

mars 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°23

www.debatpublic-pln2015.org



Réseau ferré de France

CONTACT >

Réseau ferré de France

Direction régionale Languedoc-Roussillon

185 rue Léon Blum - BP 9252

34043 Montpellier Cedex 1

Tél : 33 (0)4 99 52 21 70

Site : www.rff.fr



Port-La Nouvelle : une ouverture pour le fret ferroviaire

À mi-chemin entre Marseille et Barcelone, au cœur de l'arc méditerranéen et au carrefour des autoroutes A9, A61 et A75, le port de commerce de Port-La Nouvelle occupe une place stratégique entre les Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, mais aussi à plus grande échelle entre la France et l'Espagne.

Port-La Nouvelle est le 3ème port français de la côte méditerranéenne, le 2ème pour l'importation des produits pétroliers (et 9ème de France) et le 1er port méditerranéen pour l'exportation des céréales.

Les connexions ferroviaires sont facilitées par la présence des plates-formes logistiques intermodales de Perpignan et du Boulou à la frontière espagnole, dont certaines dessertes rejoignent les pays riverains de la Manche et de la Mer du nord.

Le projet d'extension des infrastructures portuaires de Port-La Nouvelle constitue un fort enjeu pour Réseau ferré de France.

Pour RFF, l'ambition est de mettre en place des politiques commerciales et de développement coordonnées avec ses partenaires, pour garantir aux entreprises ferroviaires un accès attractif aux zones portuaires, et le développement de ces dernières.

Les voies ferrées portuaires

Dans le cadre de la décentralisation et de la révision du Code des ports maritimes, les autorités portuaires disposent de nouvelles compétences en matière de gestion et de développement des voies ferrées portuaires. À ce titre, Réseau ferré de France a engagé des discussions avec le Conseil régional du Languedoc-Roussillon afin de transférer le patrimoine ferroviaire portuaire de Port-La Nouvelle. De même, un transfert est en cours de finalisation pour le port de Sète.

Réseau ferré de France : un acteur central du transport de marchandises

Créé en 1997, Réseau ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, dont 2 000 km de lignes à grande vitesse, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

Présent sur l'ensemble du territoire avec 12 directions régionales, RFF ouvre et simplifie l'accès au réseau au quotidien, à l'écoute de tous les acteurs du transport de fret et de voyageurs. RFF conduit ses projets de manière écoresponsable, contribuant à faire du rail le mode de transport le plus respectueux des territoires et de l'environnement.

RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008 - 2015. Dans le cadre du Grenelle de l'environnement et des orientations gouvernementales, RFF met en œuvre la politique nationale de modernisation du réseau existant et de déploiement de lignes nouvelles.

Les engagements du Grenelle et le contrat de performance en faveur du fret ferroviaire

Une priorité de Réseau ferré de France est d'atteindre les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement, notamment d'augmenter la part modale des trafics autres que routiers et aériens de 14% à 25% d'ici 2022.

Pour relever ce défi, la mobilisation de tous les acteurs concernés est indispensable : Etat, entreprises de transport ferroviaire et de logistique, gestionnaire du réseau, opérateurs ferroviaires, ports maritimes, acteurs du transport combiné, autorités organisatrices de transport, collectivités territoriales, Europe...

Le 3 novembre 2008, Réseau ferré de France a signé avec l'État un contrat de performance dont l'un des volets vise à améliorer la productivité du réseau pour remplir les objectifs du Grenelle de l'environnement et réussir le report modal.

L'Engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF)

Avec l'engagement national pour le fret ferroviaire (ENFF), Réseau ferré de France porte haut l'ambition de faire du fret ferroviaire un mode de transport d'avenir. Présenté par l'État en septembre 2009, cet engagement se structure autour de huit axes stratégiques d'actions, qui représentent près de 7 milliards d'euros d'investissements d'ici à 2020.

1/ Créer un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées pour transporter toujours plus de camions sur des trains (AFPL) en autorisant la circulation de trains plus longs : train de 850 mètres inauguré le 19 janvier 2012 au Boulou.

2/ Doubler le transport combiné de marchandises, en modernisant les terminaux de transport combiné : allongement jusqu'à 750 m du chantier de transport combiné de Perpignan pour plus d'efficacité.

3/ Créer des opérateurs ferroviaires de proximité ou portuaires (OFP) pour développer le fret ferroviaire à partir des ports et sur des territoires au trafic peu dense : 1er OFP de France sur Rivesaltes - Axat.

4/ Développer le fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports.

5/ Créer un réseau orienté fret en consacrant plus d'un milliard d'euros à la modernisation du réseau fret.

6/ Supprimer les goulets d'étranglement pour un réseau plus fluide et offrant plus de capacité de circulation aux trains de fret : Contournement de Nîmes et Montpellier (mise en service prévue avant la fin 2017) et amélioration de la capacité sur l'axe historique Nîmes - Perpignan.

7/ Améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français en doublant le trafic : 3 ports maritimes et un port fluvial embranchés en Languedoc-Roussillon (Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres, L'Ardoise).

8/ Améliorer le service offert aux transporteurs et moderniser la gestion des sillons.



Les corridors fret : un enjeu stratégique

Il existe un véritable potentiel de trafic ferroviaire européen. Les corridors ferroviaires européens visent à accroître ce trafic en améliorant l'interopérabilité technique ainsi que la qualité de service sur ces axes, notamment aux points frontières. Le développement de ces corridors répond à l'idée de promouvoir un réseau ferroviaire européen à priorité fret, sur lequel le transport sera plus fiable et plus performant en termes de temps de parcours, et en capacité.

Sous l'impulsion de l'Union européenne, des études ont été lancées dès 2005 sur 6 corridors de fret européens, identifiés de 1 à 6. Ces corridors ont été retenus en raison de leur rôle dans l'écoulement du trafic en Europe. Sur ces corridors transitent quelque 20% du volume total de fret européen, tandis qu'ils ne représentent que 6% de la longueur des voies du RTE-T (Réseau transeuropéen de transport).

Trois de ces corridors traversent la France ; parmi eux, le **corridor 6** Valence – Lyon – Turin – Budapest est long de 3 000 kilomètres. Il est géré par un groupement européen à intérêt économique (GEIE), qui regroupe les acteurs ferroviaires concernés par le projet. Les statuts du GEIE corridor 6 ont été signés le 16 juillet 2007 à Rome.

Pour tirer profit au maximum de la mise en œuvre des corridors de fret, la France doit veiller à ce que ses ports soient rattachés à ces corridors.



Le transport de marchandises en Languedoc-Roussillon

La région Languedoc-Roussillon concentre de nombreux acteurs ferroviaires.

>> De nombreuses entreprises de transports ferroviaires

Aujourd'hui, plus d'une vingtaine d'entreprises ferroviaires (EFs) possèdent un certificat de sécurité permettant de transporter des marchandises sur le réseau ferré national.

En Languedoc-Roussillon, les principales entreprises ferroviaires nationales et le premier opérateur ferroviaire de proximité (OFP) réalisent quotidiennement des services sur plusieurs sites industriels de production, de stockage ou de logistique. Cette proximité entre les acteurs permet aux chargeurs d'avoir accès à différents modes d'organisation ferroviaire adaptés à leur organisation.

>> Des techniques ferroviaires multiples pour répondre à vos besoins

En zones publiques ou privées, de nombreuses possibilités de chargement/déchargement existent en Languedoc-Roussillon :

- > des espaces de chargement depuis les entrepôts, des cours marchandises, des quais portuaires...
- > des sites de transport combiné publics et privés avec mise à disposition de portiques (Perpignan, Sète, Le Boulou)
- > un site de chargement de poids-lourds (principe de l'Autoroute ferroviaire au Boulou),
- > des échanges facilités avec l'Espagne par le point frontière historique de Cerbère ou par la nouvelle liaison internationale Perpignan-Figueras (avec continuité de l'écartement ferroviaire généralisé à tous les trains depuis janvier 2013).



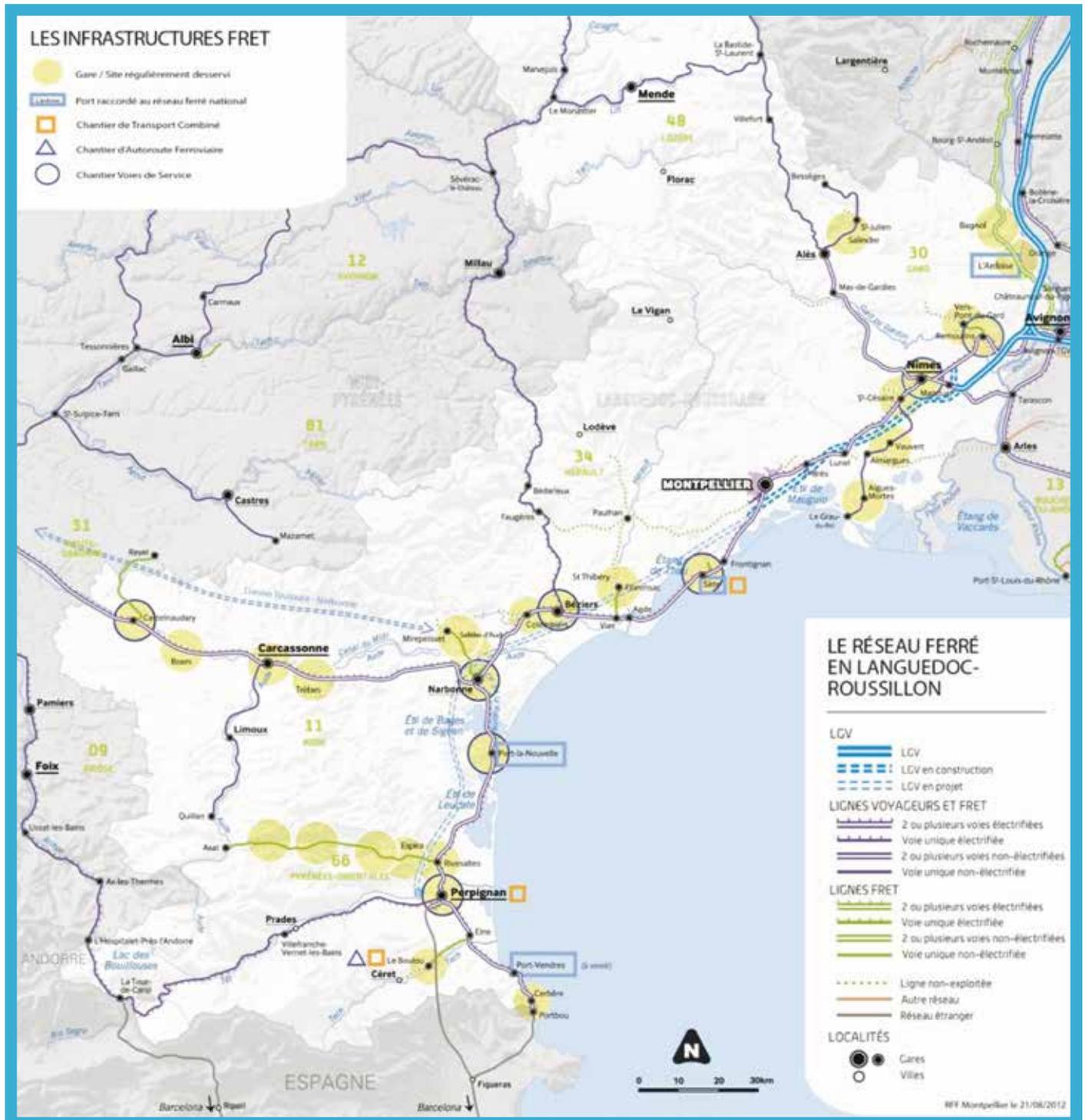
> Corridor : Infrastructure exploitée en commun par plusieurs gestionnaires pour permettre la circulation de trains de fret sur un même itinéraire.



>> Des zones logistiques dédiées

Avec plus de 150 zones logistiques raccordées au réseau ferré national, de nombreuses possibilités s'offrent aux chargeurs :

- > 3 ports maritimes,
- > 1 port fluvial,
- > 4 chantiers multi techniques,
- > 60 embranchements actifs et 40 réactivables,
- > 300 km de voies de services,
- > des terrains disponibles à proximité du réseau,
- > de nombreuses zones d'activités industrielles en cours de réhabilitation et de création.



Crédit photos et cartes :

© Ph. Giraud – Terre de sud – RFF et RFF