



Un dossier réalisé par
JACQUES CHAUVINEAU
Président d'Objectif OFP



Opérateurs Ferroviaires de Proximité
... le fret ferroviaire
au service des ports et des territoires

ANDRÉ THINIÈRES
Délégué d'Objectif OFP

revue générale

DES chemins de fer

La revue de référence du monde ferroviaire

Tiré à part – septembre 2014

G 2000 RDT 13

Fret ferroviaire : la conquête de la proximité





OFP Eurorail CFR : sur la plate-forme de Gölbey en Lorraine

Christophe Recoury

Fret ferroviaire : la conquête de la proximité

La nouvelle donne ferroviaire européenne

Le transport ferroviaire, en Europe et en France, est à un tournant de son histoire. Bon gré, mal gré, nous quittons l'ère des réseaux nationaux mono-acteurs, quasi étanches, où un opérateur national unique et exclusif était supposé capable d'appréhender tous les besoins et d'y répondre. Le rail évolue vers un réseau européen multipolaire, ouvert à de nouveaux acteurs, publics et privés. Cette évolution vers le pluralisme ferroviaire est irrésistible et irréversible, poussée par les mutations de l'économie, l'europeanisation des échanges, la mondialisation. On peut discuter des modalités selon lesquelles la Commission européenne l'accompagne, mais on ne peut

en nier l'inéluctabilité, ni la nécessité. Le transport ferroviaire, notamment de fret, doit articuler trois échelles spatiales : territoriale, nationale, européenne. Cet article n'aborde pas l'enjeu des technologies de l'information dans le transport ferroviaire de fret, nécessaires à la gestion de cette nouvelle complexité.

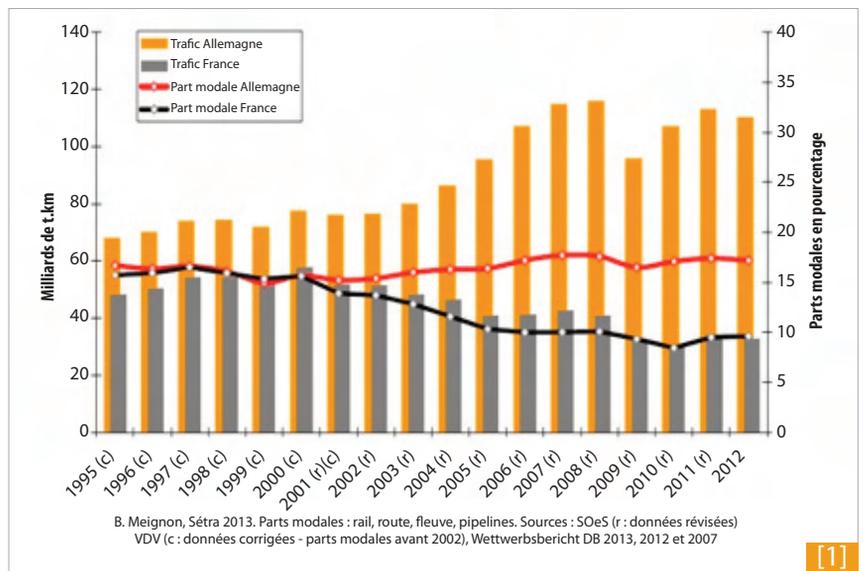
C'est actuellement dans le domaine du fret que le pluralisme ferroviaire s'est mis en place, en modifiant radicalement le paysage français. Et c'est aussi dans ce domaine du fret que le modèle ferroviaire français est le plus en difficulté, au point de donner parfois l'inquiétante impression que la France renonce à un opérateur fret national au moment même où l'Europe ferro-

viaire commence à se tisser. En France et en Allemagne, la part de marché du fer, qui était équivalente dans les deux pays il y a dix ans, s'est légèrement améliorée en Allemagne alors qu'elle a baissé de 50 % en France [1 et 2].

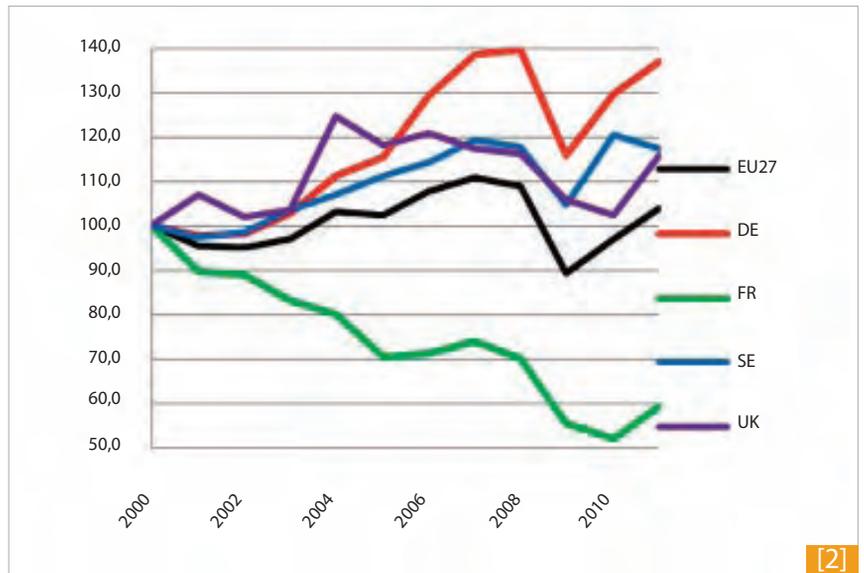
Cette différence s'étend à tous nos voisins européens, la France étant la seule à subir une telle baisse de son fret ferroviaire. Bien sûr chaque pays a ses spécificités, et l'Allemagne n'est pas la France ; cependant plusieurs études montrent que les causes de la situation particulière de la France sont, pour l'essentiel, internes au système ferroviaire [3].

C'est d'autant plus préoccupant et surprenant que le marché est en attente forte à l'égard du ferroviaire, d'une part parce que, à court terme, l'utilisation de ce mode est valorisable auprès des clients finaux, d'autre part parce qu'au niveau stratégique, beaucoup d'entreprises et de groupes anticipent la montée des contraintes écologiques et énergétiques, sachant que, tôt ou tard, elles s'imposeront. Cette tendance s'est exprimée tant du côté de l'économie que de la société civile, à l'occasion du Grenelle de l'Environnement, sans véritables suites opérationnelles et, plus récemment, lors de la Conférence Permanente pour le Fret Ferroviaire, lancée à l'initiative du Ministre des Transports, Frédéric Cuvillier. Cette conférence et ses premiers prolongements ont été révélateurs de la profondeur des attentes et de la ténacité des acteurs économiques pour rétablir une offre ferroviaire à hauteur des enjeux en particulier pour le trafic diffus traitable par le transport combiné ou, en mode conventionnel, par le « wagon isolé ».

La baisse du trafic diffus est due au décalage avec les attentes du marché ; mais ce trafic est un enjeu de développement durable territorial. Le positionnement géopolitique de notre pays et son éloignement relatif du cœur de l'Europe élargie, sa position de carrefour de l'Europe atlantique, l'atout, sous-valorisé, de ses façades maritimes et la faible part de marché du ferroviaire dans les ports français, font de l'avenir du fret ferroviaire une question économique et politique majeure, en lien avec l'enjeu écologique de long terme et la ré-industrialisation.



[1]



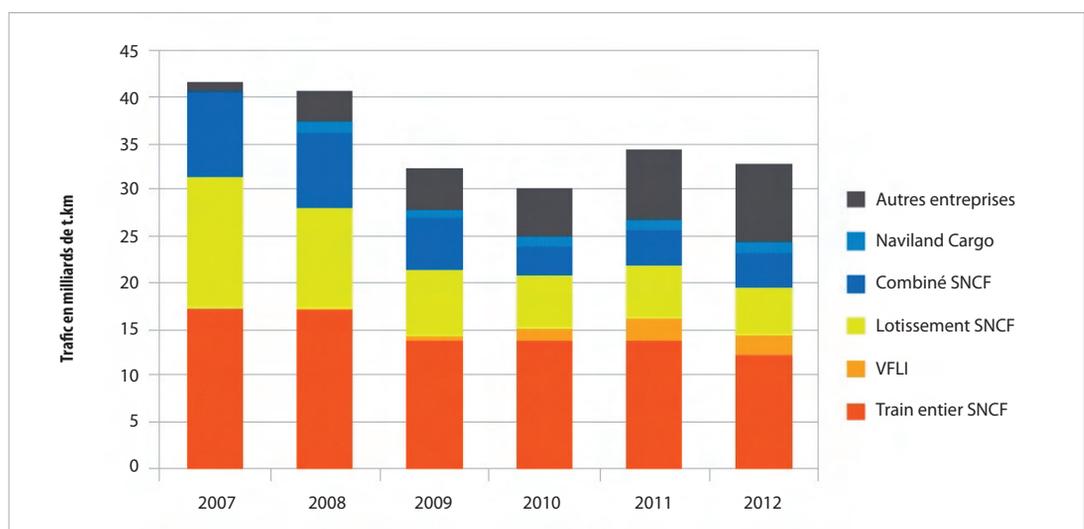
[2]

↑ Évolutions respectives des trafics de fret ferroviaire en Allemagne et en France [1] et en Europe [2]

Enjeu pour la France d'abord, mais aussi pour l'Europe qui commence à s'inquiéter de la situation française. Car le risque est réel d'un décrochement d'une partie des entreprises et territoires français d'une Europe ferroviaire naissante, décrochement qui constituerait un handicap logistique structurel pour ces territoires et les entreprises qui y sont implantées et pour l'Europe. Sans parler en amont de l'impact sur les industries ferroviaires et leurs emplois.

Les mutations de l'économie, l'exigence des flux tendus et de fiabilité qui va avec, la domination d'envois diversifiés de petite et moyenne tailles, aux destinations dispersées dans l'Europe et le monde, ont bouleversé la demande et le marché. Tous les secteurs de l'économie, de l'industrie sidérurgique à la grande distribution, mettent le ferroviaire au défi de traiter les envois par lots de moyenne et petite tailles – qualifiés de wagons isolés – dans des conditions de com-

→ [3] Décomposition du trafic ferroviaire sur le sol français en milliards de t.km



B. Meignien, Sétra 2013 - sources diverses

pétitivité, de fiabilité, de délais répondant aux exigences des marchés. S'il ne sait pas répondre, le rail ne jouera, du moins pour le fret, qu'un rôle marginal en France, faisant de notre pays un contributeur faible à un développement européen durable au risque d'une accentuation de son affaiblissement industriel. Là encore l'Allemagne est un exemple intéressant : 60 % du trafic y est réalisé en combiné ou wagon isolé, contre 36 % en France aujourd'hui (mais environ 60 % en 2007...).

Les trois segments du fret ferroviaire ont évolué très différemment depuis 7 ans : pour assainir ses comptes, Fret SNCF a dû réduire son offre de wagons isolés (passée de 750 000 à 180 000 circulations annuelles), alors que les entreprises alternatives se focalisaient sur le train entier, dont le volume total a légèrement augmenté depuis 2007, tandis que le combiné baissait de 30 % [1].

Cela mettrait aussi la France face à l'improbable défi d'un équilibre de son réseau ferré national reposant sur les seules activités voyageurs, au risque d'une montée de leurs péages, amorçant une spirale de baisse de productivité aux effets redoutables.

Dans ce nouveau contexte économique, le modèle ferroviaire français historique, structuré autour d'une industrie lourde utilisatrice de trains entiers à très haute productivité compensant les pertes de l'activité wagon isolé a fait son temps. L'avenir du fret ferroviaire ne peut plus reposer

sur le seul socle des trains lourds mono-client transeuropéens ou nationaux qui représentent une part croissante de l'activité ferroviaire en France en valeur relative et même absolue, mais dont la concurrence effrite les marges tandis que la demande « diffuse », croissante et porteuse, est mal satisfaite.

La productivité du rail dans la traction de convois lourds restera l'atout du ferroviaire de demain. Le marché des trains lourds étant en régression relative, il est nécessaire d'apprendre à constituer de nouveaux trains lourds à partir du trafic diffus. De nouveaux métiers vont émerger, par exemple celui qui consiste à rassembler localement des envois pour aboutir à des volumes élevés. On doit aussi évoquer le savoir-faire de haut niveau que le transport routier a développé dans le domaine de la messagerie.

Un peu d'histoire pour comprendre les difficultés du fret ferroviaire français

Les cheminots les plus anciens ont la mémoire d'une époque aujourd'hui bien oubliée où le fret ferroviaire était l'activité noble de la SNCF, celle par laquelle il fallait obligatoirement passer lorsqu'on voulait « faire carrière ». Cette époque des Trente Glorieuses s'est située dans la continuité de la reconstruction de la France et de son réseau ferré, de sa modernisation par l'électrification et le block automatique.

Les représentations du fret et les modes de pensées nés de cette époque restent une référé-

rence active dans la mémoire cheminote, et non pas seulement des syndicats. L'industrie lourde était à son apogée, la puissance des Nations se mesurait encore à leur production d'acier, de charbon, d'électricité, de blé. Le transport ferroviaire était en osmose avec cette économie et se nourrissait de trains entiers : minerais, charbon, métallurgie, pétrole auxquels s'ajoutaient les produits de l'agriculture, céréales, animaux vivants, et de la sylviculture. Cette « rente » des trains lourds soutenait un service du lotissement structuré autour d'un réseau national de triages, maillant le territoire. Elle allait aussi avec une présence commerciale territoriale, disposant d'une certaine capacité d'adaptation aux contraintes des clients du rail, créant un lien fort avec eux. À une époque où le réseau autoroutier était encore embryonnaire, où l'exigence des flux tendus n'était pas aussi forte, où les finances publiques avaient encore des marges de manœuvre, cette organisation a rendu des services remarquables.

Au fil des ans, ce modèle fret centralisé des Trente Glorieuses s'est effrité, sous la poussée des mutations de l'économie, du recul des industries lourdes, de la croissance de la part des envois diversifiés, de la prise de pouvoir au sein de la SNCF des activités voyageurs, adossées au triomphe du TGV consolidé quelques années plus tard par le TER. À cela, il faut ajouter, les gains continus de performance du transport routier, sa capacité d'innovation dans tous les domaines.

La diminution progressive du marché des trains entiers a révélé la fragilité économique du lotissement. Derrière elle se cache un manque de compétitivité généralement attribué au coût du travail. Or les racines de cette non compétitivité ne résident pas que dans ce seul facteur. Une analyse récente montre qu'à coût du travail équivalent, la DB, qui a maintenu ses volumes et amélioré ses marges depuis l'ouverture à la concurrence, consomme moins de travail et de capital, ce qui montre la voie et l'ampleur des progrès possibles [4].

Pris dans le dilemme, sortir du marché ou sombrer dans un déficit insoutenable, oscillant dans

Les short lines aux États-Unis

Les entreprises ferroviaires (EF) sont divisées en trois catégories (7 Class I nationales CA total 65 milliards \$ - 21 Class II régionales CA total 1,8 milliard \$ - 539 Class III CA total 2,6 milliards \$). Les lignes régionales et locales ont collecté ou distribué 28 % du total des wagons transportés, en réalisant 3 % des wagons x miles [6].

Les short lines emploient 10 % des 176 000 employés du secteur ; chacune dessert en moyenne, sur un réseau de 120 km, 10 chargeurs pour qui le service rendu peut être vital ; le CA moyen est de 4,8 millions \$ pour un effectif de 22 employés exploitant six locomotives.

Malgré la récente crise le nombre de short lines continue à augmenter légèrement après avoir crû de 20 % en 20 ans.

Les short et regional lines sont vues par les « Majors » et les responsables politiques nationaux et locaux comme des acteurs importants du système de transport de fret ferroviaire.

l'alternative stratégie de marge ou stratégie de volume, Fret SNCF, à deux reprises, a frôlé la solution consistant en une refonte complète de sa présence territoriale. En 1992, une délégation de dirigeants SNCF en Amérique du Nord, impressionnée par le rôle des « short lines » dans la revivification d'un fret ferroviaire qui avait évité de justesse l'effondrement, a préconisé la création d'acteurs locaux en France. VFLI, appelée à ce rôle, n'a pas été dotée de l'autonomie commerciale et organisationnelle nécessaire. Quelques années plus tard Fret SNCF, percevant la faiblesse de son implication territoriale, a avancé le concept de « zone locale », dont la mise en œuvre a été interrompue par le plan fret de 2007.

Ce plan, coïncidant avec l'arrivée de la concurrence a marqué un tournant. Il était fondé sur l'idée que le retour à l'équilibre du fret implique une solution radicale consistant en un retrait des trafics non rentables ou à une forte réévaluation des tarifs aux clients. Devant la résistance des réseaux commerciaux locaux qui vivaient mal ce qu'ils percevaient comme un abandon du marché, la force de vente a été centralisée et organisée par secteurs d'activité. Semblant frappée au coin du bon sens, bénéficiant d'une compréhension résignée des clients, cette démarche a trouvé ses limites dans le fait qu'elle ne remettait pas en cause le modèle industriel et commercial centralisé du fret ferroviaire. Elle prenait mal en

Les opérateurs régionaux en Allemagne

Il existe 250 licences d'EF dont 130 actives en fret (doublement depuis 1994). 93 entreprises de transport de fret adhèrent à VDV (l'UTP allemande), dont 82 EF et 11 commissionnaires de transport, plus 22 gestionnaires d'infrastructure spécialisés. 15 EF seulement, dont DB (90 % des 3 200 locomotives fret), opèrent avec plus de 5 locomotives d'une puissance supérieure à 1 000 kW. On peut qualifier les 67 autres EF de « territoriales » [5].

Les services offerts par ces opérateurs sont très divers : manœuvre sur toutes infrastructures transport fret, services particuliers (location de personnel ou traction, chargement/déchargement de wagons, entretien de matériel), gestion d'infrastructure : sur les 93 adhérents fret à VDV, 17 seulement ne sont pas à la fois entreprise ferroviaire et gestionnaire d'infrastructure.

Par ailleurs, beaucoup d'EF actives en fret sont commissionnaires de transports, ou exploitent des trains touristiques ou de voyageurs. Il n'y a aucune cloison réglementaire entre ces EF et toutes les combinaisons de services et d'organisation existent.

compte le fait que le fret est une activité organisée sur un réseau dont les coûts structurels changent peu avec une réduction d'activité. En effet, les trafics subsistants supportent des charges d'autant plus élevées et leur rentabilité diminue de ce fait. Le trafic a diminué et le déficit a effectivement baissé, mais non dans les proportions espérées, d'autant que la concurrence est intervenue et a commencé à réduire les marges des trains entiers et à amplifier le déséquilibre structurel du fret. Le recentrage sur un réseau restreint de triages et le lancement d'une offre dite multi-lots multi-clients a stabilisé le trafic ferroviaire dans les zones où sa densité rendait possible l'équilibre économique mais a aussi considérablement réduit le maillage territorial, créant un risque de disparition structurelle du fret ferroviaire dans nombre de territoires.

Les premiers pas des opérateurs ferroviaires de proximité

Le plan fret a plongé les clients du ferroviaire, parfois de longue date, dans la perplexité. Chefs d'entreprise, ils ne pouvaient que comprendre l'attitude entrepreneuriale de Fret SNCF, abandonnant des activités non rentables. En même temps, ils se tournaient vers l'État et les Régions pour mettre en place un soutien au fret ferroviaire. C'est dans ce contexte que le Ministère

des Transports a lancé, en accord avec l'Association des Régions de France, une mission « *Fret ferroviaire et développement territorial* » faisant, en arrière-plan, un parallèle avec la réussite des TER.

Très vite la mission s'est centrée sur l'enjeu de la présence territoriale du fret ferroviaire, de son coût, de son adaptabilité locale, de sa présence commerciale. Très vite, en comparaison avec le rôle des opérateurs locaux allemands et le choc des *short lines* nord-américaines, la mesure de l'enjeu stratégique a été prise. Le concept *opérateur ferroviaire de proximité* (OFP) a été lancé, ni simple sous-traitant des opérateurs à grande distance, ni « *low cost* » donnant un sursaut de compétitivité au ferroviaire en contournant les standards sociaux actuels, ni non plus acteur bénéficiant d'un financement public structurel, national ou régional. Un OFP, c'est certes un abaisseur de coût, mais c'est avant tout un remplisseur de trains, un chercheur et un organisateur local de trafic, qui cumule les effets d'une organisation ferroviaire locale *ad hoc* et d'une présence commerciale et logistique spécialisée, concentrées sur un territoire restreint.

Les OFP ont vocation à élargir le marché ferroviaire en augmentant la charge des convois et en créant de la valeur pour toute la chaîne ferroviaire. Ce sont donc des acteurs stratégiques contribuant à remettre le rail dans une dynamique d'innovation et de développement.

Ces PME ferroviaires locales ont des moyens humains sédentarisés et poly-compétents, adaptables à la réalité de l'activité de leur territoire. Leur autonomie, organisationnelle et économique, leur donne l'initiative entrepreneuriale et la créativité indispensables, inaccessibles, dans une économie complexe, à une organisation centralisée. Ce sont des explorateurs de métiers ferroviaires nouveaux. La focalisation commerciale et logistique sur un territoire permet de passer d'une massification mono-produit, mono-client, parfois artificielle, à une massification active multi-clients, multi-produits au sein d'un même territoire, susceptible de redonner une pertinence économique à la desserte ferroviaire d'entreprises que les organisations traditionnelles ne savent plus assurer. Elle per-

met aussi de mixer des envois conventionnels et combinés en ouvrant une offre ferroviaire dans des zones n'ayant pas le potentiel pour un train combiné spécialisé. Certains flux denses, potentiellement traitables par train entier peuvent être étalés et lissés dans le temps pour devenir des « flux socles » régularisés, autour desquels se condenseront d'autres envois de plus petite taille vers des destinations homogènes. Cette mise en synergie généralisée amorce des pratiques de construction de l'offre en commun avec les clients contribuant au relèvement de la productivité globale du ferroviaire.

La concentration de trafics est une fonction à haute valeur ajoutée pour la chaîne ferroviaire, analogue à celle du groupage/dégroupage dans la messagerie. À terme, la généralisation des OFP tendra à générer des flux ordonnés, massifiés, ou pré-massifiés, drainés (distribués) vers (à partir d') un nombre restreint de points d'échange, améliorant la prévisibilité des trafics et leur lissage dans le temps. C'est le seul moyen de maîtriser les coûts des opérations de groupage et de distribution, qui représentent 40 %, voire plus, du coût total de l'acheminement. Ce mouvement vers une régulation des flux interzones rapproche l'offre fret future de la logique des trains de voyageurs, par nature réguliers, avec un taux de remplissage en partie aléatoire. On peut, à terme, envisager d'introduire dans le fret une notion de *yield management*, les OFP contribuant à l'optimisation de l'utilisation de capacités quasi régulières offertes de zone à zone en concertation avec les opérateurs à grande distance, améliorant la productivité de ces derniers.

Cette reconfiguration/simplification progressive du réseau grande distance, adossée à des opérateurs locaux partenaires, eux-mêmes en étroite liaison quotidienne avec les clients, est une des clés du saut de productivité et d'attractivité auquel est confronté le système ferroviaire français. La proximité des OFP avec les réalités territoriales fret a sensibilisé les chargeurs à l'enjeu des installations et au potentiel sous exploité des lignes capillaires, du moins de certaines d'entre elles. La pratique des OFP existants montre l'importance de modalités d'accès ouvertes aux

infrastructures et installations et de la possibilité de leur ouvrir de nouveaux usages.

Bien évidemment, la création d'OFP pose la question de la répartition des rôles commerciaux entre eux et les opérateurs de grande distance. Le bon sens et le pragmatisme suggèrent de suivre le fil du souhait du client. Dans tous les cas il paraît sage de s'orienter vers un contrat commercial unique qui, pour les grands clients nationaux, mais aussi pour les clients locaux qui le souhaiteraient, resterait avec l'opérateur de grande distance, l'OFP devenant alors le co-constructeur et le co-traitant du transport terminal. On peut aussi penser que des clients conquis ou reconquis par l'OFP souhaiteront lui confier la relation commerciale. L'OFP peut également se positionner comme un commissionnaire de transports pour certains de ses clients et acheter des prestations de longue distance. Dans tous les cas, le processus de massification des flux terminaux serait sous sa responsabilité. Mais il est clair que dans un certain nombre de cas, l'opérateur longue distance sera en position de tractionnaire sous-traitant de trafics organisés par un commissionnaire de transport de type OFP. Il est clair aussi que l'on sort de la hiérarchie ferroviaire traditionnelle voyant, dans les chemins de fer « secondaires », des sous-traitants passifs d'un opérateur à longue distance seul concepteur du service au client. En fait on voit se dessiner la perspective d'une offre présentée par des commissionnaires de transports/logisticiens qui s'appuient sur des OFP, qu'ils contrôlent ou non, pour la collecte/distribution et sur des EF nationales pour les parcours à longue distance, à l'image des offres bâties par Eurorail/Régiorail et BD Rail Services.

Les opérateurs ferroviaires de proximité sur le terrain

Les conclusions de la mission *fret ferroviaire et développement territorial* se sont diffusées. Elles ont provoqué la création d'OFP dont le premier, la Compagnie Ferroviaire Régionale (CFR), se situe dans le Nivernais Morvan. Elles se sont faites avec l'engagement des chargeurs, en l'occurrence ici les groupes La-

“*La concentration de trafics est une fonction à haute valeur ajoutée pour la chaîne ferroviaire, analogue à celle du groupage/dégroupage dans la messagerie.*”

CFR Morvan



En 2006, mobilisation des chargeurs (produits de carrière) avec la création de Proffer Morvan, le 30 mai.

- 2009 : suite à un déraillement, fermeture de la ligne Cercy la Tour-Epiry.
- Projet de remise en état proposé par CFR, pour 5 M€ (contre un devis initial de 17 M€), associé à un projet de desserte de type OFP.

Tour de table : CFR, chargeurs (Lafarge et Eiffage), transporteur logisticien régional Cassier.

- 2010 : CFR reçoit sa licence ferroviaire et son certificat de sécurité. Premier train en octobre 2010 et démarrage progressif depuis mars 2011.
- Contrat de PGI attribué par RFF sur appel d'offres, en activité depuis octobre 2010, renouvelé en 2013.
- Augmentation du capital : entrée majoritaire de Régiorail (Eurorail+RDC).
- 2013 : 200 000 tonnes - 3 locomotives et proche de l'équilibre financier.

Régiorail LR (TPCF) Pyrénées-Orientales



L'OFP est né de la réaction des collectivités territoriales, qui n'acceptaient plus de voir croître le trafic routier dans la vallée de l'Agly, tandis que le trafic ferroviaire s'effondrait sur la ligne Rivesaltes-Saint-Martin Lys (450 000 t en 1994 – 10 000 t en 2009). TPCF, opérateur de train touristique, est sollicité.

- 2010 : Licence et certificat de sécurité pour TPCF Fret et début des opérations.
- 2012 : TPCF, pour financer son développement, change de modèle et Régiorail rentre au capital. TPCF développe un service régional (pâte à papier Saint-Gaudens-Alumine Gardanne-Bois Caudiès et Castres - Manceuvre au Boulou).
- 2013 : 150 000 t - Parc porté à quatre locomotives dont une BB 27000 électrique - Équilibre financier.

¹ L'association « Objectif OFP » a été fondée par l'Association des Usagers de transport de Fret (AUTF), l'Association des Ports Intérieurs Français (AFPI), CCI France, la Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises (CGPME), la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), Transport et Logistique de France (TLF), Union des Ports Français (UPF), Réseau Ferré de France, avec le support initial de FNTP, FNTR et CDC. La quasi-totalité des OFP existants sont membres d'Objectif OFP qui, en accord avec eux, les représente au sein de l'UTP.

² PGI : Prestataire Gestionnaire d'Infrastructure

farge et Eiffage. Le projet a suscité de l'intérêt dans le tissu économique, inquiet des conséquences d'un recul structurel du fret ferroviaire en France. L'association *Objectif OFP* s'est créée en 2010 dans ce contexte ¹, tandis que la loi « ORTF » et la loi de réforme portuaire ouvraient la voie à des opérateurs gestionnaires d'infrastructure (RFN et réseaux portuaires).

Quelle est la situation des OFP aujourd'hui ? [7]

- 5 OFP EF territoriaux opérationnels : CFR Morvan, TPCF Régiorail LR, RDT 13, Bourgogne Fret Service (Europorte - Cerevia) et Régiorail Lorraine ;
- 4 OFP EF territoriaux en lancement : Agenia, Fer Alliance, O²FP Chalons, Ferrivia ;
- 2 OFP portuaires opérationnels : OFP Atlantique, Normandie Rail Services ;
- 5 EF nationales ont des implantations territoriales : Europorte, Châtillonnois, VFLI Strasbourg, OSR Nord-Pas-de-Calais, CFL Cargo Lorraine ;

- 4 PGI ² sur le RFN (dont CFR) et 9 PGI portuaires.

Ces premiers OFP ont traité en 2013 environ 2 millions de tonnes de fret, souvent reprises à la route ; cela représente 3 % des tonnages transportés par le fer en 2013. En revanche, de très nombreux obstacles doivent être levés si on veut atteindre rapidement les 20 à 25 OFP EF territoriaux ou portuaires possibles [8]. 25 OFP, drainant 300 000 tonnes chacun, apporteraient 8 à 10 % de volume de plus aux EF nationales. Dans un système à forts coûts fixes, cela représente un gain de marge d'exploitation très supérieur pour les EF nationales, mais aussi un apport de souplesse et d'adaptabilité.

Les perspectives ouvertes par la Conférence pour le fret ferroviaire

Les OFP, contrairement à la situation allemande où l'histoire ferroviaire et l'ouverture à la concurrence dès 1994 ont permis l'existence d'environ

RDT 13



La Régie RDT 13 a plus de 100 ans d'expérience ferroviaire territoriale dans la continuité des chemins de fer départementaux. Elle exploite 70 km de voies propres entre le Pas des Lanciers et La Mède (produits pétroliers).

- Depuis 2005 élargissement du domaine d'intervention pour compenser la baisse des trafics pétroliers : manœuvres, exploitation ITE et triages et entretien des voies du GPM Marseille.
- 2011 : obtention de la licence et du certificat de sécurité transformant RDT 13 en entreprise ferroviaire régionale intervenant sur le RFN.
- 2012 : le parc de locomotives existant (huit machines de 600 à 1400 CV) est renforcé par deux Vossloh 2000 de 3000 CV aptes au RFN. Début des opérations sur RFN « spot » en juillet 2012, pour BD Rail Services fin 2012.
- 2013 : montée en régime (un train par jour pour Communauté de Marseille) - Parc porté à 4 Vossloh 2000.

OFP Atlantique



Le port de La Rochelle a créé en 2010 un Opérateur Ferroviaire Portuaire : OFP La Rochelle, actionnariat Port (75,1 %) - ECR (24,9 %). Sa mission : accompagner le développement du Port en réalisant le transport ferroviaire de marchandises portuaires d'origine ou à destination du Port pour tout client sur l'ensemble du territoire français.

- Début de l'exploitation le 8 octobre 2010, base deux trains par semaine.
- 2012 : un train par jour, 250 000 t, résultat à l'équilibre.
- 2013 : le port de Nantes entre au capital, OFP Atlantique est créé (La Rochelle 50,2 % - Nantes 24,9 % - ECR 24,9 %). 350 000 t constituées de céréales, produits pétroliers, pâte à papier et de flaconnage - Effectif environ 20 personnes, quatre locomotives de ligne (mises à disposition par ECR) - Bénéficiaire.

70 opérateurs territoriaux ou portuaires parmi les 250 détenteurs de licence d'entreprise ferroviaire (transport de voyageurs, logisticiens, commissionnaires de transport), remettent en cause un demi-siècle où l'offre de services ferroviaires était identifiée à un seul acteur, la SNCF, situation progressivement partagée avec les « nouveaux entrants » à partir de 2006. Comment imaginer, dans le domaine du fret et dans le foisonnement actuel du marché, qu'un acteur centralisé puisse appréhender la totalité des situations générées par une demande territoriale diversifiée, foisonnante, européenne ? Comment imaginer que des logisticiens d'origine routière, intéressés au report modal sous la poussée du marché, accepteront de renoncer à la maîtrise de leurs clients et voir le report modal se faire contre eux ? Est-il réaliste, la route ayant un rôle structurant et dominant, d'imaginer un report modal se faisant contre elle ?

La Conférence Fret a mis en évidence, sous la poussée des chargeurs eux-mêmes, l'impor-

tance pour notre économie, pour la reconquête de l'industrialisation de nos territoires, d'une réponse ferroviaire compétitive répondant aux besoins actuels, notamment dans le domaine du trafic diffus, que Fret SNCF considère hors de son domaine de pertinence, et très peu abordé par les opérateurs alternatifs. Elle a mis en avant l'importance de la proximité, dans le cadre d'un groupe ad hoc présidé par CCI France. La moisson d'idées a été riche, de nature à donner un second souffle à des OFP confrontés au défi de s'imposer dans une culture ferroviaire nationale peu habituée aux initiatives locales et méfiante à leur égard. Un plan d'action systémique, capitalisant les avancées des OFP existants et la dynamique de la Conférence est engagée.

Propager la mobilisation des acteurs économiques locaux

Il n'y a aucun modèle d'OFP, chaque cas est particulier et doit « inventer » son chemin. Il y a

³ GIU : Gestionnaire d'Infrastructure Unifié

⁴ ITE : Installation Terminale Embranchée

toutefois quelques constantes incontournables dont la mobilisation et le volontarisme des acteurs économiques locaux, chargeurs et professionnels de la logistique. Le groupe proximité de la Conférence animé par André Marcon, Président de CCI France a préconisé et lancé un Tour de France du Fret ferroviaire, sous l'égide des CCI, en liaison avec les Régions, les DREAL, RFF et Objectif OFP.

Ouvrir les installations ferroviaires territoriales à des initiatives fret

Cela implique de lever la barrière culturelle invisible faisant du potentiel ferroviaire fret d'un territoire un domaine ferroviaire « réservé » peu accessible à des professionnels de la logistique susceptibles de promouvoir des projets innovants. L'expérience, même restreinte des premiers OFP, montre l'importance, et la difficulté, d'ouvrir ce nouveau chemin. Ce sera un test de la capacité du nouveau GIU ³ à donner accès aux données sur la configuration du réseau, les installations, leur état, leur niveau d'entretien, sur sa capacité à stimuler un nouveau regard sur ces installations et les ouvrir à de nouveaux utilisateurs innovants. Cette démarche devra aussi interroger l'exception française qui réduit le nombre d'ITE ⁴ et ne dispose d'aucune incitation à la création de nouveaux ITE (contrairement à l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche et aux recommandations de la Commission Mobilité 21).

Revoir l'entretien et l'exploitation des capillaires fret ; ouvrir un droit à l'expérimentation

Un fort consensus s'est exprimé sur l'importance des lignes capillaires (céréales, granulats, bois, eaux de source...) et leur rôle de capteurs de flux à longue distance. La nécessité a été soulignée de repenser leurs modalités d'entretien enfermées dans l'alternative : absence d'entretien conduisant à leur fermeture de fait ou entretien coûteux fondé sur des référentiels inadaptés à des lignes parcourues par des trains de fret à faible vitesse. Un programme de simplification des modalités d'exploitation a aussi été décidé pour sortir des contraintes limitant et rigidifiant la capacité de ces lignes, sans ap-

port à la sécurité, voire contreproductives. L'expérience des trains touristiques associant un haut niveau de sécurité, des méthodes d'entretien efficaces, adaptées à leur performance, laissant place à la responsabilité locale, a été évoquée. Un droit à l'expérimentation territoriale a été ouvert.

En guise de conclusion

S'il veut jouer un rôle dans une Europe ferroviaire du développement durable, le fret ferroviaire français doit se repenser et oser sa mutation. Il a besoin d'un opérateur national puissant, ouvert à l'Europe, tourné vers l'intermodalité et l'international, avec le réseau de partenariats diversifiés que cela exige. Il doit tirer profit de la création d'opérateurs alternatifs adossés à des groupes intéressés par le ferroviaire et apportant des idées novatrices et l'aiguillon de la concurrence. Il doit aussi redécouvrir et réinventer son lien avec les territoires, susciter des acteurs et des manifestations d'intérêt locales, comme le sont devenues les Régions pour les TER, et selon des modalités qui seront très différentes. Il doit aussi accepter, sans combats d'arrière-garde contre-productifs, de tourner la page d'une longue histoire, prestigieuse, où le fret ferroviaire français a reposé sur un acteur national unique. Le pluralisme est inéluctable si le rail veut conquérir les espaces nouveaux que lui offre l'Europe ; c'est une source d'innovations techniques et organisationnelles qui offriront de nouveaux horizons à tous les cheminots. Et ce n'est pas le moindre des défis, car cette histoire est aussi le ciment de la culture ferroviaire française.

Jacques CHAUVINEAU
Président d'Objectif OFP

André THINIÈRES
Délégué d'Objectif OFP

contact@objectif-ofp.org
www.objectif-ofp.org



Opérateurs Ferroviaires de Proximité
... Le fret ferroviaire
au service des ports et des territoires

Sources

- [1] Études et présentations SETRA.
- [2] Publications Service de l'Observation et des Statistiques du CGDD.
- [3] CGDD Analyse des déterminants du trafic ferroviaire et comparaison avec l'Allemagne (n° 87 juillet 2013).
- [4] Blog Patrick Charpentier <http://vivelefretferroviaire.over-blog.com/>.
- [5] Handbuch Schienengüterverkehr Édition 2010.
- [6] Short Lines and Regional Railroad - Facts and Figures Édition 2014.
- [7] Présentations des intervenants aux « Journées OFP ».
- [8] Évaluation d'expérimentation d'OFP - INRETS - Laetitia Dablanc, Patrick Niérat, Cécile Ruby.

PROFSSIONNELS
DU SECTEUR FERROVIAIRE...



... FAITES LE CHOIX DE LA RÉFÉRENCE DE LA PRESSE **PRO** DU FERROVIAIRE



OUI, JE M'ABONNE POUR 1 AN / 11 NUMÉROS
À LA REVUE GÉNÉRALE DES CHEMINS DE FER

Retournez ce bordereau ou votre demande sur papier libre, accompagné de votre règlement,
sous enveloppe affranchie à l'adresse suivante : **HC ÉDITIONS - Service Abonnements RGCF - 164, rue de Vaugirard - 75015 Paris**

	Particulier*	Institution/Entreprise**
France	<input type="radio"/> 119 €	<input type="radio"/> 189 €
Union européenne	<input type="radio"/> 149 €	<input type="radio"/> 235 €
Reste du monde	<input type="radio"/> 159 €	<input type="radio"/> 249 €

* Pour acheminement à une adresse personnelle uniquement

** Pour les entreprises de l'Union européenne, merci de préciser votre numéro de TVA intracommunautaire

Modalités de paiement :

- Par chèque à l'ordre de HC Éditions - RGCF
 Par carte de crédit (CB/EuroCard/MasterCard/Visa)

N°

Expire : / Cryptogramme

- Par virement, au bénéfice de :

Titulaire du compte : HC ÉDITIONS - RGCF
Domiciliation : BNP PARIBAS PARIS SAINT-GERMAIN
Code Banque : 30004 Code Agence : 00387
Compte : 00010203317 Clé RIB : 20
IBAN : FR76 3000 4003 8700 0102 0331 720
BIC : BNPAFRPPPRG

**INDIQUEZ ICI L'ADRESSE À LAQUELLE DOIT ÊTRE
EXPÉDIÉE VOTRE REVUE CHAQUE MOIS**

Institution / Entreprise :

N° TVA intracommunautaire :

Nom : Prénom :

Fonction / Service :

Adresse :

Code postal : Ville :

Pays : Téléphone :

E-mail :

Montant total de la commande :

Date : Signature obligatoire :