

Les enjeux du fret ferroviaire dans le Nord-Pas-de-Calais

TOME II

Le système et les acteurs du fret ferroviaire en
Nord-Pas-de-Calais (2012/2013)

Société d'études et de conseil
www.transversales-conseil.fr
N° SIREN : 492 580 311



TRANSVERSALES
ANALYSER ORIENTER ACCOMPAGNER

1281 Chemin du grand pin vert 13 400 Aubagne – 50/52 rue Edouard Pailleron 75019 Paris

- Le premier tome de l'étude a permis de présenter le positionnement géostratégique et logistique du Nord-Pas-de-Calais, ainsi que l'analyse des grands flux régionaux et de ses infrastructures de transports.
- La deuxième étape va nous permettre dans un premier temps de **compléter l'analyse de l'existant** autour :
 - de l'évaluation du contexte concurrentiel et l'offre des principaux opérateurs;
 - des grandes problématiques et les grands enjeux du fret ferroviaire.
- Seront abordées ensuite nos premières analyses concernant **les potentialités régionales en matière ferroviaire et multi et intermodales** :
 - Les potentiels par grands territoires;
 - Les trafics terrestres des ports;
 - Les opportunités de développement des trafics conventionnels;
 - Les plateformes multimodales et intermodales.
- Le travail présenté ici, s'il se base en partie sur l'exploitation de données, est surtout issu de la série d'entretiens menés sur la Région par nos équipes, auprès de l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport (institutionnels, opérateurs, chargeurs, ports).

Première partie

EVALUATION DU CONTEXTE CONCURRENTIEL ET DE L'OFFRE DES PRINCIPAUX OPÉRATEURS

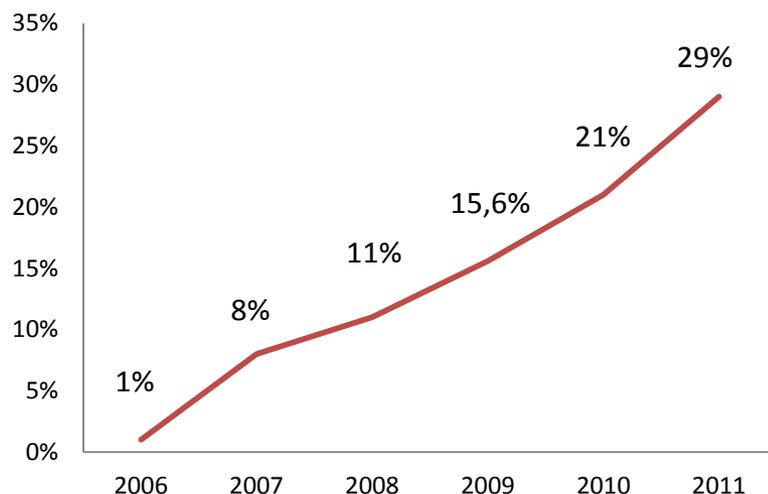
Le cadre général de la concurrence

- Conformément aux dispositions du premier paquet ferroviaire, cette ouverture n'a d'abord concerné que le fret international sur les lignes du réseau trans-européen de fret. Effective au 7 mars 2003 (décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 /relatif à l'utilisation du réseau ferré national).
- Suite à l'adoption du deuxième paquet ferroviaire, transposé pour la dernière étape par la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, le transport ferroviaire de marchandises est une activité qui est entièrement ouverte à la concurrence (fret international et domestique) en France depuis le 31 mars 2006.
- Pour pouvoir circuler sur le réseau ferroviaire français, les EF doivent disposer :
 - d'une **licence européenne d'opérateur de fret ferroviaire** délivrée par leur pays d'établissement (par le ministère chargé des transports pour les entreprises françaises) ou par un autre Etat membre de l'Union européenne,
 - d'un **certificat de sécurité** pour les lignes sur lesquelles l'opérateur souhaite circuler, délivré par l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF).
- CFTA Cargo a été le premier « nouvel entrant » à circuler en France en juin 2005. Son activité d'entreprise ferroviaire a été ensuite reprise par VEOLIA Cargo France. En fin d'année 2009, la SNCF a repris les activités de Veolia Cargo en Allemagne, aux Pays-Bas et en Italie. Eurotunnel (ou plus précisément sa filiale Europorte) a repris les activités françaises de Veolia Cargo.

N.B : Une des conséquences de cette ouverture à la concurrence a été l'arrêt de toute publication officielle sur les trafics ferroviaires réalisés par région, sous prétexte de protection du secret commercial.

Une montée en puissance rapide et continue

Evolution de la part de marché des opérateurs ferroviaires autres que la SNCF en France



Source : Les transports intérieurs en 2011, CGEDD (mai 2012)

Les principaux opérateurs de fret ferroviaire en France sont :

- **Euro Cargo Rail (ECR)**, d'origine britannique racheté par Deutsche Bahn, qui revendique en 2011-2012 15% de parts de marché ;
- **Europorte**, EF du groupe Eurotunnel formée par la réunion d'Europorte 2 et de partie française de Véolia Cargo (Socorail, Veolia Cargo France, Veolia Cargo Link, CFTA Cargo), la partie hors France ayant été rachetée par le groupe SNCF (dont Rail4Chem). 5 filiales : Europorte France (ex Véolia Cargo France), Europorte Channel (ex-Europorte 2), Europorte Link (ex Veolia Cargo Link), Europorte Proximité (ex CFTA) et SOCORAIL.
- **Colas Rail** (Spie rail et Seco Rail, Groupe Bouygues),
- **CFL Cargo**
- **OSR** (SNCB Logistics).

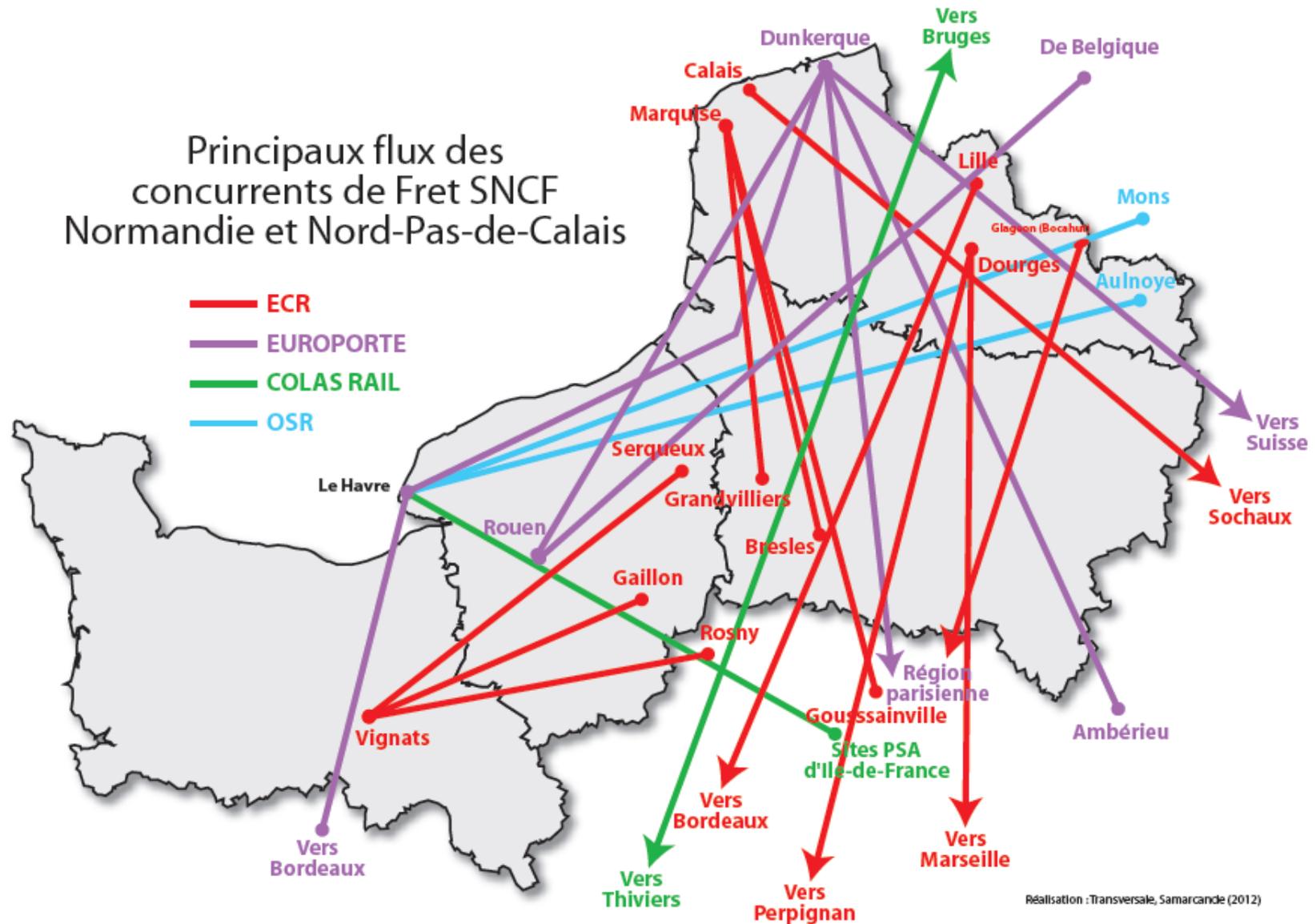
⇒ Cette croissance des concurrents de la SNCF s'insère dans un contexte de faiblesse historique de la part modale du fret ferroviaire au sein de l'ensemble des transports terrestre : 9,5% en 2010 contre 88,3% pour la route et 2,2% pour le fluvial (source ministérielle).

Cette croissance est différenciée selon les régions

- Dans certaines régions, la SNCF a perdu quasiment tous ses trafics. C'est notamment le cas de la Bretagne, où sa part de marché est descendue autour de 10%.
- Les caractéristiques géostratégiques du Nord-Pas-de-Calais, et la qualité de ses infrastructures ferroviaires (relativement à d'autres régions françaises) en font un territoire très convoité par les entreprises ferroviaires (EF).
- En 2008, les nouveaux entrants y représentaient environ 10% du trafic ferroviaire contre 8% en national. Les conséquences du MLMC ont, au niveau régional comme au niveau national, accéléré ce phénomène.
- Y sont présentes :
 - Euro Cargo Rail (filiale de DB Schenker Rail UK)
 - Europorte (groupe Eurotunnel)
 - Colas Rail (filiale du groupe Colas-Bouygues)
 - SNCB-Logistics par l'intermédiaire de sa filiale OSR
 - VFLI (filiale du groupe SNCF-Geodis)

En revanche, il ne s'y trouve pour l'instant aucun opérateur ferroviaire de proximité en tant que tel (réalisant uniquement des dessertes locales), même si des opérateurs tels que VFLI réalisent des opérations de proximité.

Cartographie des principaux trafics des concurrents de la SNCF



- Si le choix par les chargeurs d'un concurrent de la SNCF s'explique en partie par une meilleure prise en compte de leurs besoins et contraintes, le principal argument semble résider dans les tarifs.
- Comme on a pu l'observer sur d'autres marchés ayant fait l'objet d'une libéralisation, il n'est pas à exclure que ces prix soient marqués par des pratiques de dumping :
 - Les contraintes sont globalement les mêmes pour la SNCF et les autres opérateurs, notamment en termes de coûts et de disponibilité des sillons ;
 - Elles sont même plus importantes pour les nouveaux entrants, en ce qui concerne les conducteurs (voire les locomotives). Les opérateurs privés font d'ailleurs appel à des conducteurs SNCF retraités pour répondre notamment à leurs besoins non récurrents ;
 - Aucun nouvel entrant n'a été à l'équilibre depuis 2006. ECR a annoncé un résultat équilibré pour la première fois en 2011 ;
 - Il n'est pas à exclure non plus la possibilité de subventions déguisées par le biais de prix de cessions internes favorables au sein des groupes d'appartenance de ces filiales ferroviaires ;
 - Notons enfin, dans cette première approche, que les opérateurs privés sont principalement présents, pour l'instant, sur des trafics de trains entiers.
- En tant qu'opérateur historique, la SNCF a interdiction de pratiquer des prix dits « prédateurs ».



Chiffres clés

- 950 salariés répartis sur 15 zones en France (parmi lesquelles 7 unités opérationnelles dont Calais)
- 150 locomotives en propre
- CA 2011 : 168 millions d'euros (+52% d'ici).
- 2010 : perte de 30 millions d'euros / annonce l'équilibre en 2012.

Prestations / marchés

- Qualité de service offerte notamment liée à la planification et à la recherche de solutions ad hoc sont des atouts d'ECR.
- Au démarrage, un positionnement « marché » plutôt orienté vrac au départ des ports. Aujourd'hui sur l'ensemble du réseau : 25% agrégats/25% céréales/transit palettes, conventionnel, conteneurs.
- De nombreux trafics « repris » à la SNCF. Pour autant, création d'un marché propre par augmentation des trafics de départ.
- Sur le NPDC, ECR n'a pas de partenariat avec des opérateurs de transport combiné (ailleurs en France, il est tractionnaire pour Rail link).

Éléments d'organisation / stratégie

- NPDC est l'une des 1^{ères} zones d'implantation d'ECR (trafic des carrières du Boulonnais en 2006. La base opérationnelle de Calais s'étend du NPDC jusqu'à Chalons en Champagne.
- Ce choix d'implantation résulte de 3 facteurs : présence de personnels, trafic Transmanche (ECR gère des trafics en transit en France) et proximité des carrières.

Structuration du réseau d'ECR autour du développement commercial (localisation clients) mais également en termes d'opportunités en termes de personnel.

ECR travaille principalement sur des trains entiers et toujours, initialement, sur des trains monoclient. Depuis 3 ans, il gère des groupes de wagons (avec des destinations différentes) mais toujours sur des trains monoclient (pas de trains de lots dans le NPDC à ce jour).



Trafic réalisé sur le NPDC

Solvay (charbon) de Dunkerque vers usine de Tavaux (Franche Comté)

Carrières du Boulonnais, trafic intra-régional Dunkerque vers usine de Solac (2 millions de tonnes)/an + trafic vers Ils de France (Centre)

Trafics de transit

- Italie-GB via tunnel sous la Manche
- Belgique – Europe du Sud

Prestations / marchés

- Avec sa base à Calais, ECR cherche de nouveaux trafics valorisant son réseau et saturant son outil de production.
- Souhait de développer des trafics « bois » (recherche avec RFF un site de chargement-déchargement type gare bois pour un client. Lomme pourrait être un site intéressant.
- ECR en groupement avec Combiwest, VIIA (filiale Geodis) et OptiCapital, sont les 3 candidats retenus pour l'exploitation de l'autoroute ferroviaire Atlantique .



Chiffres clés EUROPORTE France 2011 :

43 M€ de CA (2011)

100 trains par
semaine (2011)

5 agences en France

162 employés (2011)

Traffic « grandes lignes » de l'agence Nord EUROPORTE : 6 trafics pour 750 000 t/an. L'agence Nord couvre les territoires du NPdC et la Belgique : EUROPORTE possède 2 certificats de sécurité pour les transports fer en France et en Belgique. Les sites générateurs de flux sont Dunkerque, Anvers, Belgique (Sud de Bruxelles). Les principales destinations sont IdF (Valenton), Rouen, Le Havre, Vitry le François. L'organisation de ces trafics est en trains entiers de 20 à 24 wagons

SOCORAIL est une entité de tractions ferroviaires de proximité et fournit également une offre de services associés. L'organisation de SOCORAIL ne possède pas de Hub ferroviaire dans le Nord pour la desserte terminale sur ITE.

- Transport de desserte terminale ferroviaire sur la zone portuaire de Dunkerque.
- Prestations logistiques associées de chargement / déchargement
- Maintenance des wagons, contrôle de l'état des voies des clients (ITE) et petites opérations de maintenance des voies comme le graissage

SOCOINFRA est opérateur de gestion d'infrastructures portuaires pour le GPM Dunkerque. Sur la zone portuaire, assure la maintenance des voies ferroviaires grâce à une PGID. SOCOINFRA peut également assurer la gestion d'infrastructures ferroviaires privées (maintenance de l'ITE)



Stratégie d'inondation sur le port de Dunkerque : connaissance optimale des lignes ferroviaires, des sols, des infrastructures et des questions techniques. Cette stratégie procure des avantages concurrentiels :

- habilitation des conducteurs et des moyens humains à reconnaître les caractéristiques techniques et donc optimisation de la formation
- Les trafics diffus sur les circuits de la zone portuaire sont connus : lignes et sols, aiguilles, caractéristiques techniques notamment pour les manœuvres
- l'optimisation des circuits dans le cas où plusieurs cheminements sont possibles

Stratégie de développement des trafics « grandes lignes » européens interopérables

- Assurer l'interopérabilité complète en Belgique et donc d'accéder à la totalité du marché ferroviaire belge : Charleroi, Anvers, Région Nord de Bruxelles...
- Dans le groupe Eurotunnel, GB Railfreight premier opérateur de fret ferroviaire en Grande-Bretagne.
- Accords avec autres EF.

Positionnement d'EUROPORTE sur les autoroutes ferroviaires :

Essai positif et intérêt du groupe sur l'autoroute ferroviaire Anvers – Barckins : le transport a été assuré par plusieurs entités du groupe. Pour les autres autoroutes ferroviaires (Bettembourg – Le Boulou, Dourges – Bayonne), EUROPORTE peut se positionner et proposer des offres de traction si le marché existe,



Chiffres clés COLAS Rail 2011 :

Parc de 30
locomotives et
env. 500 wagons

75 trains par
semaine (2012)

29 agences en
France

120 employés
(2012)

Trafics ferroviaires dans le NPdC :

- COLAS Rail assure des trafics pour *GEFCO* : Calais – Mulhouse ou Calais - Sochaux.
- Les potentiels de trafics dans le Nord existent et concernent essentiellement des trafics de matériaux de construction (produits de carrières) et de céréales. Ainsi, COLAS Rail assure les trafics de céréales du Centre et de l'Est de la France jusqu'à la plateforme de Tergnier (Picardie) et pourrait développer cette offre dans le NPdC.

L'offre ferroviaire COLAS dans le Nord est limitée : peu de trafics ferroviaires et une offre commerciale faible car la concurrence est forte entre les EF.

- COLAS Rail ne tracte pas de caisses mobiles ou wagons de transport combiné actuellement. COLAS Rail ne possède pas de locomotives électriques.
- COLAS Rail a déjà fait du Fercam (cailloux) et a la capacité technique pour le faire.
- Colas Rail n'offre pas de gestion logistique complémentaire actuellement.

Stratégie nationale de développement des trafics fer diffus : La démarche commerciale est maintenue seulement pour le fret diffus, dans le but de devenir un acteur de développement d'OFP.

Pour les trains entiers, 2013 est une année de stabilisation après un fort développement des trafics entre 2006 et 2012.



Chiffres clés

- Licence d'EF depuis juillet 2010 (exploitation entre Calais et le hub d'Aulnoye)
- 90 employés dont 60 environ pour opérations au sol et 30 conducteurs.
- CA x3 annoncé entre 2011 et 2012.
- Matériel : pas de wagons en propre / locos diesel (Vossloh jusqu'ici et aujourd'hui Alstom via Akiem).

Prestations / marchés

- Offre logistique ferroviaire : traction en trains complets et WI; opérations au sol sur RFN et chez clients; activité « on site » sur les sites privés (usines, ports, CCI...); maintenance légère sur wagons en collaboration avec SNCB Logistics.
- Activité de traction interne sur sites privés a débuté en France sur Tergnier (aciéries de Beautor Duferco).
- Tous les trafics d'OSR ont un lien avec la Belgique.

Éléments d'organisation / stratégie

- Collaboration avec d'autres opérateurs (NRS, Eurorail...)
- Avantage comparatif des conducteurs belges souvent trilingue
- Ligne managériale courte permettant réactivité.

Trafics réalisés sur le NPDC

- **Au total, 30 WI/sem représentant environ 60 tonnes nettes.**
- 1 train entier (*Arcelor Mittal?*) Dunkerque/Vitry vient d'être acté depuis Somain.
- 1 client à Calais / 1 client à Henin-Beaumont / 1 client près d'Aulnoye / 1 client à Douai / 1 client à Valenciennes (*Vallourec*)



Chiffres clés

- création en 1998.
- Fin 2011, représente 4% du marché ferroviaire français.
- 900 salariés (trend +150 pers./an) : 280 conducteurs/120 opérateurs ferroviaires gares/ 180 opérateurs ferroviaires industrie...
- CA 2011 : 113,8 millions d'€ (+30% par rapport à 2010).
- Objectif 2013 pour Région Nord-Ouest = 30 millions d'€).
- grille salariale agents VFLI entre -20 et -30% par rapport à Fret SNCF.

Prestations / marchés

- Trafics en ligne sur RFN (modèle au forfait; trafics en ligne réguliers et spot) (66%)* ; opérations logistiques ferroviaires sur sites industriels (19%); chantiers travaux (12%); opérations de proximité (gestionnaire d'infra ferroviaire et opérations de traction locale) (6%) ; maintenance préventive matériel ; centre de formation interne; ingénierie (conçoit et réalise des embranchements).

* Pourcentage de l'activité sur le CA de 2011

Éléments d'organisation / stratégie

- Facturation au forfait et non à l'€/tonne
- Conducteurs, matériel et PC en propres permettant une parfaite autonomie.
- Social : accords sur l'organisation du travail permettant polyvalence / intéressement important des agents aux bénéfices de l'entreprise.
- Difficulté à recruter des conducteurs.
- Collaboration : travaille pour Europorte et ECR
- Les opérations sur site ne sont pas lucratives à l'inverse des activités d'ingénierie et chantiers travaux.
- Désengagement des ports au profit de Sféris.



Trafics réalisés
sur la Région
NPDC

Trafics en ligne:

CARGILL 400 000 T /an du Centre vers Rhône alpes via Arras

CEMEX (granulat) 400 000 T/an entre Gudemont et Région parisienne (Marolles)

OMYA (craie liquide) Orgon –Condat

Kronenbourg Obernai – port du Rhin

SOLVAY 20 000 T

NEXENS (fil de cuivre) 150 000 T 5à 6 trains/sem (négociation en cours Chimie au départ de Dunkerque)

LOF Thouars Traction assurée par SNCF (écorail) et livraison VFLI entre Fontainebleau et Montargis 1train/jour – 1 300 T

MONOPRIX environ 60 trains semaine

CALCIA 800 000 T

DISTRICHRONO 10 trains/sem (5 allers et 5 retours – 2 trains par nuit toute l'année.

LHOIST (chaux) Boulogne – Dunkerque 200 000 T

LIEU SAINT 5 trains/sem.

Transport combiné

T3M Dourges - Avignon

NOVATRANS 1 TC entre Dourges et le Sud

- La décennie 2000, des résultats catastrophiques : 20 Mt perdues en 8 ans, soit -40%, idem en tkt.
- Une baisse plus forte qu'au niveau national : du tiers au quart du trafic.
- Une baisse moins forte pour le trafic O/D locales : - 32%, mais seulement – 13% en tkt (relations plus longues)
- Un effondrement du transit : - 56% en tonnage, - 71% en tkt

Trafic Fret SNCF en 2000 et 2008

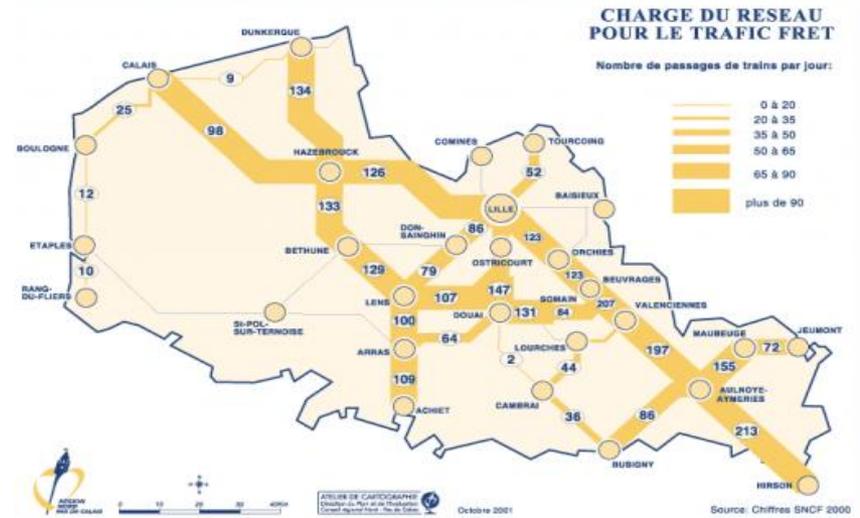
	2000	2008	Var
Trafic global			
Poids taxé (Mt)	50,2	30,0	-40,3%
TKT (Md tkt)	17,6	10,8	-38,7%
Rappel total TKT national (Md tkt)	55,4	38,9	-29,8%
Trafic O/D NPdC			
Poids taxé (Mt)	32,5	22,2	-31,7%
TKT (Md tkt)	9,9	8,6	-13,3%
Transit			
Poids taxé (Mt)	17,7	7,8	-56,1%
TKT (Md tkt)	7,7	2,2	-71,3%

- Aucune statistique détaillée de trafic depuis 2006 au niveau régional
- 43 Mt, 57% de sorties
- Un trafic national dominant (57%)
- Plus d'exportation (23%) que d'importation (18%)
- Une faible part du transit (3%)
- Trains entiers : 62%
- Wagons isolés : un tiers du trafic de la région

	Sorties	Entrées	Total
Trains entiers	15 137	11 630	26 767
Wagons isolés	7 890	6 414	14 304
Autres	1 436	508	1 944
Total	24 463	18 552	43 015

	Sorties	Entrées	Total
Export	3 764	6 019	9 783
Import	5 295	2 311	7 606
Transit	639	534	1 173
France	14 765	9 688	24 453
Total	24 463	18 552	43 015

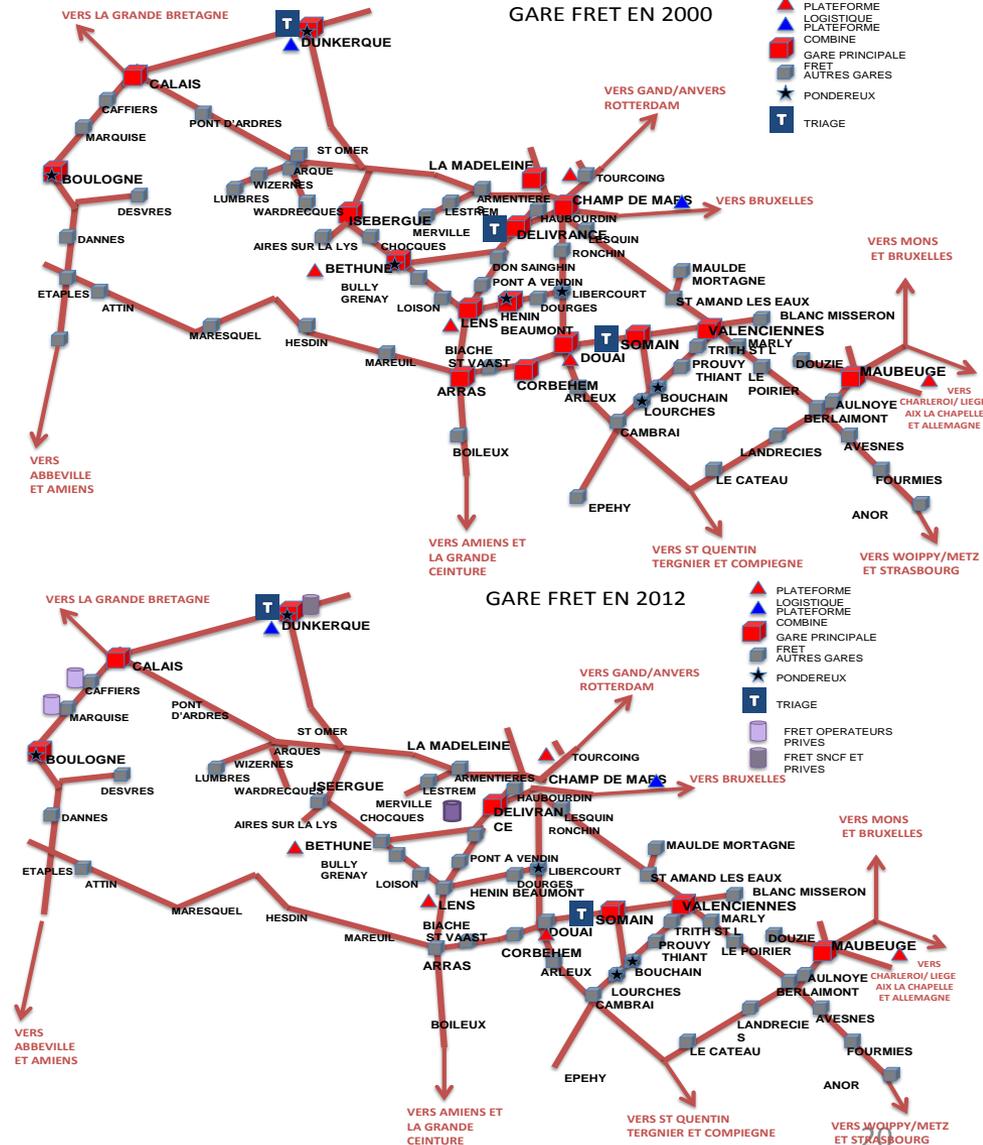
- Des trois éléments qui structurent l'offre Fret SNCF, deux sont obérés par le contexte économique et les objectifs assignés à l'entreprise.
- Le troisième (AT) est totalement sacrifié
- Fret SNCF dans le NPdC est structuré par le transport massif lié à trois activités : la **sidérurgie** (port de Dunkerque), **les produits agricoles et les matières dangereuses** (chimie).
- Il a perdu un quatrième marché pris par la concurrence : les granulats.
- Tous les types d'offre sont proposés dans la région :
 - Le train massif : 50 trains/jour
 - Le MLMC : 10 trains/jour
 - Le transport combiné : 7 à 9 trains/jour.



- Encore quelques gros clients
 - Arcelor-Mittal
 - Roquette
- Marchés en fort déclin ou délaissés
 - Automobile
 - Grande distribution et PGC
 - Matériaux de construction
- Chimie : secteur complexe contraint par la dangerosité ; les solutions ferroviaires répondent de moins en moins aux besoins.

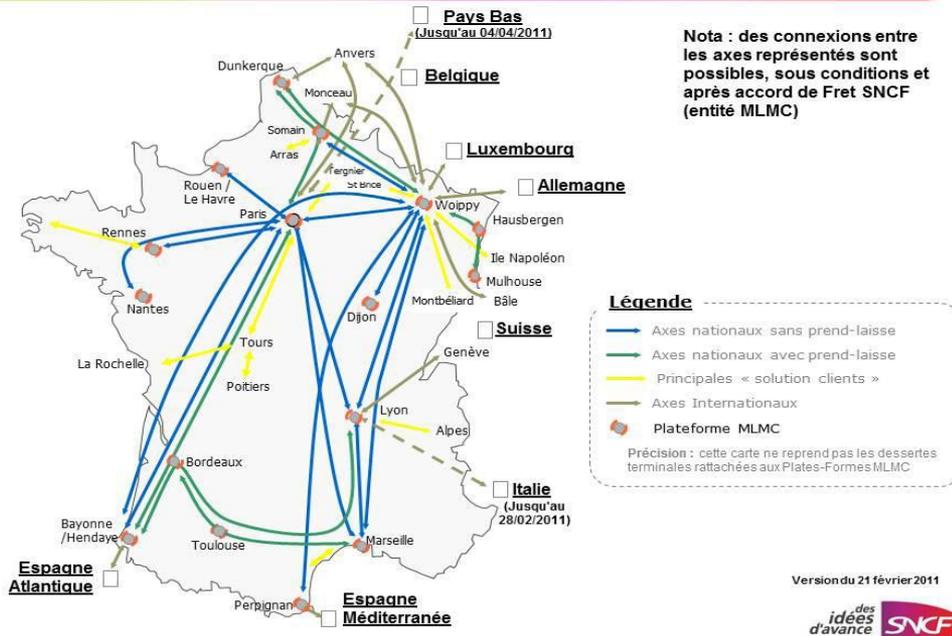
Une rétraction du réseau

- Dans le NPdC, le TM : la plus grande part du trafic se fait autour de quelques chargeurs (Arcelor-Mittal, Roquette).
- La captation du fret diffus : un processus de massification géographique de trafics situés dans une même aire, qui dépend de la densité de l'offre et des outils opérationnels.
- 2000 : 280 ITE, 119 gares ouvertes au fret.
2012 : ???
- 2009 : arrêt du lotissement et réduction considérable de l'offre WI.
- Mise en place du MLMC qui propose une offre de point à point, mais ne propose plus une offre ferroviaire universelle.



Fret SNCF : le Multi-Lots Multi-Clients (MLMC)

Plan de transport Multi-lots / Multi-clients 2011

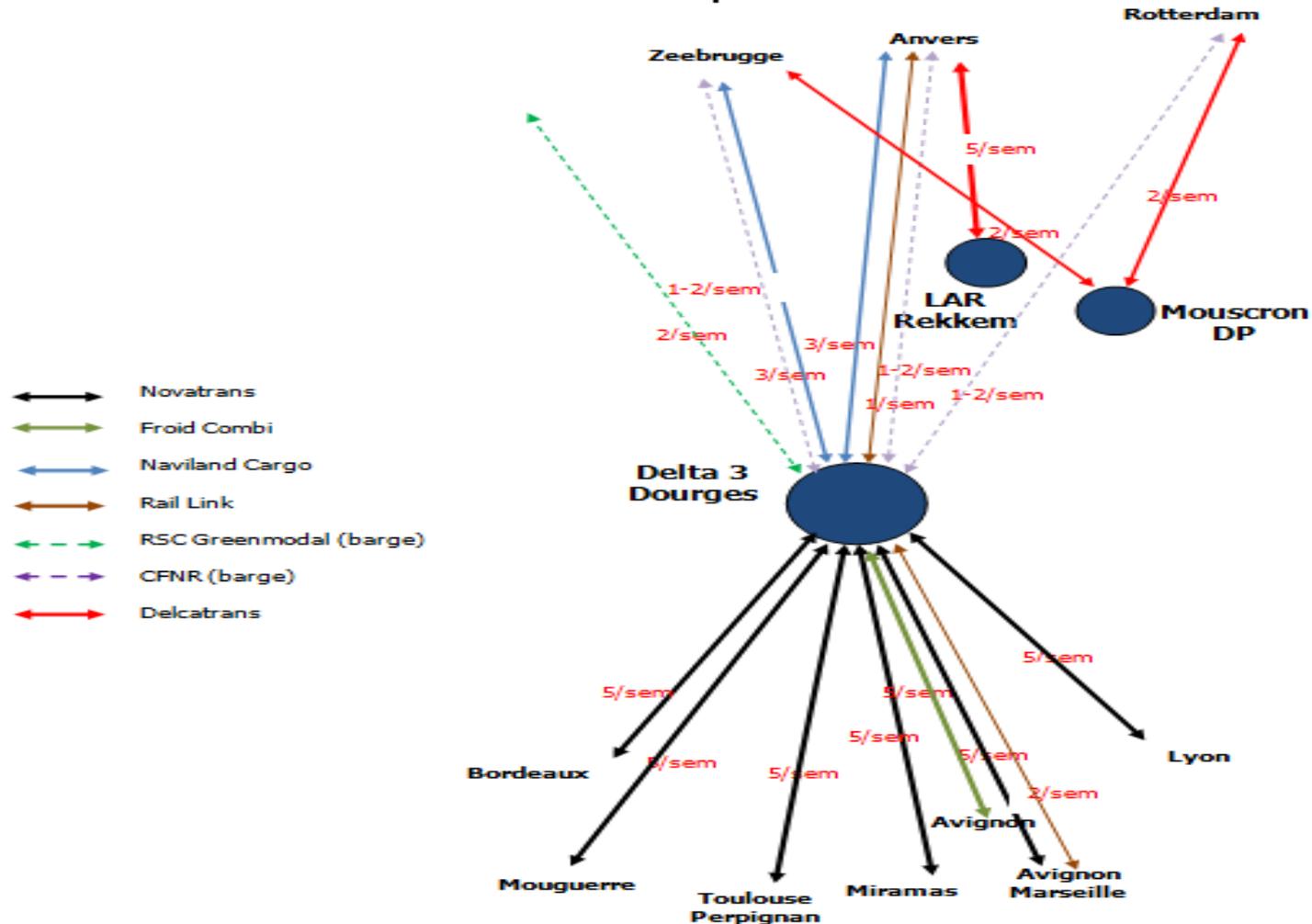


- Une offre territorialement plus limitée que le lotissement qui ne concerne que les territoires « à trafic important »
- Deux triages dans le NPdC
 - Somain : tri à plat
 - Dunkerque : tri à la gravité
- Reliés aux plates-forme MLMC de Woippy et du Bourget
- Une relation internationale Paris-Anvers

- Recherche de clients à potentiel de trafic.
- Tous les vendeurs vendent la même offre au niveau national.
- Engagements de remise site par site.
- Pas d'objectif de mutualisation.
- Les trafics reculent fortement, le territoire n'est plus totalement couvert.

- On compte 5 opérateurs de transport combiné présents sur la Région : Novatrans (groupe GCA), Naviland Cargo (groupe Geodis), T3M, Green modal (ex Rail Link Europe , filiale de l'armateur CMA CGM), VFLI : **avec la cession de Novatrans, l'offre combinée du groupe SNCF est désormais très réduite (Froid Combi et Naviland Cargo)**
- L'offre combinée en NPdC se résume en trois chantiers :
 - Le chantier Delta 3 de Dourges où 4 opérateurs ferroviaires (Novatrans, Naviland Cargo, Froid Combi, Rail Link) et 2 fluviaux sont présents;
 - Le chantier de Mouscron Dry Port;
 - Le chantier de LAR Rekkem, tous deux en Belgique, immédiatement après la frontière et opérés par Delcatrans de et vers les ports du Benelux .
- On peut ajouter le terminal conteneurs de Dunkerque mais qui ne traite que du conteneur maritime par fer et voie d'eau.
- Il existe par ailleurs un terminal fluvial traitant des conteneurs maritimes sur le port de Prouvy près de Valenciennes.

Schéma simplifié de l'offre du transport combiné dans le NPdC





Actualité

La SNCF, principal actionnaire de Novatrans, a cédé l'entreprise au groupe Charles André (CGA) (prise de contrôle effective au 1^{er} trimestre 2013). Officiellement, cette opération doit permettre à Geodis de concentrer ses efforts sur le renforcement de ses activités de combiné maritime et d'autoroutes ferroviaires. Pierre Blayau indiquait en septembre dernier qu'avec Naviland Cargo et VIIA, Geodis était en mesure de proposer aux chargeurs une offre innovante en matière de transport multimodal.

Lignes exploitées

Jusqu'au 09/12/2012, le plan de transport de Novatrans était constitué de 8 lignes dont 6 assurées par Fret SNCF. A partir de cette date, l'exploitation de Novatrans se traduira par 6 lignes dont 4 assurées par DFCE. Ainsi, Roussillon Express disparaît au profit de Dourges-Perpignan remporté par Fret SNCF. Ce dernier assurera également la ligne Dourges-Vénissieux, Valenton-Avignon (prolongé jusqu'à Miramas) et Valenton/Marseille. Les lignes Dourges-Mouguerre et Dourges Miramas disparaissent.



Greenmodal double sa navette Dunkerque-Bonneuil-sur-marne

A partir du 10 décembre 2012 (changement de service), lancera une seconde navette d'une capacité de 80 conteneurs EVP entre le terminal des Flandres (NFTI/CMA CGM) du GPM de Dunkerque et le terminal de Bonneuil-sur-Marne. La 1^{ère} rotation est en service depuis septembre 2011.

Chaque semaine, 1 départ de Dunkerque le lundi et le mercredi et un départ de Bonneuil-sur-Marne le mardi et le jeudi.

Parmi les clients de la ligne : Castorama.

Traction ferroviaire assurée par Europorte

Pour Novatrans, VFLI assure 5 rotations entre Dourges Delta 3, Avignon et Marseille



Au changement de service 2010, T3M reliait chaque jour avec 3 paires de trains de 750 mètres complets, aller-retour, à 120km/h, les Régions Nord-Pas-de-Calais, Normandie et Picardie et Ile-de-France au sud, Régions Paca, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine.

- Positionnement sur les trafics maritimes (pré et post acheminements de conteneurs) d'où sa présence essentiellement sur les grands corridors de/vers les ports.

- 3 rotations par semaine entre Dourges-Zeebrugge



L'offre en Belgique : de nombreux opérateurs

- 12 entreprises ferroviaires certifiées pour le transport de marchandises sur le réseau belge :

- SNCB-Logistics (opérateur historique),
- Fret SNCF,
- Captrain Belgium,
- Crossrail Benelux,
- DB Schenker Rail Nederland,
- ERS Railways,
- ECR,
- Europorte,
- Railtraxx SPRL,
- Rotterdam Rail Feeding
- RurtalBahn.
- Trainsport



- En 2009, la part de marché de l'opérateur historique (SNCB) était encore très forte (90%).
- SNCB-Logistics : plusieurs filiales spécialisées dont Xpedys (métaux et vracs), Rail Force (produits chimiques, automobiles et biens de consommation), et IFB /Inter Ferry Boat (TC)
- Un gestionnaire d'infrastructures, Infrabel.
- Un gestionnaire de parc wagons, TRW.

L'offre en Belgique : une activité ferroviaire plus intense qu'en France

- **Traffics en hausse, part modale relativement élevée** : parmi les pays européens à une part modale ferroviaire relativement importante (+ de 15%) et qui progresse (+15% entre 2005 et 2009). 2/3 des trafics : **transit**.
- Concentration des trafics sur le port d'Anvers.
- France est dans le groupe le plus faible : pays du Sud de l'Europe (part modale moins de 15% et qui continue de décliner : -15% entre 2005 et 2009) : ¾ des trafics sont des trafics nationaux.

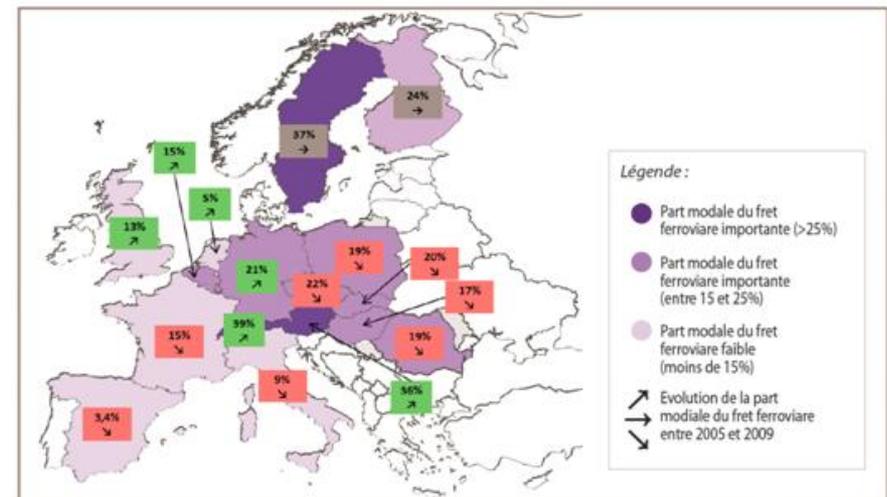
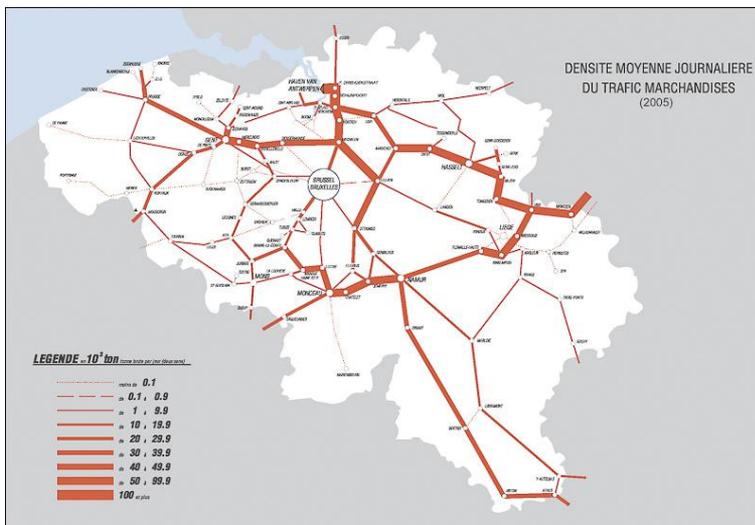


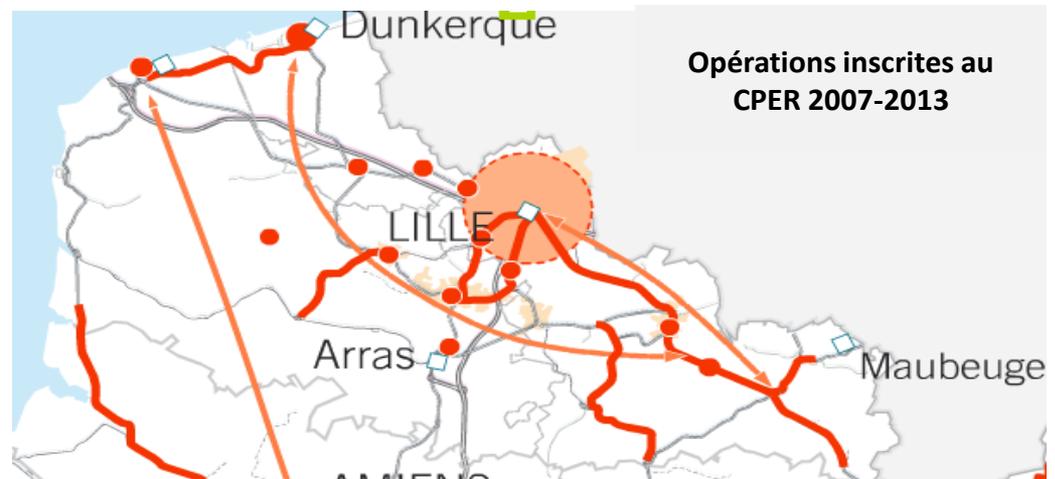
Figure 5 : Part modale du rail en Europe en 2010 et tendance d'évolution depuis 2004⁴

- **Difficile connexion avec le réseau français** : que deux points de passages : Lille/Tourcoing, et Hautmont. Deux autres points envisagés :
 - prolongation ligne Valenciennes Onnaing (Toyota et Bombardier) vers Mons
 - ligne Dunkerque Furnes.

Positionnement et stratégie de RFF



- RFF gère un réseau de forte densité où subsiste encore un trafic important et où cohabitent des trafics très divers : TER, TGV, fret.
- Faire sauter les verrous où gros conflits d'usage (Lille, Douai) :
 - NIFT itinéraire alternatif fret pour faire sauter le verrou lillois (voyageurs)
 - Soloca (Somain, Lourches, Cambrai) itinéraire alternatif Paris-Lille (BAPR)
- Electrification Calais-Dunkerque
- Réouverture Lestrem-Isbergues
- Valenciennes-Mons ?
- Travaux ENFF : Hesdigneul-Desvres, Arques-Lumbres, Calais-Dunkerque
- Gère 240 ITE (NPdC + Picardie), dont 100 actives



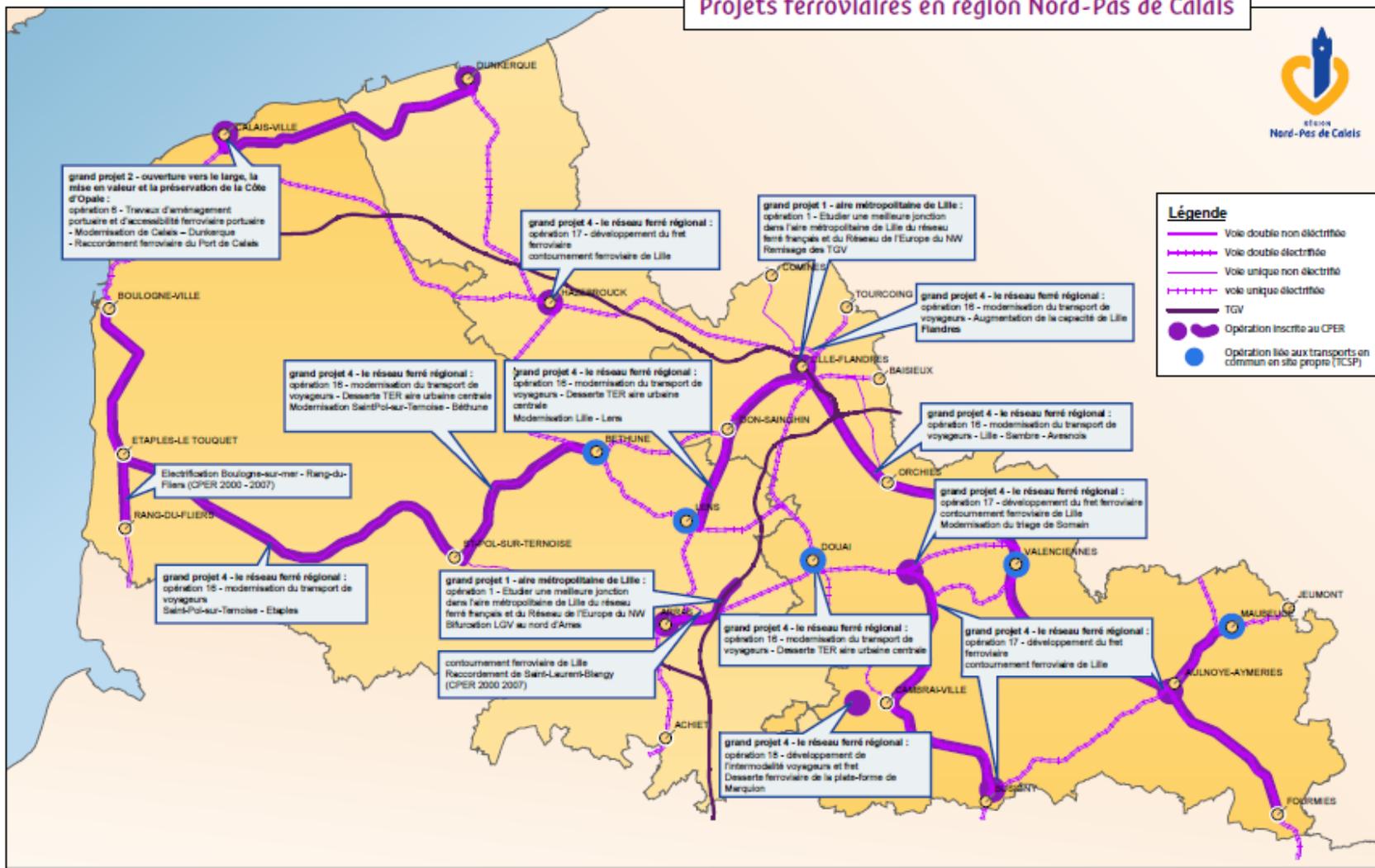


- La région : acteur majeur pour le fer, mais surtout pour les voyageurs : 99 % des 220 M€
- S'implique pour le fret quand investissement commun avec voyageurs (Calais-Dunkerque, NIFT)
- Intervention ponctuelle (ITE)
- Sensibilité quand grand chargeur impliqué
- Très actif sur Dourges (extension)

- Les collectivités et l'Etat impliqués dans la problématique foncière : Schéma directeur du patrimoine foncier ferroviaire (RFF/CETE)
- Montée en puissance de la problématique logistique urbaine à LMCU (CMDU Port de Lille, St Sauveur avec Distripolis Géodis, mais quid de l'intégration du fer ?)
- Attention sur projets structurants (NIFT, SNE...) et problématiques transfrontalières
- Mais l'Etat n'a plus d'argent

Les projets ferroviaires en région Nord-Pas-de-Calais

Projets ferroviaires en région Nord-Pas de Calais



Le réseau

- La desserte des ports
 - Nécessité d'une approche intégrée et conjointe ports/op maritimes/op ferroviaires (ctn)
 - Réflexion sur la complémentarité modale (pré/post acheminement)
- Transfrontalier
 - Effondrement du transit
 - Limitation des points frontières
 - L'interopérabilité des réseaux
- Saturation et conflit d'usage
 - Croissance du trafic voyageurs obère le trafic fret (étoile lilloise)
 - Investissements toujours priorité voyageurs (travaux)
 - Valoriser le fret dans les choix des collectivités publiques

L'offre

- Le déclin du fret diffus
 - Le fret éloigné de son marché
 - Plus de mutualisation
 - Il n'est plus un mode universel
 - Mais encore de gros potentiels
 - Le wagon isolé peut-il renaître ?
- Transport combiné
 - Un mode universel qui favorise la multimodalité , qui va partout
 - Un outil performant (Dourges)
 - Des potentiels énormes
 - Mais une offre qui se délite et un retrait massif du groupe SNCF
- Autoroute ferroviaire
 - Une offre sur un segment spécifique
 - Un territoire adapté : frontalier, Calais

Deuxième partie

LES POTENTIALITÉS FERROVIAIRES, MULTI ET INTERMODALES

- Le NPdC est une région économique puissante avec une forte densité d'implantations économiques de toutes les filières (industrie, agro-alimentaire, logistique...) qui génèrent potentiellement des trafics importants.
- La répartition spatiale correspond à une polarisation autour des pôles urbains (Lille, Valenciennes, Bassin Minier) et des ports (Dunkerque, Calais, Boulogne).
- Des pôles générateurs isolés liés aux ressources naturelles se distinguent (carrières, ressources agricoles, usines isolées).
- Le processus de massification dépend du potentiel d'émission des sites générateurs (TE) et de potentialités de massification (mutualisation) géographique.

	SNCF faible	SNCF moyenne	SNCF puissante
Potentiel faible	Audomarois Cambrésis		
Potentiel moyen	Bassin minier Boulonnais Sambre Avesnois		
Potentiel fort	LMCU Calais	Valenciennois	Dunkerque

- Les ports font partie des principaux émetteurs de fret, agissant comme des points de massification des trafics internationaux.
- Leur capacité à capter des trafics dépend de la qualité de leur raccordement aux infrastructures de transports terrestres, notamment en mode massifié.
- Une récente étude de l'OCDE établit une relation directe entre le développement des activités portuaires et le pourcentage de trafics traités en mode ferroviaire.
- La région NPDC compte quatre ports (Dunkerque, Calais, Boulogne, Lille), dont deux importants dans le cadre de la problématique ferroviaire :
 - Calais, principalement centré sur le transport de voyageurs en volume mais qui s'inscrit dans une volonté de développement des trafics fret et notamment en mode ferré ;
 - Dunkerque, qui représente à lui seul, avec 14 MT, 12% du trafic ferroviaire national.





- **Les trafics ferroviaires du port de Dunkerque**
 - Premier pôle ferroviaire français : 12% du fret ferroviaire national.
 - 50% des pré et post acheminements du port réalisés par le fer, Dunkerque en tête des ports nord-européens en la matière.

- **Les trafics ferroviaires du port de Dunkerque**

- Les entreprises ferroviaires y proposent une offre complète : 5 opérateurs ferroviaires assurent la desserte ferroviaire du port de Dunkerque (dont Fret SNCF, VFLI, ECR, EUROPORTE), essentiellement pour des trafics ferroviaires massifiés en trains entiers. 80% des trafics sont assurés par Fret SNCF.
- Les flux ferroviaires du port de Dunkerque concernent les trains lourds en VRAC principalement. Cette organisation ne nécessite pas de points nodaux (ou « port sec ») car ces flux sont effectués d'usines à usines, principalement en trains entiers.
- Le fret diffus est très lié aux trafics d'Arcelor actuellement assurés par Fret SNCF au sein de l'organisation MLMC. Arcelor assure une part très importante des flux ferroviaires entre le port de Dunkerque et la Lorraine.
- Le port a depuis deux ans récupéré la gestion des infrastructures ferroviaires portuaires et l'a confiée à Europorte. SOCORAIL (filiale d'Europorte, voir ci-dessus) assure les dessertes portuaires terminales. De fait, elle opère plus ou moins comme un OFP portuaire, sans en avoir explicitement le statut.

- Le terminal conteneur du port de Dunkerque traite actuellement 270 000 EVP / an, pour une capacité optimale de 900 000. La volonté du GPM Dunkerque est de développer les trafics maritimes de conteneurs, et également d'étendre l'hinterland terrestre :
 - vers l'Île de France, effectuer 2 A/R ferroviaire par semaine ;
 - assurer des trafics ferroviaire d'un train par semaine vers Lyon, Strasbourg, l'Allemagne ;
 - la voie d'eau est efficace : liaisons vers Lille, Dourges, Valenciennes.
- La mise en place d'un port sec, base arrière portuaire pour la gestion logistique des conteneurs, a été envisagée mais doit répondre à plusieurs conditions : l'équipement et les infrastructures doivent être adaptés et la pertinence économique du projet doit être prouvée. Pour cela, le port de Dunkerque doit optimiser les trafics maritimes de conteneurs et élargir son hinterland terrestre à l'Allemagne en réalisant une percée sur les marchés de l'Europe de l'est et du centre. Projet à l'étude mais phase opérationnelle prématurée.
- C'est dans le cadre de cette stratégie que le port a annoncé le doublement de la navette ferroviaire avec l'Île de France, réalisée par Greenmodal (filiale de CMA-CGM) : navette bihebdomadaire d'une capacité de 80 EVP, opérée par Europorte. Départs de Dunkerque lundi et mercredi soir pour mise à disposition à Bonneuil/Marne les mardis et jeudis matin.
→ **La SNCF a récupéré ce marché** (depuis le 10 décembre 2012).

- Environ 30 M€ ont été dépensés sur la période 2004-2008 (électrification de la voie des Huttes, première phase du barreau de Saint-Georges qui a doté le port Ouest d'un second accès ferroviaire).
 - 38 M€ seront dépensés au titre du CPER 2007-2013 (seconde phase du barreau de St-Georges et amélioration des aménagements ferroviaires du port rapide).
 - 23 M€ sont prévus ultérieurement pour réaliser le barreau de Laon-Plage, permettant une liaison directe entre le terminal à conteneurs du port Ouest vers la voie Dunkerque-Calais et le tunnel transmanche d'une part, la grande rocade Nord-Est via Amiens d'autre part.
- ⇒ Deux chantiers parallèles conditionnent le succès de ces opérations en termes de développement du mode ferroviaire :
- Contournement sud de Lille
 - Electrification et modernisation de la voie Calais-Dunkerque, qui doit favoriser le développement de la logistique ferroviaire entre les ports de Dunkerque et de Calais et le tunnel sous la Manche.



L'activité actuelle

- Après une forte progression des trafics l'année de l'incendie du tunnel sous la Manche, l'activité s'est stabilisée autour de 1,8 M unités fret PL/an
 - Trafic : 20 MT (13 MT export, 7 MT import), non accompagné : 40 à 50 000 tonnes.
 - Trafics équilibrés entre la montée et la descente
 - Taux de vide : environ 30 %. Les flux couvrent toute l'Europe à l'import comme à l'export.
- Autres trafics :
 - Voitures neuves export pour Gefco (PSA) uniquement vers GB (100 à 150 000 unités)
 - Petits vracs sur hinterland éloigné (câbles sous-marins : bord à quai pour l'export)
 - Carrières à l'export (vallée heureuse, en camions)
 - Import : oxyde de titane, coke de pétrole (point d'entrée pour plusieurs usines Graphtec – ex UCAR)
 - Petits trafics de sables
 - Sucre : silo de stockage sur le port, auparavant traités en ferroviaire. Ces trafics passent maintenant par la route même si la desserte ferroviaire du silo existe toujours.

Calais : les trafics ferroviaires

- Desserte ferrée du port complexe, beaucoup de PN, pas automatisés et en mauvais état.
- Seul trafic fer restant : voitures neuves (ECR : Mulhouse et Sochaux, Colas Rail : RP).
- Ce trafic arrivait à l'ouest du port, sans emprunter la voie mère : risque de perte du trafic.
- Le port a investi dans un nouvel embranchement peut traiter simultanément deux trains entiers, ouvert en juin 2011.
- Avec l'arrivée d'ECR, loco lourdes de 220 tonnes : déraillements et le trafic a dû être rapatrié sur le port ouest dans l'attente des travaux.
- Travaux lourds, réalisés par RFF sous forte pression politique : 5 km de la voie mère, 600 traverses changées, pose de rail dans les courbes...
- La voie est maintenant très fiable. L'embranchement du port Est de nouveau réutilisé depuis juin 2012. La part du fer sur ce trafic de voitures a augmenté, y compris sur Poissy.
- Qualité de l'outil ferroviaire : UNICOR présent sur Calais et Anvers a voulu concentrer ses trafics sur un seul port. Avec le plan Véron, (tarifs X 400) le choix d'Anvers.



- Le **projet de Calais 2015**, initié par la CCI gravite autour de la construction d'un nouveau port* permettant l'accueil des navires de très gros gabarit. La promotion de l'intermodalité, et notamment du ferroviaire fait partie intégrante du projet.
- Les études de développement du mode ferroviaire ont envisagé à la fois le transport combiné et l'autoroute ferroviaire.

Objectifs de Calais 2015 sur les modes alternatifs à la route :

- La région vise 230 000 unités de fret (post + pré acheminement) à horizon 2030 (contre 0 actuellement). D'après le port, c'est un objectif ambitieux mais atteignable, à condition que se réalise la nouvelle desserte du port Est et le raccordement direct Calais-Dunkerque (= condition indispensable pour un développement de l'intermodalité mais pas du port).
- Hors trafic de voitures neuves, le potentiel maximum d'une voie modernisée serait de 12 trains /jour (grand maximum). 4 à 6 aller/retour quotidiens sont facilement atteignables, soit 480 unités de fret – jour sur deux destinations : pays de l'Est et méditerranée / Italie du Nord (correspond à 10 à 15 % du trafic routier passant sur ferries).
- Espoir d'enclencher un cercle vertueux : lignes spécifiques non accompagnées / effet d'appel pour transport combiné traditionnel / renforcement de Calais 1^{er}...

* Nouveau bassin comprenant 1 quai en dur, 1 quai « fingerpear » (flottants...). Infrastructures ferroviaires au milieu du terre-plein / 1 quai croisières / possibilité de trafics de conteneurs et d'un chantier de transport combiné, accueil des porte-conteneurs sur l'Irlande, Nord GB ou Scandinavie.

- Le problème de la valorisation de la rupture de charge : Calais-Douvres est la route la plus courte GB-continent, sur laquelle le transport combiné difficilement valorisable (tous les acteurs de la chaîne logistique freinent car durée très courte de la liaison maritime). Donc, pas de transport combiné envisagé du point de vue du port.
 - Le transport combiné doit davantage se polariser autour des zones logistiques. Un gros projet est en cours : **Calais Premier**, PF de 220 000 m² installée le long de la voie Calais-Dunkerque (électrification et modernisation prévues pour en augmenter la capacité). Les entrepôts logistiques embranchés, la viabilisation et la commercialisation sont en cours. Les cibles : grands distributeurs et logisticiens avec courants d'affaires avec GB. Le premier choix est celui du mode routier mais le fer n'est pas négligé.
- ⇒ **Les études menées par le port de Calais ont abouti à l'intérêt central du concept d'autoroute ferroviaire.**

- Compte tenu du nombre de poids lourds sur grandes distances, le concept d'autoroute ferroviaire semble le plus pertinent pour développer le ferroviaire de et vers le port de Calais.
- L'autoroute ferroviaire Atlantique avait dans un premier temps misé sur Calais à la place de Dourges mais les pressions politiques en ont décidé autrement. Avec Dourges, c'est l'axe Hendaye / région parisienne / Europe du Nord et les ports flamands qui est privilégié.

Liaisons identifiées comme porteuses :

- Les flux identifiés pour Calais sont vers l'Est, l'objectif étant de d'offrir au transporteur un mode alternatif sans modifier fondamentalement son organisation logistique : Est et Sud-Est Europe / Nord Italie / Allemagne / Tchéquie, Espagne (Barcelone). L'idée serait de privilégier une logique d'accords directs avec un opérateur, au lieu d'une DSP (trop long et trop complexe). Les aides demandées ne portent que sur l'infra (+ demande auprès du fonds européen Marco Polo).
 - Aide au développement de lignes de « non accompagnés » différentes de Douvres (pour concurrencer les ports belges). Les non accompagnés ont été multipliés par trois en 20 ans sur Calais, mais le potentiel peut être étendu, avec des lignes plus longues, venant soutenir la demande de transport ferroviaire et permettant une véritable extension de l'hinterland de Calais.
- ⇒ Calais concerné par les récentes annonces du Ministre des Transports au sujet des autoroutes ferroviaires (voir ci-après)

NB : pas plus de détails sur les projets de la CCI de Calais, du fait de leur concurrence actuelle avec Eurotunnel sur l'appel d'offre lancé par la Région pour la gestion du Port.

Le train massif

- Les pôles générateurs de flux massifiés sont peu nombreux
 - Sites de production
 - Carrières
 - Sites agricoles
 - Ports
- La concurrence entre EF est féroce, d'abord sur les coûts, puis la qualité de service.
- Quelle est la marge de Fret SNCF par rapport à la concurrence qui n'a pas les mêmes contraintes ?
- Le marché et les variables de la concurrence sont limités.
- Comment reconquérir les clients perdus ?

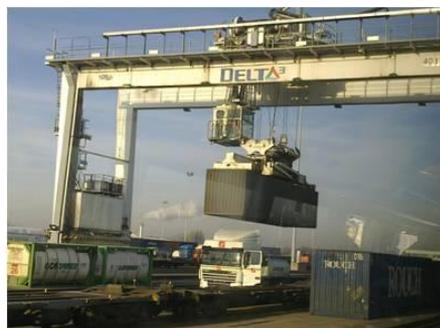


Le wagon isolé

- Nombreux pôles générateurs de flux (ITE), mais beaucoup ont abandonné le fer
- L'offre actuelle SNCF seule EF sur ce marché est sélective (MLMC)
- La reconquête passe par une offre plus universelle et sur une démarche de massification et de mutualisation par l'EF
- Reconquérir les embranchés
- Nouvelles ITE coûteuses
- Acheminer les wagons ne suffit plus
- Proposer une offre plus riche en services logistiques (log ferroviaire)

Le conteneur maritime

- Les entreprises régionales génèrent d'importants trafics de conteneurs surtout avec les ports belges
- Les ports du Benelux engendrent de nombreux trafics
- Mais insuffisance du trafic de Dunkerque
- Enjeu : accroître la part des modes alternatifs des pré/post acheminements
- Delta 3, LAR et Mouscron, outils d'optimisation ferroviaire
- Accroître la part des modes alternatifs : enjeu massification longue distance



Le combiné terrestre

- Mode permet une utilisation du fer pour 100% des entreprises
- Importants potentiels avec les régions du Sud et de l'Ouest de la France
- Outil exceptionnel à Delta 3
- Mais graves difficultés du principal opérateur (Novatrans) et retrait du groupe SNCF qui est désormais quasiment absent de cette offre essentielle pour l'avenir
- Mettre en œuvre une offre universelle permettant de capter les trafics non accessibles au fret conventionnel
- Favoriser l'accès au TC des chargeurs
- Réduire les coûts de l'approche routière
- Refonder le modèle économique des opérateurs (approche directe des chargeurs)

Caractéristiques de la plateforme tri-modale de Dourges DELTA 3

Infrastructures et offres de services :

DELTA 3 : PF logistique tri modale :

- Accessibilité autoroutière (A1)
- Accessibilité fluviale : 1 quai 250 m recevant 2 à 3 péniches porte-conteneurs
- Accessibilité fer : faisceau 14 voies de 750m. 5 sont enjambées par 4 portiques
- LDCT (Lille Dourges Container Terminal) assure la gestion et l'exploitation du Terminal. 46 salariés (65 en 2008). Services de manutention classique et ferroviaire :
 - réception trains et barges,
 - dernier Km et manœuvres ferroviaires,
 - manutention stockage de conteneurs,
 - facilités douanières,
 - réparation conteneurs, wagons, loco,
 - prestations administratives reporting,
 - formation d'agents opérations sécurité.



Offre Immobilière :

- Zones logistiques destinées pour centres de distribution à l'échelle européenne : 300 ha et offre immobilière 330 000 m² bâtis :
- Projet d'extension : doublement capacité de : 115 ha pour 300 000 m² de surfaces bâties.
- Tous acteurs logistiques (hormis Rexel) présents sur le site utilisent le chantier : 25% des volumes traités passeraient par le chantier TC.

Les trafics actuels :

Baisse importante : **80 000 passages en 2012**, soit - 25% par rapport à 2008. L'aire d'influence jusqu'en Belgique - Pays Bas.

Principal opérateur : **Novatrans**, 5 relations : Vénissieux, Marseille /Avignon, Miramas, Bordeaux/Mouguerre et Toulouse/Perpignan. Repris par GCA fermetures de terminaux, dont Marseille.

La liaison **Naviland Cargo**, dite « Zodiac » : 3 lots départ Zeebrugge. Trafic est en progression (5 trains/semaine en 2013)



Evolutions des offres :

- **De + en + de transbordement fer / fer** : conteneurs sont transférés de train à train.
- **Offre de service améliorée** : développement réparation de conteneurs sur site et terminal sous douane, prestation de formation d'agents ferroviaires pour des opérations de sécurité,
- **Projet de plate-forme AF** : trains 800 à 1 000 m, autonomie sur terminal, manœuvres ferroviaires hors terminal par LDCT. Trains mixtes envisagés, AF, conteneurs, vrac ou colis lourds.
- **Manque une « offre globale »**, attractive : quand le conteneur arrive à Dourges, le prendre en charge et livrer aux destinataires sur leurs PF. Ceci implique une capacité de traction. Les terminaux portuaires le font.

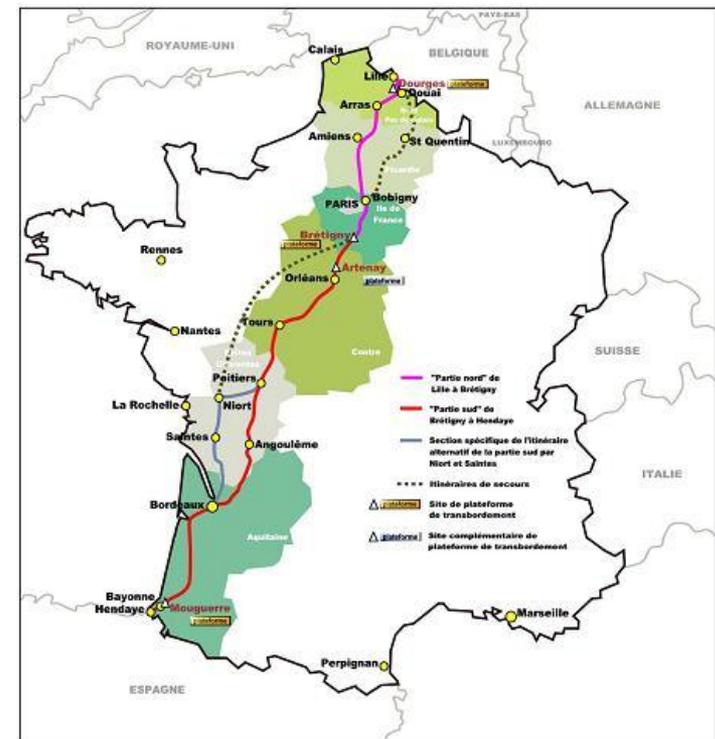
Quelles perspectives pour l'autoroute ferroviaire ?

Actuellement 2 Autoroutes ferroviaires :

- autoroute alpine Lyon-Turin
- Le Boulou-Bettembourg (Luxembourg).

Malgré les interrogations sur sa pertinence en matière de report modal dans un contexte d'autosuffisance économique*, les deux autres projets viennent d'être relancés par le Ministre des transports le 12.11.2012.

- Reliera Bayonne PF de Dourges via Bordeaux et Longueau (Somme).
- Aucun concessionnaire n'a été désigné. Première annonce du projet en 2009, trois groupements : Lorry-rail, devenu VIIA (groupe SNCF), Combiwest/ECR et fonds d'investissements OptiCapital.
- Le Ministre a confirmé (fin 2012) le déploiement à terme d'une quatrième autoroute ferroviaire, entre ports de la côte d'Opale connectée sur Bettembourg-Le Boulou.



* Rapport de la Cour des Comptes , février 2012.