

Le Fret ferroviaire : Enjeu stratégique portuaire



Des enjeux stratégiques



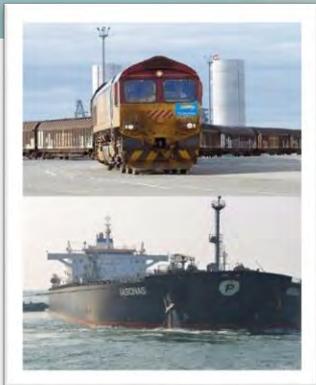
- **Elargir son hinterland pour élargir son foreland**
- **Se développer de façon durable**

⇒ **Le mode ferroviaire : un levier de développement**

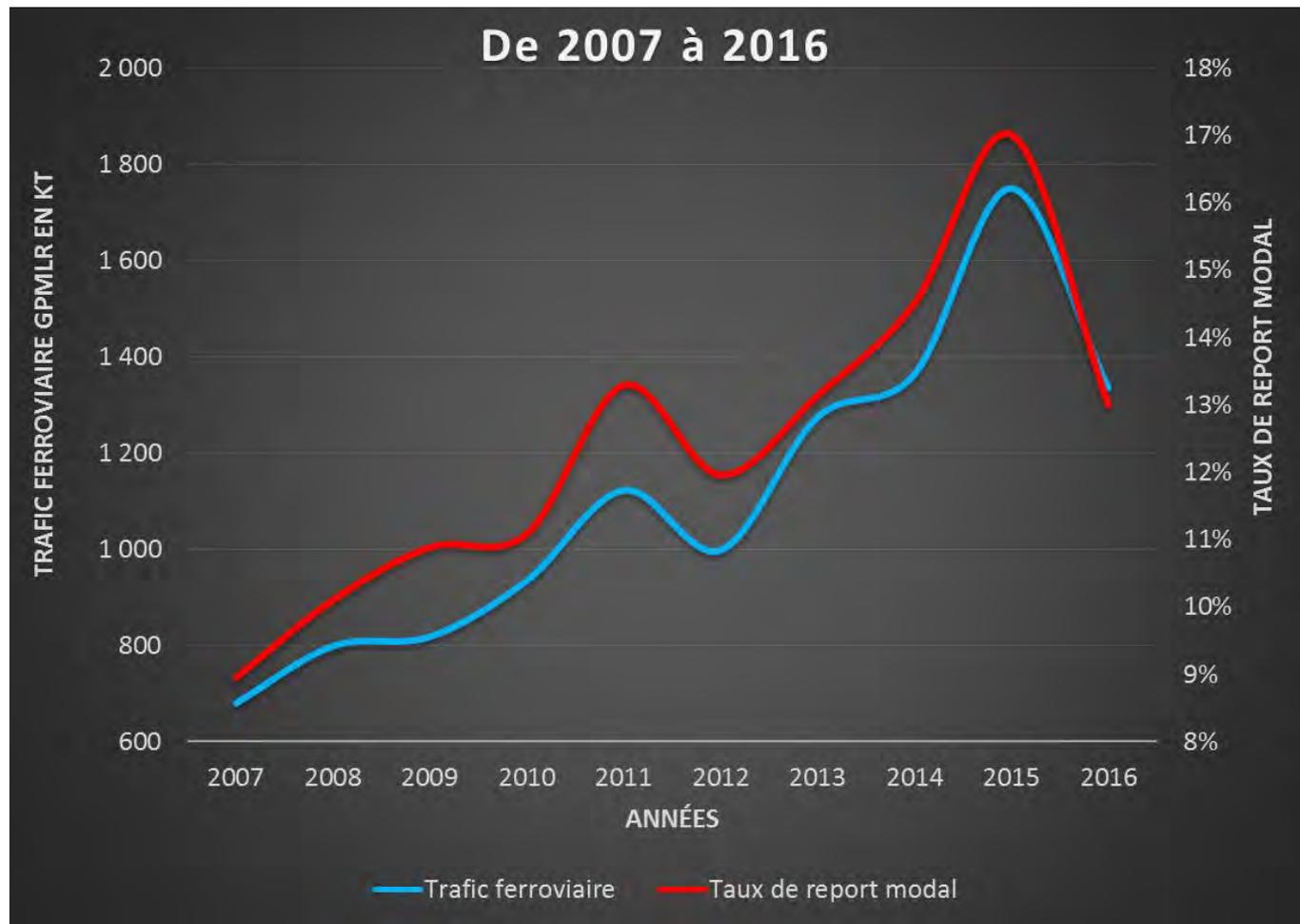
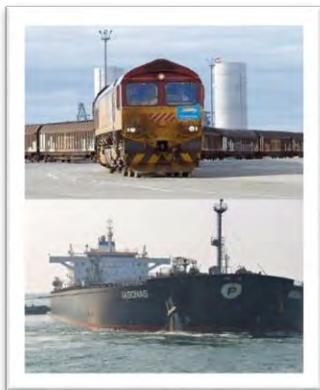
Objectif (Port de la Rochelle)

Développer de 20 % le port d'ici 2020 avec:

- **20 % de report modal,**
- **Doublement du volume de marchandises portuaires acheminées par fer.**



Trafic ferroviaire et Taux de report modal (Port de la Rochelle)

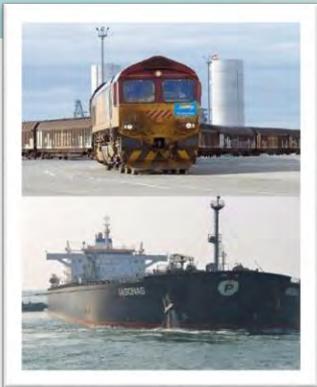


Une démarche d'offres de service pour un port plus attractif et compétitif



4 constats structurants de la démarche:

- Manque d'offres et non pas de demandes
- Le mode ferroviaire est très contraint opérationnellement
- Les EF ne sont pas rentables
- Les axes structurants de desserte ferroviaire sont à gérer comme un capital

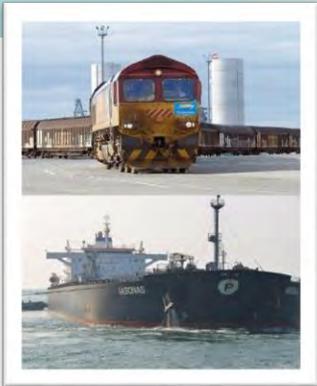


Le Port doit être organisateur du fret ferroviaire.

3 actions principales



1. S'assurer d'une offre ferroviaire attractive,
2. Conserver le lien ferroviaire avec nos clients,
3. Organiser le fret ferroviaire à moyen terme,



Action 1

S'assurer d'une offre ferroviaire attractive



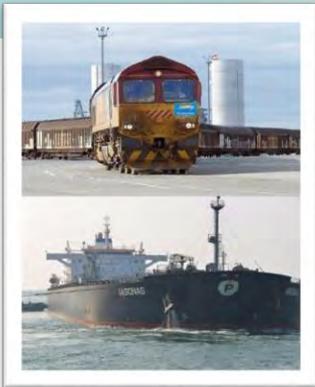
Enrichir l'offre ferroviaire par la création d'une filiale :

⇒ OFP Atlantique

⇒ Permettre, à tous les clients du Port, un service de transport ferroviaire sur le territoire national

⇒ Assurer aux clients du Port un service ferroviaire au juste prix

⇒ Créer un lien plus étroit entre le Port et ses clients



OFP Atlantique

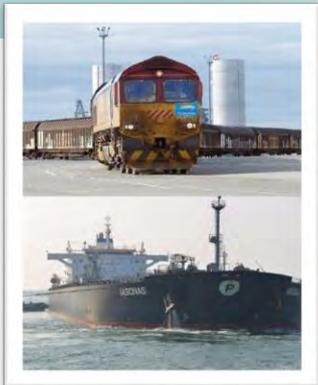
Mission

- SAS créée en Octobre 2010 (filiale du GPMLR 75,1 %, ECR 24,9 %)
- Ouverture du capital en juillet 2013 au Port de Nantes (GPMLR 50,2%, OuestRail 24,9 %, GPMNSN 24,9 %)

Mission de la société:

Offrir aux clients des deux ports (La Rochelle et Nantes) des solutions logistiques complètes sur l'ensemble du territoire français, voire au-delà (Espagne, Allemagne).

- ⇒ Développer le report modal,
 - ⇒ Densifier la collecte dans l'hinterland des 2 ports,
 - ⇒ Elargir l'hinterland des 2 ports.
-
- ⇒ Etre au service des deux ports pour leur développement



OFP Atlantique

Résultats « directs »



- **Près de 1 Mt transportées en 2016**
(50 % Port de la Rochelle – 50 % Port de Nantes Saint-Nazaire)
- **Croissance de 40 % / an depuis 2010**
- **Objectif trafic 2018: 1,2 Mt**
- **Trafics actuels :**
 - Céréales,
 - Produits pétroliers,
 - Huiles minérales et végétales,
 - Pâte à papier.
- **Taux de service moyen : 94 %**



⇒ **Développement de trafics maritimes pour le Port**

OFP Atlantique

Résultats « indirects »



- Le Port connaît désormais le fonctionnement et les dysfonctionnements sur le RFN.

⇒ Le Port est en mesure d'identifier avec précisions l'enjeu des divers aménagements nécessaires sur ses dessertes, même à longue distance.

⇒ Le Port est un interlocuteur des Régions présentes dans son hinterland pour les questions de fret ferroviaire dans un objectif partagé de développement économique.



- Les clients du Port sont mieux servis et bénéficient d'une qualité de service de très bon niveau.
- L'ensemble des acteurs du fret ferroviaire ont bénéficié de la dynamique vertueuse créée.

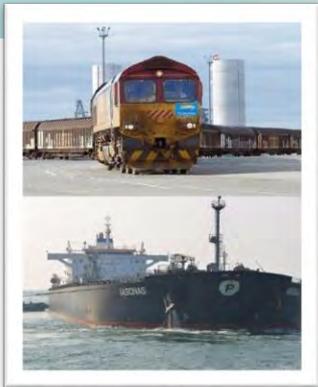
OFP Atlantique

Reconnu comme innovant



OFP Atlantique a été reconnu comme société innovante à la Semaine Internationale du Transport et de la Logistique (SITL) en Avril 2015.

OFP Atlantique a reçu en 2015 le Prix de l'Innovation du SITL, récompensant le meilleur service de Transport et de Logistique.



Action 2

Conserver le lien ferroviaire avec les clients du Port et densifier le maillage logistique terrestre

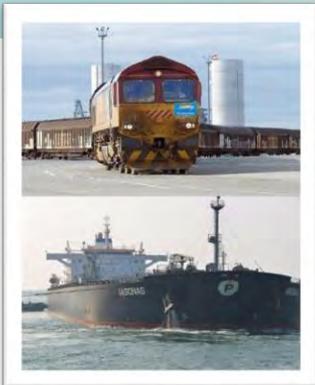


⇒ **S'assurer d'une connexion ferroviaire de qualité avec les clients du Port**

- **Veiller à la problématique capillaire impactant le Port et être en mesure d'être créateur de solutions innovantes au service des clients du Port.**

⇒ **Densifier le maillage logistique terrestre**

- **Mettre en œuvre des relais logistiques aux frontières de l'hinterland portuaire.**



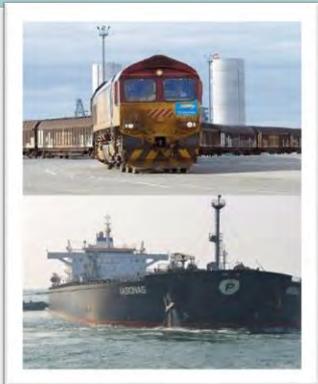
Action 3

Organiser le fret ferroviaire



Fédérer les besoins des entreprises ferroviaires, chargeurs, ... et créer de la visibilité pour tous les acteurs.

⇒ Structurer (anticipation de 3 à 5 ans) la capacité de circulation sur les axes structurants desservant le Port pour permettre aux Entreprises Ferroviaires d'accéder à des sillons de qualité.



⇒ **Le Port : facilitateur de productivité des Entreprises Ferroviaires**

Résultats attendus dès 2017



- Transformer les liaisons

Jour A => Jour C en Jour A => Jour B

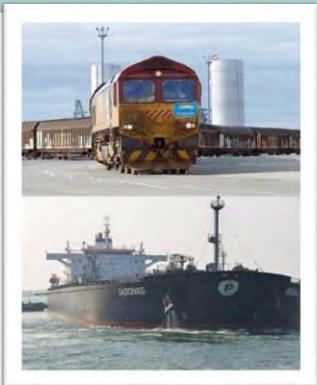
Gain: 20 % de productivité en marge de l'hinterland actuel

- Améliorer l'organisation des travaux sur les dessertes

**Et densifier la collecte ferroviaire sur les courtes distances
(100 km voire moins)**

=> + centaines kt / an

Investissement = 0 € ...



Merci de votre attention.

