

Débat public Calais Port 2015

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

Cahier d'acteurs n°3



SNCF Société nationale des chemins de fer Français
34, rue du Commandant Mouchotte
75014 PARIS
www.sncf.com

Contribution
de la **SNCF**

Calais Port 2015 : de nouvelles opportunités pour le Groupe SNCF ?

On le sait, l'importance des flux de marchandises en transit dans les grands ports maritimes ne va pas sans poser de considérables problèmes de logistique. A chaque chargement ou déchargement de bateau, ce sont ainsi plusieurs milliers de tonnes de fret qui doivent être déplacées. Qu'il s'agisse de mouvements intra- ou extra-portuaires, l'efficacité des moyens de transports terrestres irriguant le port s'avère essentielle : tout dysfonctionnement peut se traduire par l'engorgement des voies d'accès ou un coûteux stockage sur place, avec un impact considérable sur l'activité du site tout entier. C'est dans ce contexte que les qualités intrinsèques du train prennent toute leur dimension.

La pertinence du mode ferroviaire pour le transport de marchandises

S'il n'a pas la souplesse du transport routier, le transport ferroviaire bénéficie en revanche de structures de coût particulièrement adaptées aux grands ports maritimes. Il s'illustre également par sa signature carbone réduite et sa capacité unique à prendre en charge les marchandises dangereuses ou encombrantes.

Le prix du transport constitue bien souvent la préoccupation première du client. A ce titre, il convient de souligner que le transport ferroviaire ne devient économiquement viable qu'au-delà d'un seuil d'activité critique. Là où le prix du camion est schématiquement proportionnel au volume de fret transporté, il n'en va pas de même pour le train. Celui-ci se caractérise en effet par des coûts fixes importants : outre les moyens humains et matériels à mettre en œuvre, il faut également prendre en compte les coûts d'infrastructure via l'achat de sillons auprès de Réseau Ferré de France. Cependant, une fois les moyens en place, il est aisé d'accroître les masses et les distances : 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, par essence, 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 grands 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. Par ailleurs, son coût est beaucoup moins sensible aux variations des cours de l'énergie.

Enfin, pour certaines catégories de marchandises, des questions de sécurité ou d'encombrement désignent incontestablement le train comme mode de transport idéal. L'industrie chimique en est le parfait exemple.



Calais et le fret ferroviaire : état des lieux

Comme les autres grands ports du nord de la France, de la Belgique et des Pays-Bas, Calais bénéficie d'une position géographique avantageuse. Situés à la pointe nord de la "banane bleue" qui court jusqu'à l'Italie, ces ports constituent un point de passage privilégié pour les grands flux de marchandises d'Europe occidentale. Reliés à l'artère ferroviaire nord-est qui court le long de la frontière belge à travers le Nord-Pas de Calais et les Ardennes jusqu'à l'Alsace, la Lorraine et l'Allemagne, les ports de Calais et Dunkerque profitent d'une excellente irrigation par le rail.

Le Groupe SNCF opère de nombreux trafics sur cet axe stratégique – notamment pour le compte de ses clients sidérurgistes – ce qui se traduit par des opportunités de massification des transports et d'optimisation des ressources.

Pourtant, les trafics ferroviaires effectivement réalisés sur Calais demeurent modestes, surtout si on les compare à la situation dunkerquoise. En 2008, Fret SNCF a ainsi transporté 54.000 tonnes de fret sur Calais contre 1.3.300.000 tonnes sur Dunkerque.

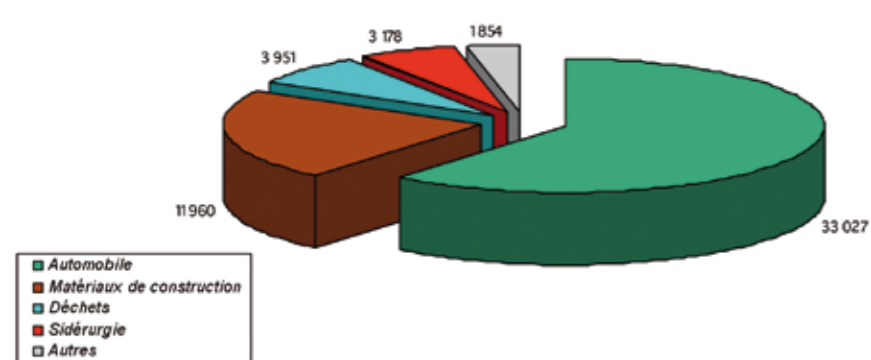
Bien sûr, le volume total de marchandises en transit tous modes confondus est très supérieur sur Dunkerque, dont l'environnement industriel est bien plus dense. Mais au-delà des valeurs absolues, il est intéressant de constater que la part relative du ferroviaire est aussi très supérieure sur Dunkerque.

Plusieurs facteurs expliquent ce contraste saisissant entre les deux ports. Tout d'abord, une différence fondamentale dans le type de transport maritime privilégié par chacun des sites : ainsi, qu'il s'agisse de vrac ou de

conteneurs, l'essentiel du fret de Dunkerque est acheminé par des navires dédiés, en provenance ou à destination de ports éloignés. Sur Calais, la majorité du tonnage est acheminé par des camions directement chargés à bord de ferries pour des trajets trans-Manche : ces flux sont difficilement transférables au fer car déjà intimement liés au mode routier. On peut raisonnablement penser que les trafics pertinents pour le ferroviaire en provenance ou à destination du Royaume-Uni sont spontanément dirigés vers le tunnel sous la Manche, et que le choix du ferry n'est que la conséquence du choix préliminaire opéré par le client en faveur du mode routier. Pour autant, le transfert modal n'est pas impossible et peut être envisagé via des plateformes logistiques ou une autoroute ferroviaire. Nous y reviendrons plus loin ; pour l'heure, retenons simplement que la prépondérance des ferries dans le port de Calais favorise largement le mode routier.

Autre facteur : l'infrastructure ferroviaire locale. Aujourd'hui, la desserte du port de Calais nécessite un passage à travers le centre ville. Le franchissement de plusieurs passages à niveau impacte considérablement le temps de parcours et, par voie de conséquence, le coût de chaque rotation. Un accès direct aux installations portuaires serait susceptible de fluidifier les dessertes et d'accroître la compétitivité du train.

Port de Calais, trafics Fret SNCF 2008 (en tonnes)



Développements futurs et opportunités pour le fret ferroviaire

En premier lieu, rappelons l'atout considérable que représente l'artère ferroviaire nord-est pour le développement économique de la région. La SNCF compte d'ailleurs renforcer sa présence sur cet axe et se doter d'organisations spécifiques pour gagner encore en qualité de service et en compétitivité. Le projet de grand contournement ferroviaire de Lille, qui a pour objet de séparer les trafics voyageurs et fret au niveau de l'agglomération lilloise pour éviter un engorgement préjudiciable à tous, peut constituer un atout dès lors que les intérêts respectifs des activités voyageurs et fret sont bien préservés.

Il appartient notamment à Réseau ferré de France d'assurer la robustesse des sillons sur cet itinéraire alternatif : que les temps de parcours viennent à pâtir d'une détérioration des conditions de circulation, et le fret ferroviaire sera lourdement pénalisé sur une ligne stratégique à l'échelle européenne.

De même, il convient de rappeler que nombre de clients embranchés sont positionnés dans la périphérie lilloise : le grand contournement ferroviaire ne doit pas pénaliser ces entreprises, sans quoi elles préféreraient se tourner vers le camion. Ce qui, à n'en pas douter, aura pour conséquence d'engorger les accès routiers.

Sur Calais, la création d'une nouvelle desserte ferroviaire par l'est et la mise en place d'une plateforme multimodale au sein du port auraient des effets très bénéfiques et faciliteraient le

report modal vers le fer. Cependant, ce report ne concernera que les trafics pertinents tels que nous les avons définis plus haut ; ainsi, à court terme, cette évolution ne sera sensible que si le port parvient à attirer de nouveaux trafics maritimes, les flux convoyés par ferries étant intrinsèquement difficiles à capter.

Cette difficulté peut être contournée par le recours à une ou plusieurs plateformes logistiques à l'intérieur des terres permettant de massifier ces trafics de camions disparates et d'en rendre pertinent le transfert vers le mode ferroviaire – à condition d'éviter la multiplication inutile de ces plateformes, une prolifération incontrôlée risquant de disperser les flux au lieu de les regrouper ; à ce titre, il sera sans doute judicieux de s'appuyer sur les plateformes existantes telles que Delta 3 et d'en favoriser le développement. A plus long terme, le développement d'un réseau d'autoroutes ferroviaires susceptibles d'embarquer les camions chargés constituera une alternative très séduisante aux longs trajets sur route.

Ainsi, le projet Calais Port 2015 contribuerait au renforcement de l'unité portuaire du littoral et du poids économique de la zone littorale globale.

Nous pouvons enfin évoquer les perspectives de développement ferroviaire au sein du port de Calais en lui-même. Comme nous l'expliquons plus haut, les trajets courts sont a priori peu compatibles avec les spécificités du mode ferroviaire. Cependant, des expérimentations

en cours laissent penser que les autorités portuaires, les entreprises ferroviaires et les clients industriels peuvent grandement bénéficier de la mise en place d'un Opérateur ferroviaire de proximité (OFF).

L'idée consiste à accorder l'exclusivité des transports intra-portuaires à cet opérateur unique. La massification ainsi obtenue permet d'atteindre le volume critique et de rendre pertinente cette activité par nature coûteuse et complexe. Le gain est ainsi multiple : le port offre un service de qualité à ses clients, dont les marchandises peuvent être transférées de façon rapide et efficace, tandis que les entreprises ferroviaires desservant le port peuvent s'affranchir de ces opérations complexes et simplifier leurs propres montages opérationnels pour donner toute priorité aux longs trajets.

Le bon fonctionnement d'un OFF nécessite cependant que certaines conditions préliminaires soient réunies : les clients doivent s'engager sur un volume minimal de fret à transporter, tandis que les autorités du port doivent accepter d'apporter une contribution financière à l'opérateur pour assurer son équilibre financier. De plus, l'entreprise ferroviaire choisie pour endosser le rôle d'OFF doit faire preuve d'une grande expertise en matière de dessertes portuaires. Bien évidemment, le Groupe SNCF se tient à la disposition du Port de Calais pour envisager un tel projet.

Rôle de la desserte ferroviaire voyageurs du littoral dans le projet "Calais Port 2015"

La qualité d'une desserte ferroviaire voyageurs est un élément important pour le plein aboutissement d'un projet de développement tel que celui de Calais Port 2015.

Le secteur du Calaisis du littoral Nord-Pas de Calais bénéficie aujourd'hui d'un bon niveau de dessertes internationales (Eurostar vers Londres et Bruxelles le week-end), nationales (TGV et Eurostar vers Paris) ou régionales (TERGV vers Lille et Boulogne ou TER vers Lille, Dunkerque et Boulogne). Plusieurs projets de dessertes en cours de réalisation ou à l'étude permettront d'améliorer encore la situation existante dans les années à venir et pourront contribuer au projet Calais Port 2015 :

> le projet de cadencement des dessertes ferroviaires à horizon 2012.

Ce projet permettra de mieux structurer les circulations ferroviaires irriguant le territoire de la Région Nord-Pas de Calais et aura l'avantage

de rendre l'offre ferroviaire plus lisible pour les voyageurs en fixant des horaires à minutes fixes. Il est actuellement à l'étude avec le Conseil régional Nord-Pas de Calais, autorité organisatrice du TER, et Réseau ferré de France.

> l'évolution des dessertes de la gare Calais-Frethun.

Cette gare a pour rôle majeur d'assurer au Calaisis et au littoral Nord-Pas de Calais dans son ensemble un accès aux services internationaux de voyageurs. Sa desserte est en constante évolution depuis sa mise en service pour toujours mieux s'adapter aux besoins de la clientèle de cette zone géographique. Ainsi, à compter du 13 décembre 2009, une desserte d'un aller-retour par jour de semaine vers Bruxelles sera proposée. A cet horizon, la gare de Calais-Frethun sera desservie tous les jours en semaine par 2,5 allers-retours vers Londres ; 5,5 allers-retours vers Paris ; et un aller-retour vers Bruxelles. La gare de Calais-

Frethun bénéficie également de la desserte des TERGV Lille/Boulogne. Là aussi, les adaptations de service sont régulières pour répondre aux besoins de la clientèle.

> la modernisation de la ligne Calais/Dunkerque.

L'offre ferroviaire et le trafic de cette ligne sont aujourd'hui particulièrement modestes car l'infrastructure de cette ligne n'a jamais été modernisée jusqu'à présent. La volonté du Conseil régional, qui transparaît dans le schéma régional de transport (SRT) et dans le 13ème contrat de projet Etat/Région, est aujourd'hui d'engager une véritable modernisation de cet axe qui permettra de mettre en place un service TER adapté, capable de capter des trafics de l'autoroute A16 qui longe la ligne ferroviaire. La SNCF est favorable à l'électrification de cette ligne dans le cadre de cette modernisation, car elle permettrait d'assurer d'une part un renforcement significatif des liens entre les deux ports de Calais et Dunkerque, et d'autre part d'assurer une relation directe électrique vers l'artère Nord-Est sans rupture de mode de traction en empruntant le futur raccordement par l'Est du port de Calais.

> la modernisation et l'électrification de la ligne Rang du Fliers/Boulogne.

Cette modernisation permettra notamment le prolongement vers Etaples et Rang du Fliers des TERGV Lille/Boulogne. Elle assurera donc de nouvelles destinations depuis la gare de Calais-Frethun. Par ailleurs, il est à noter que ce projet constitue l'amorce de la modernisation et de l'électrification de la ligne Amiens/Boulogne qui permettra d'offrir un nouvel itinéraire pour les trafics fret en provenance du littoral et à destination de l'ouest et du sud-ouest de la France.



Les cahiers d'acteurs sont des contributions portant sur le projet soumis au débat public, écrites et argumentées rédigées par des personnes ou groupes de personnes. Au titre de l'équivalence, la CPDP les diffuse aux mêmes destinataires que les autres supports du débat. Leur contenu n'engage que leurs auteurs.

Pour tout contact

Commission particulière
du débat public Calais Port 2015

24 place d'Armes - 62100 Calais

Tél. : 03 21 46 18 00 - Fax : 03 21 46 06 99

contact@debatpublic-calais-port2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Calais Port 2015

www.debatpublic-calais-port2015.org