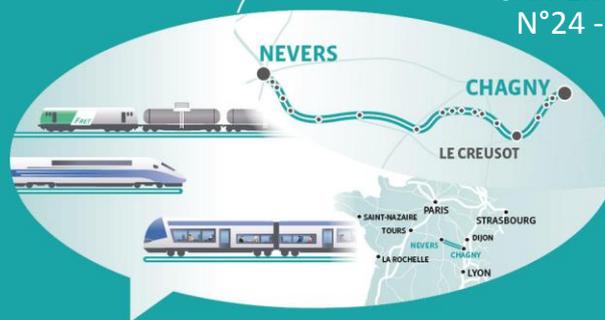


## DÉBAT PUBLIC

VOIE FERRÉE  
CENTRE EUROPE  
ATLANTIQUE

Du 15 décembre 2016 au 20 mars 2017



## CAHIER D'ACTEUR

## Comment revivifier le fret ferroviaire ?



## OBJECTIF OFP

**Les membres d'Objectif OFP :** CCI France, la CGPME, les associations des ports maritimes et fluviaux (UPF et AFPI), les chargeurs de fret (AUTF), les logisticiens de TLF, les carriers de l'UNPG, SNCF Réseau, la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF), membres fondateurs, rejoints par huit opérateurs de proximité territoriaux (CFR Morvan, TPCFdevenu Regiorail Sud, RDT13, Bourgogne Fret Service (Europorte-Cerevia), Régiorail Lorraine, Régiorail Rhône Alpes, Ferrivia, Combrail, le petit dernier), et quatre opérateurs portuaires (OFP Atlantique, Normandie Rail Services (SNCF), Régiorail Provence, OFP Sud-Ouest).

**Contacts :**

60, rue Anatole France

92300 Levallois-Perret

Tel : 01 41 05 00 07

Courriel : [contact@objectif-ofp.org](mailto:contact@objectif-ofp.org)Site WEB : [www.objectif-ofp.org](http://www.objectif-ofp.org)

Président : Jacques Chauvineau

Délégué : André Thinières

La capacité des entreprises et des ports à accéder à un mode ferroviaire local performant est une condition essentielle de leur compétitivité. L'offre de services ferroviaires et logistiques adaptés et respectueux de l'environnement est un élément clé de l'attractivité des territoires, des ports et des bassins d'emploi.

Le fret ferroviaire français a subi une baisse très importante depuis 2000, alors qu'il augmentait en Europe, et plus particulièrement en Allemagne (-40% en France, + 40% en Allemagne).

Les causes sont multiples, mais les études du CGEDD montrent qu'elles sont liées à une inadéquation de l'offre, plus qu'à la baisse, réelle, de certains trafics.

Un des aspects de cette inadéquation de l'offre est le manque d'approche territoriale de l'opérateur historique ; véritables PME ferroviaires, les OFP ont pour objectif d'optimiser la desserte locale et régionale du fret ferroviaire, qui peut représenter jusqu'à 50% du coût d'acheminement. Les lots de wagons collectés sont ensuite acheminés vers des plateformes d'échange où ils seront repris par des opérateurs à longue distance ; les OFP peuvent aussi réaliser des trains complets sur des distances pertinentes, offrir des services de manœuvre sur plateformes multimodales et assurer la maintenance des lignes capillaires dans des conditions permettant leur viabilité.

Dans les pays où ils existent (notamment en Allemagne et aux USA), les OFP collectent et distribuent une part importante du fret ferroviaire (25% aux USA) et entretiennent les lignes locales.

Six ans après leurs premières opérations, les OFP français traitent déjà 8% du tonnage de fret ferroviaire et entretiennent 10% des capillaires fret.

Mais pour que les OFP puissent jouer pleinement leur rôle, il faut que le réseau ferré national soit remis en état et rendu plus performant et permette réellement de relier les divers bassins d'activité ; la mauvaise qualité des infrastructures ferroviaire joue aussi en effet un rôle important dans cette inadéquation de l'offre face à une demande soutenue.

# POURQUOI OBJECTIF OFP SOUTIENT LE PROJET VFCEA PRESENTE

Cette contribution sera centrée sur le fret ferroviaire, et il faut remercier les organisateurs du débat public et SNCF Réseau pour la qualité et la richesse des éléments d'appréciation qui ont été mis à disposition des participants.

Depuis 30 ans l'Etat et la SNCF ont laissé se dégrader l'état matériel et technique du réseau conventionnel, qui n'a fait l'objet que de très peu d'investissements de productivité ; notre réseau est essentiellement radial, alors que les flux de l'économie moderne deviennent diffus et que le réseau autoroutier et de voies rapides est de plus en plus maillé. Par exemple, un trafic de fret Rennes Macon doit impérativement passer par Paris, noeud naturellement encombré, et pour au moins 10 ans perturbé par des travaux de capacité (Grand Paris) et de rénovation. L'entreprise Combiwest, qui s'était spécialisée dans les flux Bretagne Vallée du Rhône a dû cesser son activité, en partie du fait de la mauvaise qualité des sillons offerts.

Le projet offre à l'évidence une voie indispensable de contournement de la région parisienne, mais cet aspect ne doit pas occulter tous ses autres apports.



## ASPECTS TERRITORIAUX

Le CPER est appelé à financer un projet qui a un impact positif sur le fret ferroviaire de plusieurs régions :

- La Région Bourgogne Franche Comté est directement intéressée par une ouverture vers l'ouest, permettant de relier ses producteurs, notamment agricoles, et ses importantes bases logistiques, portuaires (Pagny) et ferroviaires (OFP CFR – Gevrey), à la façade atlantique
- Les Régions desservies vers l'Ouest vont enfin profiter à plein d'une artère ferroviaire moderne, et de travaux financés depuis plus de 25 ans :
- Les Ports de Nantes et la Rochelle (OFP Atlantique) ont investi et déployé beaucoup d'énergie pour développer leur part modale ferroviaire, en particulier dans le domaine des céréales ; la modernisation du chaînon manquant Nevers Chagny va permettre un élargissement de leur hinterland.



- La Région Bretagne a besoin d'un accès à la vallée du Rhône pour ses produits et ses approvisionnements, et le passage obligé en banlieue parisienne est très pénalisant, et sujet à des perturbations du fait des travaux en cours.

## DESSERTES NATIONALES ET INTERNATIONALES

Outre son intérêt propre de maillon d'une future VFCEA, le projet permet aussi de soulager la branche frontière allemande – Paris –Tours, très chargée, du corridor européen no 4 (dit « atlantique »), et assure

une communication entre le corridor 2, mer du Nord – Méditerranée et le corridor 4

La décision de réaliser la liaison ferroviaire Lyon Turin donne un nouvel intérêt à la relation avec les ports de l'Atlantique que permet le projet ; il ne semble d'ailleurs pas que cet aspect ait été pris en compte dans l'étude socio-économique.

Enfin le projet apporte une alternative ferroviaire à la route RCEA, dont l'encombrement et le danger choquent les populations mitoyennes ; l'étude relève un trafic quotidien de 4000 camions, soit entre 8 et 10 millions de tonnes par an ; en considérant un partage modal comparable à la moyenne nationale (10%), on pourrait obtenir le transfert d'un million de tonnes par an, alors que l'étude socio-économique prévoit un trafic total d'un million et demi de tonnes.

## SCENARIOS DE REALISATION

Le projet peut avoir des effets positifs immédiats aux plans territorial et national, sous réserve de bien cibler l'usage des fonds prévus dans le cadre du CPER.

En effet, toutes les considérations précédentes ne tiennent pas compte de l'urgence de remédier aux graves défauts du réseau ferré national, qui impactent beaucoup plus le fret ferroviaire que les dessertes voyageurs ; en effet les très importants travaux de rénovation et modernisation du réseau (environ 3 milliards d'euros par an) sont réalisés essentiellement de nuit, lorsque roulent les trains de fret.

Toutes les circulations sont perturbées, en particulier en région parisienne, et le rattrapage d'une situation normale n'est pas prévu avant dix ans ; la possibilité de disposer d'un contournement, en bon état aurait un effet considérable sur la robustesse et l'efficacité du réseau entre l'ouest et le sud-est de la France.

L'option 1 offre des aspects voyageurs intéressants, mais présente un bilan économique très négatif, contrairement à l'option 2 ; de plus elle ne permet qu'une électrification et une modernisation partielles de Chagny Nevers, repoussant encore la valorisation des investissements des 25 dernières années et l'effet

positif sur la desserte TER le long de la VFCEA et sur le fret.

En revanche, grâce aux dispositions du CPER, si l'option 2 « électrification complète et modernisation de Nevers-Chagny » est retenue, elle peut être réalisée en moins de 5 ans :

- Les études sont sensiblement plus simples que celles de l'option 1
- La réalisation peut être accélérée par le recours à la sous-traitance complète, que SNCF Réseau commence à pratiquer, et l'utilisation de techniques nouvelles comme la mise en œuvre de grave bitume pour augmenter le gabarit dans les tunnels.

# CONCLUSION

Objectif OFP salue la décision de l'Etat et de la Région d'avoir inscrit le projet dans le champ du CPER et recommande vivement la réalisation rapide de l'option 2 ( électrification et modernisation de Chagny Nevers), dont le bilan économique est positif, et dont l'impact économique régional et national est important et rapide.



**cndp** Commission nationale  
du débat public

Commission particulière du débat public VFCEA  
28 boulevard Henri-Paul Schneider, 71200 Le Creusot  
Tél +33 (0) 9 64 42 71 67  
vfcea@debatpublic.fr  
<https://vfcea.debatpublic.fr>