

avril 2013

# Cahier d'acteur n°38

[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015



## **SNCF Geodis**



### CONTACT >

#### **SNCF GEODIS**

Cap West - 7-9 allées de l'Europe  
92615 Clichy Cedex - France

**Tél. +33 (0)1 56 76 26 00**

**Fax +33 (0)1 56 76 26 26**

## Vers une nouvelle mobilité des marchandises

SNCF Geodis est la branche transport de marchandises et logistique du groupe SNCF. Avec un chiffre d'affaires de 9.5 milliards d'euros en 2012, c'est le 4ème opérateur européen de transport et de logistique. SNCF Geodis met en œuvre depuis 2009 le « schéma directeur pour un transport écologique de marchandises ». Dans ce cadre, SNCF Geodis développe de nombreux projets de nature à accompagner le report modal. Cet objectif converge avec les ambitions de la Région Languedoc-Roussillon en la matière.

## Fret ferroviaire sur Port-La Nouvelle : la situation actuelle

La branche SNCF Geodis à travers Fret SNCF opère sur Port-La Nouvelle des trafics sur les segments des vrac liquides et solides.

Sur le segment des céréales par exemple, les trains sont livrés sur les différentes voies reliées aux silos du site.

Pour d'autres types de produits, des acheminements sont réalisés en trains entiers ou en plus petits volumes (offre Multi-lots Multi-clients). Fret SNCF s'est ainsi adapté aux nouvelles organisations des destinataires et a monté cette offre pour répondre aux souhaits des clients concernés. Les agents SNCF de la gare de Port-La Nouvelle assurent la livraison terminale de ces trains, opération qui requiert une attention particulière afin de garantir la sécurité avec la traversée de passages à niveau et le placement de wagons à proximité des grues du chantier.

En cas d'arrivées simultanées de deux trains, la concertation est indispensable avec l'ensemble des intervenants pour satisfaire au mieux les clients. C'est le cas notamment lors de la réception de marchandises devant être transbordées directement sur les bateaux.

Dans le cas de transbordement direct fer / mer, la coordination efficace des différents intervenants (opérateur ferroviaire, clients, autorité portuaire, etc.) permet d'assurer des prestations terminales de qualité.



Pourtant, la part de marché du ferroviaire effectivement réalisée sur Port-La Nouvelle demeure modeste avec environ 15% des tonnages réalisés sur le port. La route reste prépondérante pour deux raisons principales. Une partie des marchandises traitées sur le port irrigue un hinterland régional, dont la courte distance est plus favorable au transport routier. Par ailleurs, les contraintes d'accessibilité ferroviaires actuelles des infrastructures portuaires limitent la performance du mode ferroviaire. Aujourd'hui, la desserte du port nécessite la coordination de manœuvres qui, couplées au franchissement de passages à niveau, impactent le temps de parcours et par voie de conséquence le coût de chaque rotation.

## Développer des synergies entre le maritime et le ferroviaire

La flotte des navires de transport de marchandises dont les vrac liquides et solides, trafics majeurs de Port-La Nouvelle, évolue rapidement dans le sens d'un accroissement de la taille moyenne des navires avec une accélération suite au renchérissement des soutes et à la prise en compte des normes environnementales et de sécurité. Le transport de marchandises est marqué depuis quelques années par une forte tension à la baisse sur les volumes à transporter.

Les entreprises ferroviaires doivent proposer aux industriels et chargeurs des solutions innovantes et toujours plus compétitives en matière de services et de coût.



L'importance des flux de marchandises en transit dans les ports nécessite une maîtrise complète de la chaîne logistique. A chaque chargement ou déchargement de bateau, ce sont plusieurs milliers de tonnes de fret qui doivent être déplacées. L'efficacité des moyens de transports terrestres irriguant le port s'avère essentielle pour les mouvements intra ou extra-portuaires. Tout dysfonctionnement peut se traduire par l'engorgement des voies d'accès ou un coûteux stockage sur place, avec un impact sur l'activité du site tout entier. C'est dans ce contexte que se dessinent les enjeux de l'intermodalité et que les qualités intrinsèques de chaque mode de transport prennent toute leur pertinence.

## Spécificités du transport ferroviaire de marchandises

Le transport routier se traduit par une grande flexibilité, le transport ferroviaire bénéficie d'atouts particulièrement adaptés aux ports maritimes dans lesquels les volumes sont généralement significatifs.

Le ferroviaire est particulièrement pertinent dans le cas de volumes massifiés : le coût final par tonne et par kilomètre est donc d'autant plus faible que les volumes considérés sont importants. La compétitivité du train est encore supérieure si les flux sont réguliers.

Ces caractéristiques sont particulièrement adaptées à l'industrie lourde dont les flux sont massifs et réguliers, compte tenu de la nécessité d'une alimentation continue des sites de production. Pour les mêmes raisons, le fret ferroviaire s'accorde bien avec les contraintes du transport maritime et répond aux principaux besoins des ports.

La prise en compte des problématiques de développement durable en général et des économies d'énergie en particulier plaide également pour le ferroviaire. Grâce à sa très faible consommation énergétique, il reste le transport terrestre le moins polluant.

La performance du ferroviaire passe par une fluidité maximale des organisations.

Il est donc indispensable de prendre en compte, le plus en amont possible des projets, les conditions d'accessibilité au ferroviaire, notamment par le dimensionnement d'infrastructures utiles, l'analyse fine des schémas d'organisation opérationnels et de la nature des services.

## Quels effets dynamiques de « Port-La Nouvelle 2015 » pour développer le fret ferroviaire ?

Le projet « Port-La Nouvelle 2015 » de développement économique régional s'inscrit dans une dynamique durable. À ce titre, le mode ferroviaire pourrait aider à la limitation des externalités négatives lors de la phase de réalisation des travaux, que ce soit pour l'acheminement des matières premières ou l'évacuation des déblais.

À l'horizon du projet, l'enjeu affiché par le Conseil régional Languedoc-Roussillon représente jusqu'à un triplement des tonnages actuellement traités sur le port, tous modes confondus.

Ceci constitue une opportunité pour le port de capter de nouveaux trafics et de permettre l'implantation de nouvelles activités et l'utilisation de navires de plus grande capacité. Ces actions pourraient asseoir le développement par mode ferroviaire de solutions d'évacuation et d'approvisionnement massifiés.

L'acquisition en 2008 de 80 ha à proximité du port auprès des Salins du Midi pour y aménager un parc logistique portuaire est de nature à renforcer l'offre logistique potentielle du port de Port-La Nouvelle. Cette réserve foncière permet d'envisager l'installation de nouvelles activités : à proximité immédiate de l'embranchement ferroviaire, elle renforce l'attractivité du port.

Pour aider au développement du report modal, la Région pourrait favoriser l'implantation d'entreprises dont les activités sont naturellement ouvertes au ferroviaire.



Le volet accessibilité ferroviaire du port est également un élément important pour le développement du report modal. Pour SNCF Geodis, au-delà du nécessaire maintien d'un objectif d'amélioration de l'accessibilité ferroviaire, les voies ferrées portuaires devraient continuer à offrir la garantie d'une utilisation libre et ouverte à tous les opérateurs ferroviaires.

La pérennisation des voies du port, ainsi que la réalisation d'un faisceau de stockage des trains et d'une boucle de desserte ferroviaire interne à la zone portuaire envisagée dans ce projet sont de nature à favoriser le report modal vers le mode ferroviaire.

Un accès direct aux installations portuaires pourrait permettre de fluidifier les dessertes et accroître la compétitivité du train. La pertinence du mode ferroviaire passe par fluidification globale du système, toute rupture de charge engendrant une coûteuse mobilisation de moyens, et une augmentation de la durée des opérations qui accroissent mécaniquement les coûts.

La création d'un accès ferroviaire au port, orienté vers le Nord, facilitant ainsi les entrées/sorties avec la zone portuaire et des voies portuaires permettant le traitement de trains complets seraient de nature à accroître la compétitivité du fer.



L'organisation des dessertes terminales est également l'un des facteurs de performance du ferroviaire et le projet comprend une réflexion sur la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité. La mise en place d'un OFP suppose un report modal effectif et représentatif, des prestations de desserte de qualité et compétitives, une structure économiquement viable et pérenne, une complémentarité avec les activités des entreprises ferroviaires majeures, avec lesquelles une véritable coopération aux plans technique et commercial est indispensable. L'entreprise ferroviaire choisie pour endosser ce rôle devra faire preuve d'une expertise confirmée en matière de dessertes portuaires et la branche SNCF Geodis se tient à la disposition du port pour envisager un tel projet.

