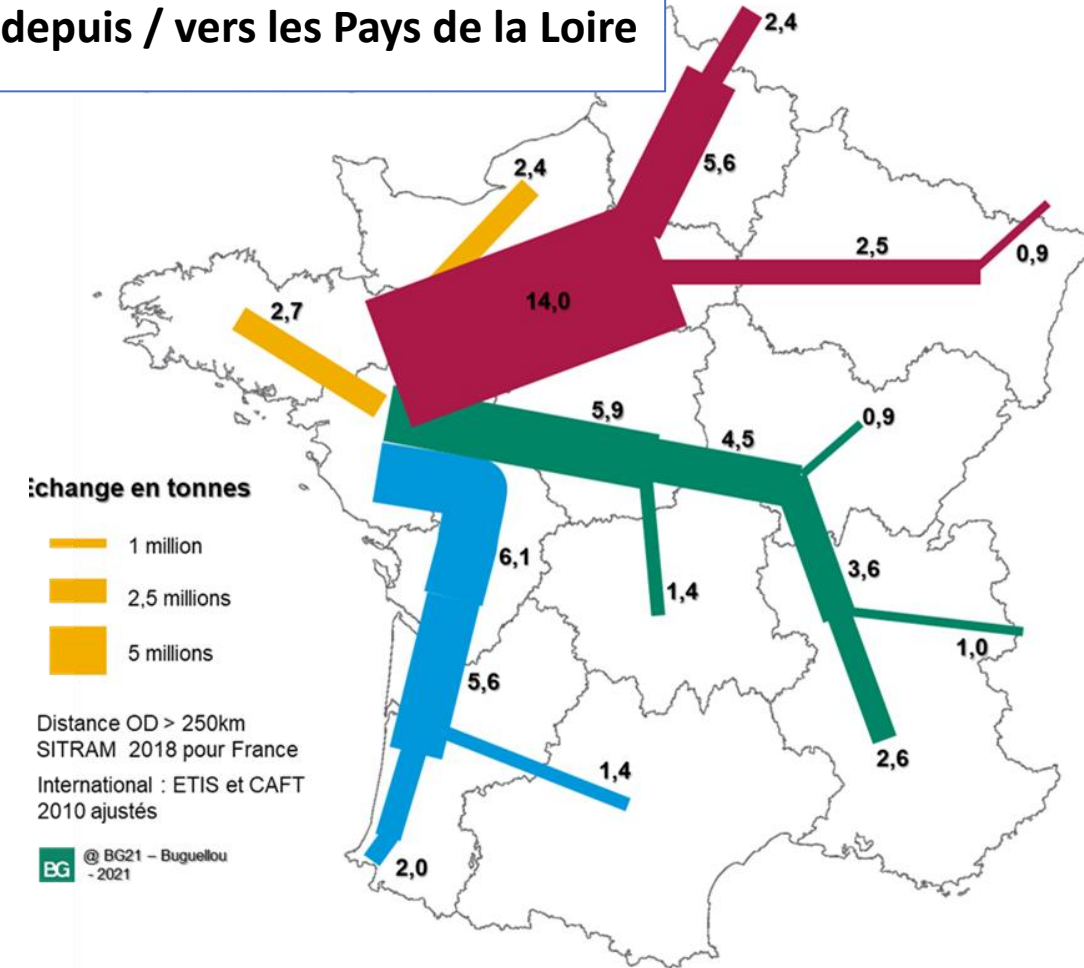
## ■ Potentiel de 28,6 millions de tonnes :

- Centré sur les marchandises diverses et les denrées alimentaires (80% des flux sur distance > 250 km)
- Sur les axes Rhône-Alpes, PACA, IdF, Grand Est, Hauts-de-France, Aquitaine
- Un réseau en ligne de qualité

## ■ Mais

- Des flux dispersés avec des tailles d'envoi réduites
- Des acteurs majeurs qui coopèrent peu aujourd'hui
- Absence de lisibilité des offres ferroviaires pour les non-usagers
- Saturation de l'axe Nantes – Angers et contrainte de la traversée de l'IdF (disponibilité infrastructure et qualité sillon)
- Absence de plateforme de transport combiné

Axes potentiels de massification depuis / vers les Pays de la Loire



# LES POTENTIELS DE TRAFIC

## ➡ Les cours de marchandises



Une **opportunité** avec un maillage, sur l'axe Loire, disposant de voies > 350/400 m de longueur utile.  
Des solutions potentiellement viables en direction de la vallée du Rhône / PACA et du Grand-Est

Mais avec des **contraintes** :

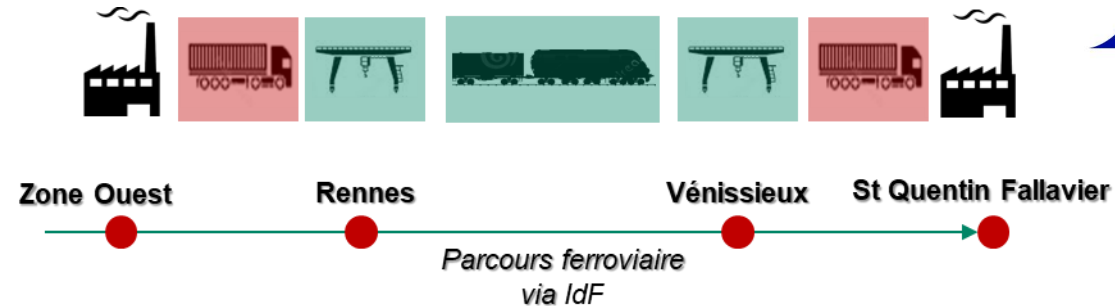
- **Logistique** : capacité à massifier des acteurs (en origine ET à destination)
- Un **équilibre économique fragile** impliquant des trains longs et/ou du fret retour pour des relations cour - cour
- **D'équipement** : stockage, pas d'éligibles aux caisses mobiles (hors Château-Gontier), cour non couverte sur Nantes

**Nécessite** (en cohérence avec les ateliers) :

- Une **coordination** / partage d'**information** entre les acteurs (sur chaque extrémité) afin :
  - De développer commercialement l'offre
  - D'identifier des opportunités de mutualisation et de fret retour
- Une **visibilité de l'offre** (horaires, lieux de chargement / déchargement) et une **cartographie des flux** pour le dimensionnement de l'offre
- Une **adaptation** des cours pour recevoir des marchandises diverses

# LES POTENTIELS DE TRAFIC

## ➡ Le transport combiné



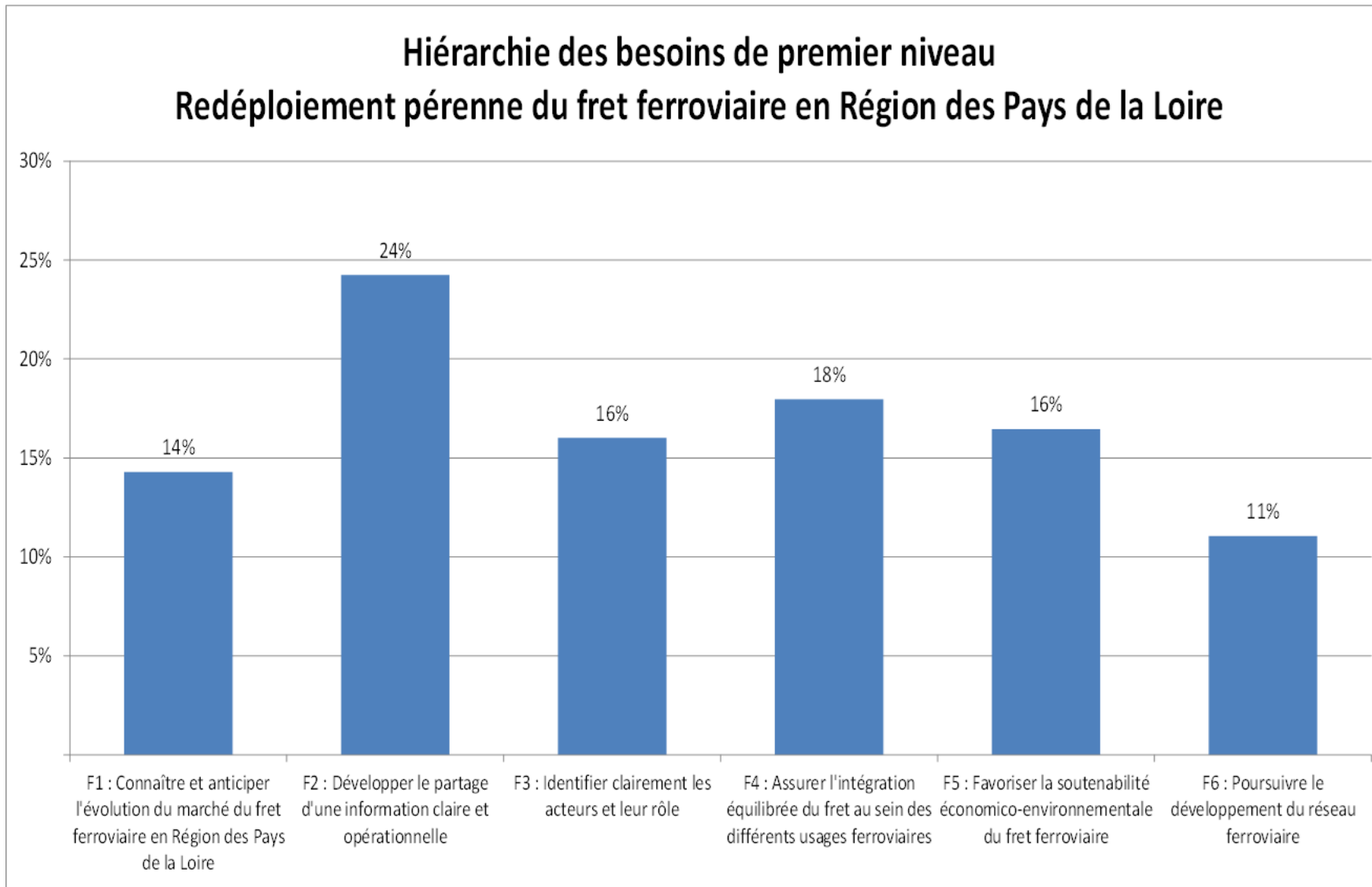
### Aujourd'hui, depuis Rennes :

- Forte attractivité de la solution combinée sur un axe Saône – Rhône de Dijon à Marseille
- Attractivité de la solution ferroviaire en direction de la Lorraine / Alsace
- Iso-performance avec la route en direction du Nord-Pas de Calais
- La route est la meilleure solution pour les autres relations

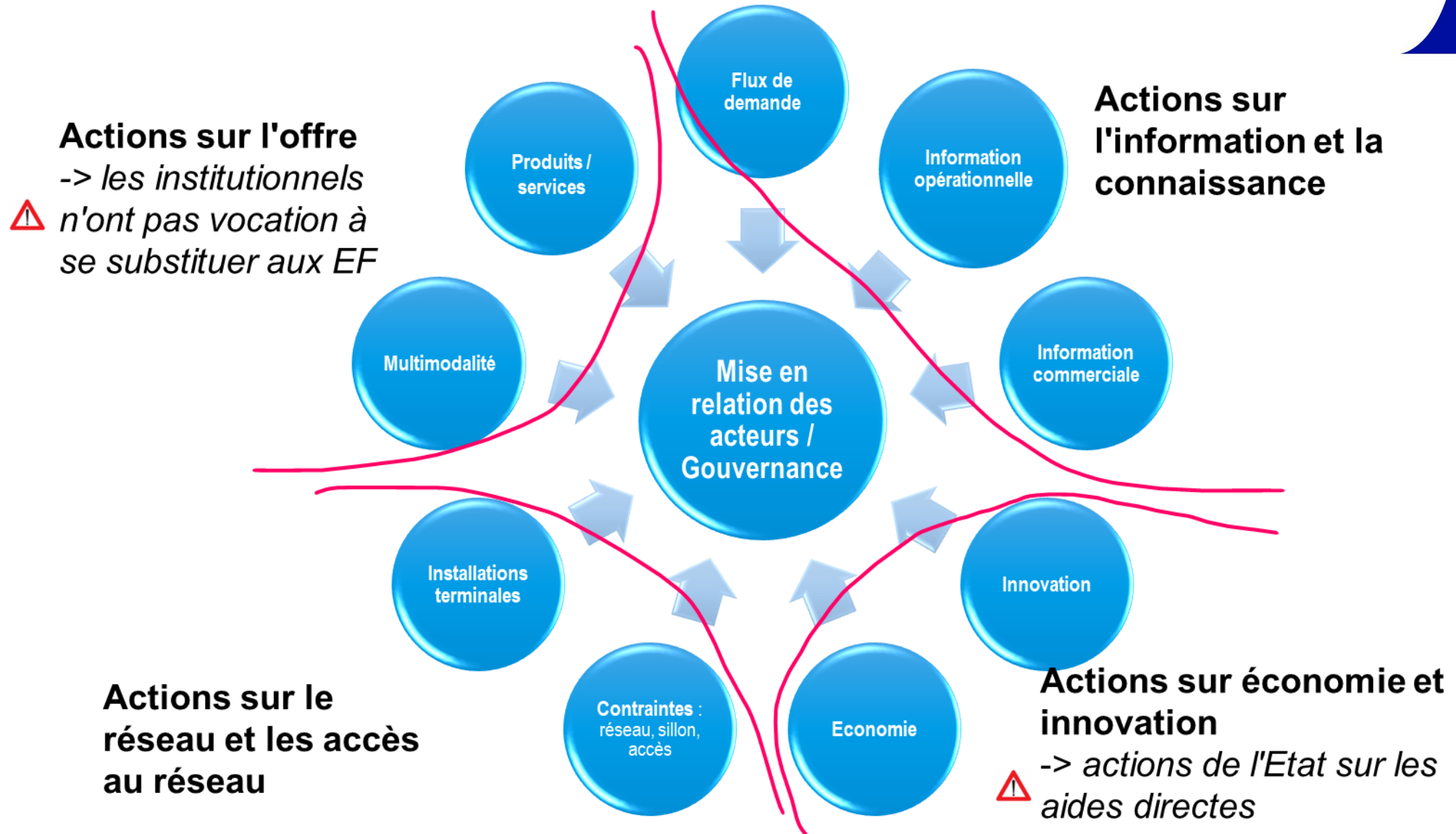
### A l'horizon 2030 :

- Pas d'axe fort pour créer un service quotidien
- Hors contrainte capacitaire sur Rennes, la solution de Saint-Berthevin est centrée sur la Mayenne avec des volumes réduits
- Des trafics limités qui posent la question de la rentabilité des services, des plateformes ferroviaires et de la concomitance des services
- Des relations émergentes avec un service tous les 2 jours depuis Nantes en direction de Rhône-Alpes & des Hauts de France posant la question de la création d'un chantier intermodal ou de la sanctuarisation d'un site pour une telle fonctionnalité

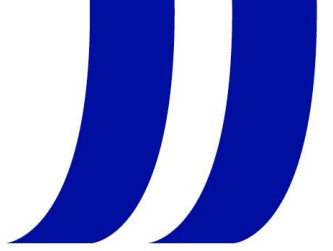
# LES BESOINS EXPRIMÉS LORS DES ATELIERS



# LE PRINCIPE D'ORGANISATION ISSU DES ATELIERS



# LES JALONS DE LA SUITE DE L'ÉTUDE



**Le plan d'actions a été présenté en Comité de pilotage du 6 octobre 2022.** Si globalement un **consensus** émerge, **le plan d'actions n'est pas validé à ce jour.** Le Comité de pilotage souhaite d'abord avancer sur la gouvernance avant de faire la restitution finale de l'étude début 2023.

- **Fin 2022 :**
  - Finaliser les livrables de la phase 3
  - Définir les modalités de suivi et d'évaluation du plan d'actions
- **1<sup>er</sup> trimestre 2023 :**
  - Travailler sur la gouvernance / Initier les 1ères actions
- **1<sup>er</sup> semestre 2023 :**
  - Valider le plan d'actions et ses modalités de mise en œuvre (pilote, financement...)
  - Présenter les résultats de l'étude et le plan d'actions à l'ensemble des acteurs fret
- **2023 et suivantes :**
  - Mettre en œuvre le plan d'actions



# ANNEXES

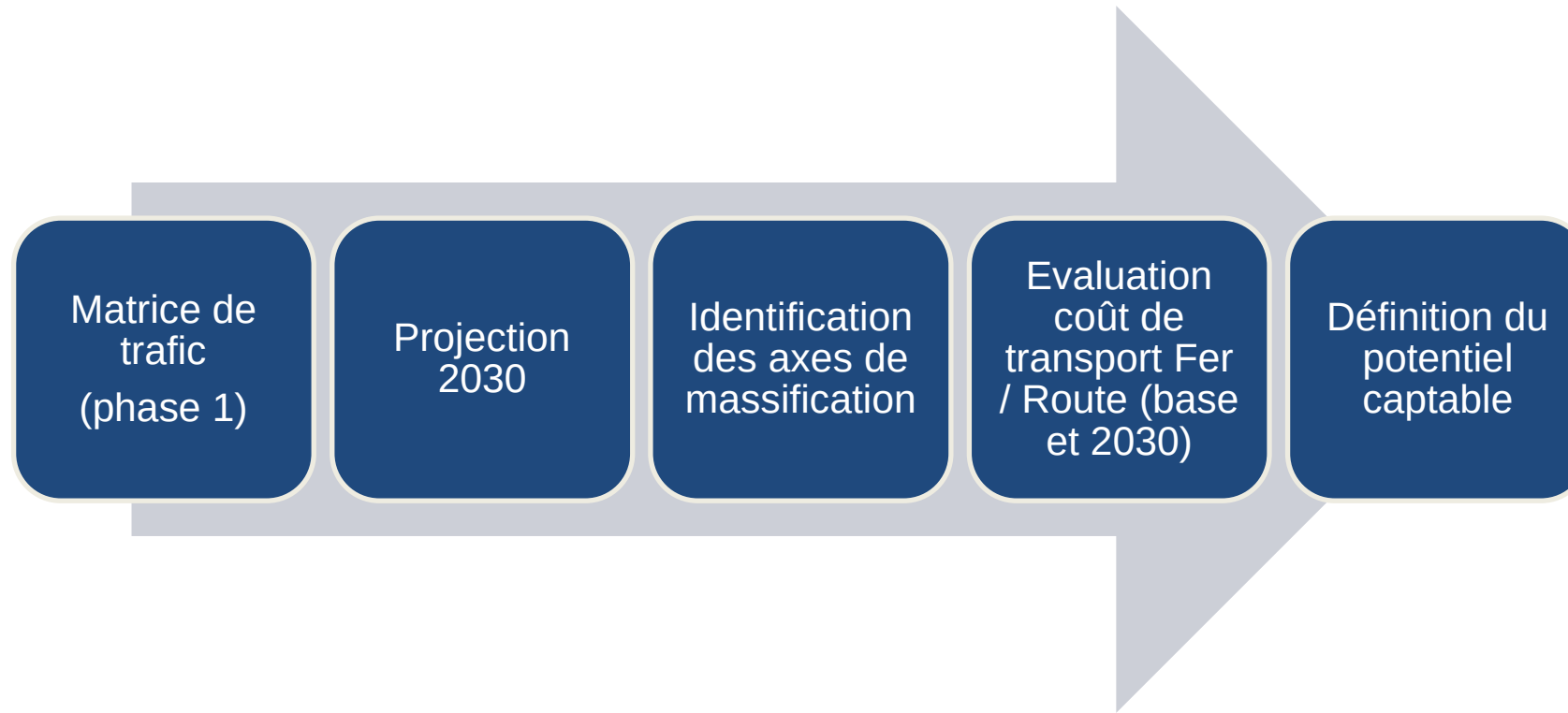
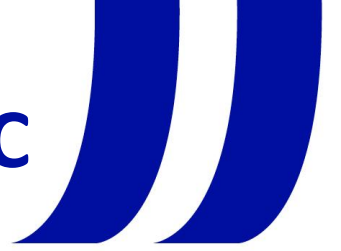
# LA DÉMARCHE PARTENARIALE : ENTRETIENS / ATELIERS



# LA MATRICE SWOT ISSUE DE LA PHASE DIAGNOSTIC

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p style="text-align: center;"><b>Forces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Des zones génératrices fortes &amp; dynamiques</li> <li>❑ Une infrastructure de bonne qualité en ligne sur le périmètre</li> <li>❑ Un positionnement fort sur le transport de vracs solides avec des trafics existants et stables sur lesquels il est possible de s'adosser</li> <li>❑ Une fiabilité des offres dès lors qu'elles sont en place</li> <li>❑ Des connaisseurs régionaux du fer et des acteurs qui mutualisent déjà</li> </ul>                                                                                         | <p style="text-align: center;"><b>Faiblesses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Une gouvernance peu structurée et peu de communication entre acteurs</li> <li>❑ Peu de visibilité des offres ferroviaires &amp; Image négative du transport ferroviaire pour les non-initiés</li> <li>❑ Des flux morcelés &amp; un hinterland géographique du GPMNSN limité</li> <li>❑ Des contraintes pour la disponibilité des sillons (IdF, travaux, Nantes – Angers)</li> <li>❑ Un nombre limité d'accès au réseau en Pays de la Loire et une absence d'offre intermodale sur l'Ouest sauf depuis Rennes</li> <li>❑ Un équilibre économique difficile à trouver sur le fer (difficulté accentuée avec l'augmentation de l'électricité)</li> </ul> |
| <p style="text-align: center;"><b>Opportunités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Un dynamisme économique de la façade Atlantique et des Pays de la Loire avec des synergies possibles</li> <li>❑ Les plans de relance &amp; la stratégie nationale du développement du fret ferroviaire</li> <li>❑ L'inscription au corridor RTE-T Atlantique de l'axe Saint-Nazaire – St-Pierre-des-Corps – Dijon</li> <li>❑ Une pénurie de conducteurs &amp; une tendance à l'augmentation du coût routier</li> <li>❑ Une inscription croissante dans les RSE &amp; appels d'offre de l'usage du mode ferroviaire</li> </ul> | <p style="text-align: center;"><b>Menaces</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❑ Une dépendance de filières régionales (céréales, granulats) au réseau ferroviaire sur les autres régions : capillaire en Beauce &amp; Champagne, cours de marchandises en IdF</li> <li>❑ Un développement des sillons voyageur (REM) sur les métropoles régionales (Nantes, Tours, Rennes) limitant la capacité résiduelle fret localement</li> <li>❑ Une pénurie de conducteurs également sur le ferroviaire avec une difficulté à recruter et fiabiliser les collaborateurs &amp; un coût d'innovation du fer (verdissement / ERTMS)</li> </ul>                                                                                                        |

# LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES POTENTIELS DE TRAFIC



# LA MÉTHODE D'ÉVALUATION DES SITES POTENTIELS

L'objectif est d'identifier les sites, en Région des Pays de la Loire, les plus propices pour le développement d'installations ferroviaires.

Identification via 2 étapes :

Ensemble Pays de la Loire

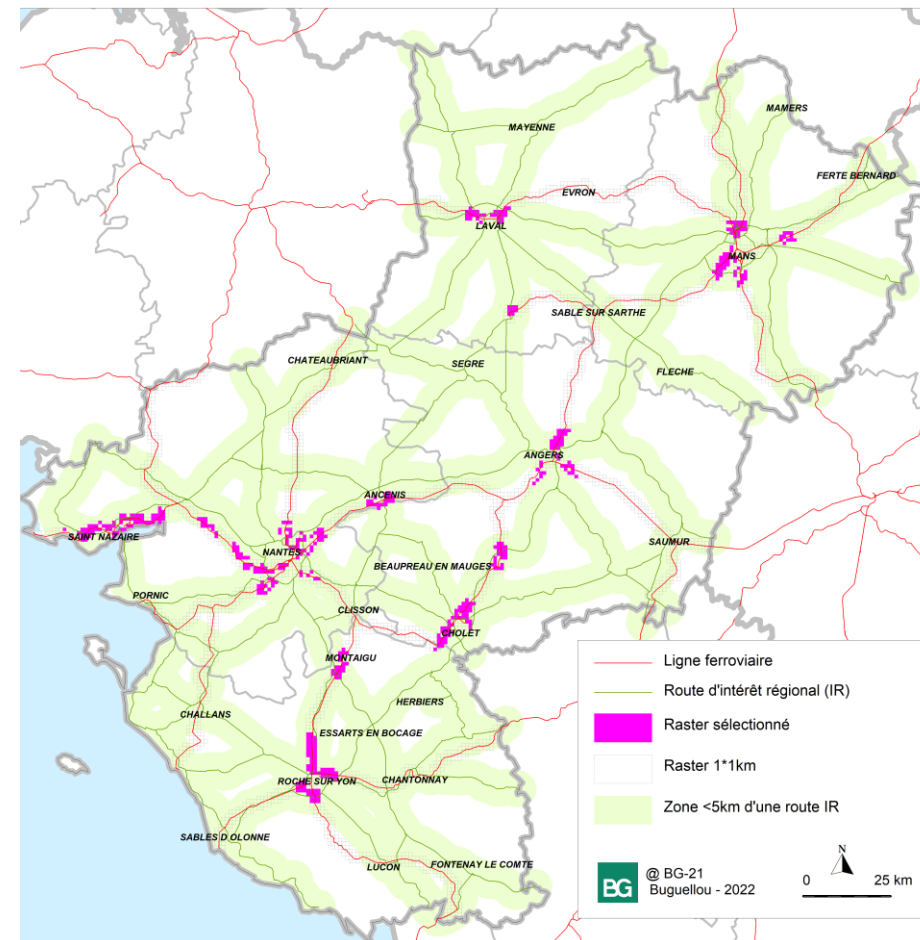
## Etape 1 - Filtres quantitatifs

- Distance au réseau (fer et route)
- Surfaces industrielles & commerciales dans aire de recherche
- Occupation des sols : zone urbanisée, zone humide

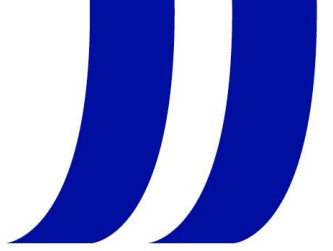
## Etape 2 - Analyse qualitative

- Caractéristiqueréseau (gabarit, exploitation, rebroussement, PN...)
- Installations existantes
- Trafic fret pré-existant
- Contraintes d'implantation (tension foncière, zone environnementale)

Pré-identification des principaux sites ferroviaires potentiels  
En Pays de la Loire



# LES PRINCIPALES FONCTIONS ISSUES DES ATELIERS



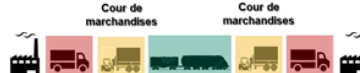
Trois ateliers se sont tenus :

- 12/21 → identification des besoins
- 01/22 → hiérarchisation des besoins
- 05/22 → constitution de scénarios

- **Développer le partage d'information avec deux axes :**
  - Chargeur -> information commerciale sur l'offre
  - EF -> planification sillon / travaux
- **Assurer l'intégration du fret au sein des différents usages**
  - Planification MT-LT avec évolution desserte voyageurs dans un système contraint + coordination travaux
  - Développer des offres fret adaptées à plusieurs types de marché (dont 1 absent -> l'intermodal) + favoriser l'intégration offre multimodale
- **Favoriser la soutenabilité économique-environnementale du fret ferroviaire**
  - Optimiser le modèle économique du ferroviaire
  - Renforcer l'image environnementale
- **Identifier clairement les rôles et les acteurs**
  - Coordonner les différents acteurs du fret ferroviaire
  - Affirmer le rôle du GPMNSN dans le système ferroviaire
- **Connaitre l'évolution du marché fret**
  - Un engagement mutuel : offre / volume
  - Connaissance / cartographie des flux -> opportunités / synergies passent par cette connaissance
- **Poursuivre le développement du réseau ferroviaire**
  - Accès au réseau : entretien capillaire & ITE (yc hors Région)
  - Connexion au corridor ATL
  - Installations pour les marchandises diverses.



# LES SOLUTIONS FERROVIAIRES POSSIBLES

| Type de solution                                                                                                                                                                | Marchés                                                                                                               | Avantages                                                                                                                                                                                                       | Contraintes                                                                                                                                                                                                                                                                 | Pays de la Loire                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>ITE</p>                                                                                    |                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Train complet</li> <li>Performance éco du fer (200 à 250 km)</li> <li>(Re)développement lotissement pour répondre aux besoins des flux diffus embranchés</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>Possession &amp; état ITE</li> <li>Capacité à massifier des acteurs</li> <li>Retour à vide</li> <li>Adaptation des outils de chargement / déchargement</li> </ul>                                                                    | <p>&gt; 90% des volumes ferroviaires (Voutré, Arcelor, Vittel, Carlsberg, Invivo, Cargill)</p>                                                                   |
|  <p>ITE</p> <p>Cour de marchandises</p>                                                        |                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>Train complet</li> <li>Performance éco du fer</li> <li>Accès réseau via acheminement routier</li> <li>(Re)développement lotissement</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Capacité à massifier des acteurs</li> <li>Retour à vide</li> <li>Surcoût par rapport à ITE – ITE</li> <li>1 rupture de charge</li> <li>Manutention dégradant la performance économique</li> <li>Stockage sur cour</li> </ul>         | <p>Activité ponctuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chantier BTP / Génie civil</li> <li>Non accès à une partie du réseau</li> </ul>              |
|  <p>Cour de marchandises</p> <p>Cour de marchandises</p>                                       | <p>Tous types de marchandises</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Outils existants</li> <li>Opportunité pour transporter des marchandises diverses cour à cour sans ITE / chantier intermodal</li> </ul>                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Capacité à massifier des acteurs</li> <li>Performance économique impliquant des trains longs</li> <li>Retour à vide</li> <li>2 ruptures de charge</li> <li>Manutention &amp; stockage sur cour</li> <li>Offre peu visible</li> </ul> | <p>Pas d'exemple</p>                                                                                                                                             |
|  <p>Plateforme : Caisse Mobile / conteneur</p> <p>Plateforme : Caisse Mobile / conteneur</p> | <p>Tous types de marchandises</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Allotissement total : 1 caisse = 1 chargeur</li> <li>Manutention rapide sur les terminaux</li> <li>Visibilité offre</li> <li>Performance économique 500-600km</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Outils non existants</li> <li>Coût d'exploitation service ET</li> <li>Nécessité service socle</li> </ul>                                                                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Pas d'offre</li> <li>Quelques flux Loire Atlantique via plateforme de Rennes</li> <li>Historiquement Combiwest</li> </ul> |