UN ÉLAN NÉCESSAIRE
POUR LE FRET FERROVIAIRE
EN RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Ceser
Centre-Val de Loire
SOMMAIRE

AVIS……………………………………………………………………………………………………………………………..3
Adopté à l’unanimité par le Conseil économique, social et environnemental de la région Centre-Val de Loire au cours de la séance des 20 et 21 juin 2016
Présenté par Pierre CHEZALVIEL

RAPPORT…………………………………………………………………………………………………………………………….11
Présenté par Daniel BERNARD

INTRODUCTION ……………………………………………………………………………………………………………………………13

1 - SITUATION DU FRET FERROVIAIRE ……………………………………………………………………………………………………………………………15
1.1 - Situation au niveau mondial et européen………………………………………………………………………………………………………………15
1.2 - Situation au niveau national ……………………………………………………………………………………………………………………………17
Une baisse constante du fret ferroviaire depuis des dizaines d’années …………………………………………………………………………………17
Longueur des réseaux d’infrastructure…………………………………………………………………………………………………………………………19
Type de fret ferroviaire ……………………………………………………………………………………………………………………………20
L’ouverture du marché du fret ferroviaire……………………………………………………………………………………………………………………20
Les autoroutes ferroviaires ……………………………………………………………………………………………………………………………21
La mise en place d’Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)…………………………………………………………………………………………22
1.3 - Situation au niveau régional ……………………………………………………………………………………………………………………………23
Le poids du fret ferroviaire en région ………………………………………………………………………………………………………………………23
L’axe VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) entre Nantes et Lyon / Bâle-Mulhouse …………………………………………………………………………24
Le projet d’Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en région Centre ………………………………………………………………………………………26
1.4 - Les orientations nationales en termes de transports et de logistique ……………………………………………………………………………26
Objectifs au niveau européen ………………………………………………………………………………………………………………………………27
Engagement national pour le Fret Ferroviaire ………………………………………………………………………………………………………………………27
Schéma National pour la Mobilité Durable ………………………………………………………………………………………………………………………28
Conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire …………………………………………………………………………………………………28
Conférence ministérielle pour le fret fluvial …………………………………………………………………………………………………………………29
Conférence ministérielle pour la logistique ………………………………………………………………………………………………………………………29
Stratégie nationale portuaire ……………………………………………………………………………………………………………………………29

2 - ATOUTS ET OBSTACLES EN REGION CENTRE-VAL DE LOIRE …………………………………………………………………………………31
2.1 - Les atouts en région Centre-Val de Loire …………………………………………………………………………………………………………………31
Une position géographique idéale ……………………………………………………………………………………………………………………………31
Des infrastructures existantes à valoriser ………………………………………………………………………………………………………………………31
L’implication forte de la Région Centre-Val de Loire en faveur du fret ferroviaire ………………………………………………………………………32
2.2 - Les opportunités sur la région Centre-Val de Loire …………………………………………………………………………………………………34
La proximité des ports de l’Atlantique et de la Normandie.......................................................... 34
Les céréales, un produit adapté pour le transport ferroviaire......................................................... 34
D’autres trafics à maintenir ou à (re)conquérir, via les ITE .............................................................. 34
Une région majeure au niveau logistique....................................................................................... 35

2.3 - Les opportunités au niveau national..................................................................................... 36
Avantage écologique …………………………………………………………………………………………… 36
Avantage logistique …………………………………………………………………………………………….. 37
Les opportunités dans un cadre rénové............................................................................................. 38
La possibilité de mise en place d’un cluster ou plate-forme de dialogues........................................ 38
Les opportunités de financement ....................................................................................................... 39
Les Grands ports maritimes ............................................................................................................ 39

2.4 - Les difficultés rencontrées pour développer le fret …............................................................ 41
Un manque de volonté politique au niveau national ........................................................................ 42
Un manque de garantie entrainant une perte de confiance .............................................................. 43
La situation du groupe SNCF ......................................................................................................... 43
L’état des lignes ferroviaires ........................................................................................................... 44
Les coûts liés au ferroviaire ............................................................................................................ 45
La concurrence de la route ............................................................................................................ 45
Les modalités d’utilisation des lignes ferroviaires ......................................................................... 46
Un manque criant de technologie .................................................................................................. 46
Le contexte européen et mondial .................................................................................................. 47

3 - PRECONISATIONS DU CESER .................................................................................................. 49
A destination du Conseil régional ................................................................................................... 49
A destination de l’Etat et de l’opérateur historique ......................................................................... 51
A destination de l’Etat, des acteurs du fret ferroviaire, du gestionnaire d’infrastructures ............... 52
A destination des acteurs du fret ferroviaire et de la logistique ..................................................... 53
A destination du gestionnaire d’infrastructures ............................................................................ 54

CONCLUSION ................................................................................................................................. 55
LEXIQUE .......................................................................................................................................... 56
BIBLIOGRAPHIE ............................................................................................................................. 59
COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL .................................................................................. 61
AUDITIONS ET REMERCIEMENTS ................................................................................................. 62
ANNEXES .......................................................................................................................................... 63
Annexe 1 : Note sur les compétences du fret ferroviaire ................................................................. 63
Annexe 2 : Organisation de la SNCF ............................................................................................... 64
Annexe 3 : Carte simplifiée du Réseau ferré national ..................................................................... 65
Annexe 4 : Carte du réseau ferré en région Centre-Val de Loire ...................................................... 66
Annexe 5 : Longueur du réseau d’infrastructures ferroviaire par région ....................................... 67
Annexe 6 : Liste des entreprises ferroviaires pouvant circuler sur le réseau national ..................... 68
AVIS

adopté à l’unanimité par le Conseil économique, social et environnemental de la région Centre-Val de Loire au cours de la séance des 20 et 21 juin 2016

SUR

« UN ELAN NÉCESSAIRE POUR LE FRET FERROVIAIRE EN REGION CENTRE-VAL DE LOIRE ? »

par

Monsieur Pierre CHEZALVIEL

(question dont le Conseil économique, social et environnemental régional s’est saisi en application de l’article L4241-1 du Code général des collectivités territoriales, relative à la composition et au fonctionnement des conseils économiques, sociaux et environnementaux régionaux)
Séance plénière des 20 et 21 juin 2016

RAPPORT « UN ÉLAN NÉCESSAIRE POUR LE FRET FERROVIAIRE EN RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE »

Le Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4131-2, L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l’avis des 2ème et 3ème commissions ;

Vu l’avis du Bureau ;

Monsieur Pierre CHEZALVIEL, rapporteur entendu ;

DÉLIBÈRE

La part du ferroviaire dans le transport de marchandises a fortement diminué depuis des dizaines d’années, tant au niveau national, qu’au plan régional. Pourtant le fret ferroviaire devrait permettre de répondre pleinement aux besoins économiques de certaines filières, tout en ayant un impact sur l’environnement beaucoup plus faible comparé au transport routier.

Sans revenir sur l’ensemble des atouts, des contraintes, ainsi que des préconisations formulées à destination des différents acteurs dans le rapport, le CESER souhaiterait insister plus particulièrement sur quelques points.
Un constat alarmant au niveau national …

En 1970, la part du ferroviaire pour le transport de marchandises était équivalente à celle par voie routière (autour de 40 %). Depuis, le fret ferroviaire a diminué progressivement, au profit de la route essentiellement, pour se situer à une part modale de 9,5 % aujourd’hui du total des marchandises transportées (pour mémoire : 30 % au début des années 80 et 20 % au début des années 90). Même si les situations sont différentes, certains pays européens comme l’Allemagne ou le Royaume-Uni voient leur trafic ferroviaire augmenter sur les dix dernières années.

Sans opposer le rail à la route, les deux étant complémentaires, il existe une concurrence déloyale pour le transport de marchandises. En effet, les conséquences liées au transport massif par route (dégradation des routes, accidentologie, pollution de l’air et effets sur la santé, embouteillages, empreinte écologique…) ne sont pas payées directement par les utilisateurs. Par contre, le système ferroviaire fait payer aux utilisateurs le transport par voie ferrée (60 % du coût du sillon).

Par ailleurs, le CESER a noté lors de ses auditions les difficultés rencontrées par les chargeurs. Ils ont notamment insisté sur la nécessité d’une garantie de service, en particulier en termes de respect des délais de chargement et des horaires de livraison. En effet, certaines entreprises ne souhaitent plus se mettre en danger pour un service ferroviaire très aléatoire.

… mais des opportunités à saisir

De 2012 à 2014, le volume de fret ferroviaire est resté stable autour de 32 à 32,5 milliards de tonnes-kilomètres (t.km). En 2015, on note même une légère augmentation (34 Mds t.km), soit + 5,6 % par rapport à 2014. Cette évolution est-elle conjoncturelle ou structurelle ? Quoiqu’il en soit, des actions concrètes et coordonnées sont indispensables afin de confirmer cette tendance et de redynamiser le fret ferroviaire dans les prochaines années.

La région Centre-Val de Loire possède des atouts considérables à valoriser : un bon maillage du territoire par le réseau ferré, aussi bien conventionnel que capillaire ; une position géographique idéale au carrefour de plusieurs axes ferroviaires en proximité du bassin parisien et des Grands ports maritimes des façades atlantique, méditerranéenne et de la Manche ; une production céréalière, adaptée au transport par voie ferrée… Il faut donc a minima maintenir le trafic existant aujourd’hui avec les utilisateurs actuels et idéalement conquérir des parts de marché pour des produits adaptés à ce mode de transport (céréales, granulats, produits chimiques…).

L’état du réseau, les travaux réalisés et engagés

De nombreuses actions structurantes restent à engager et les taux d'emprunt historiquement bas doivent favoriser ces ambitions. Ces opérations génératrices d'importants travaux peuvent également constituer une opportunité pour relancer l'activité économique régionale.

La Région Centre-Val de Loire est exemplaire en termes d’investissement financier dans le domaine. Le rapport indique la participation financière substantielle du Conseil régional ces dernières années sur les lignes capillaires, ainsi que sur la réouverture de lignes aux voyageurs qui profite également à pérenniser l’activité fret. Ainsi, les travaux sur la ligne Vendôme-Montoire se sont terminés en mai dernier, ceux sur la ligne Blois-Villefrancoeur sont en cours d’achèvement. L’échange entre les différents acteurs sur ces deux lignes a permis de mettre en place un engagement contractuel innovant, aboutissant à un montage financier entre les chargeurs, l’Etat, le Conseil régional et les autres collectivités territoriales.

Très récemment, la Région s’est engagée à participer au financement de la remise en état de six autres lignes capillaires (pour environ 55 km de linéaire) menacées de fermeture à court terme, au titre de sa compétence en matière de « développement économique ». Cela pourrait représenter 6 M€ de crédits régionaux. Le CESER souhaite que cette politique du Conseil régional perdure pour les prochaines années.

**L’implication nécessaire de l’ensemble des acteurs**

Pour le CESER, l’implication des différents acteurs, au niveau national comme au niveau régional, est impérative afin de maintenir et relancer le fret ferroviaire.

L’Etat se doit d’être moteur et d’impulser une politique en faveur de ce secteur, en lien direct avec les objectifs du livre blanc européen sur les transports qui a pour objectif un report de 30 % des transports de marchandises vers le fer et les voies navigables, ou encore des engagements pris dans le cadre du Grenelle de l’environnement et de la COP 21. Il se doit d’investir pour rénover et maintenir en état les lignes existantes, qui représentent un patrimoine et un outil à préserver.

Le CESER estime que le groupe SNCF, au travers de ses différentes branches, mène une politique ambigüe qu’il conviendrait de clarifier. Elle se fait souvent, et de façon incompréhensible, concurrence à elle-même entre les différents modes de transports proposés pour les voyageurs comme pour les marchandises (fer/route).

Le gestionnaire d’infrastructures se doit aussi d’adapter les investissements, ainsi que les coûts de maintenance, au type de ligne et à la circulation, tout en conservant les paramètres de sécurité. En effet, les trains de fret circulent à vitesse très réduite sur les lignes capillaires (autour de 20 km/h), ce qui ne nécessite pas les mêmes référentiels que pour une ligne conventionnelle.

Le gestionnaire d’infrastructures aura aussi tout intérêt à s’investir davantage dans les technologies de l’information et de la communication (TIC). Même si des avancées sont en cours, le fret ferroviaire reste très en retard dans ce domaine qui permettrait une meilleure réactivité et une plus grande fiabilité au niveau des sillons notamment, ainsi qu’un suivi des marchandises. D’une manière générale, des solutions innovantes peuvent émerger des territoires, que cela soit sur l’organisation ou la technique par exemple.
La polyvalence du personnel, qui existe déjà chez certains opérateurs ferroviaires, a été soulignée lors des auditions réalisées : elle permet de gagner en efficacité et donc en compétitivité, sans modifier les conditions salariales.

Compte-tenu des sommes engagées et de son implication, la Région est encouragée à coordonner son action, via le futur Schéma régional des infrastructures de transport, qui sera intégré au Schéma régional d’aménagement, de développement durable et d’égalité des territoires (SRADDET).

Au vu des auditions réalisées, il semble nécessaire de mettre en place au niveau régional un réseau de concertation de l’ensemble des acteurs en faveur du fret ferroviaire qui puisse échanger et construire avec les régions voisines. Cela pourrait prendre le contour d’une plate-forme de dialogue et de réflexion entre les divers partenaires. La Région pourrait se positionner comme animatrice de ce réseau.

Ce réseau pourrait chercher à renforcer les liens avec les Grands ports maritimes les plus proches et les plus accessibles, ceux de la façade Atlantique et de la Manche notamment, étant des maillons essentiels dans la chaîne logistique. Leurs projets stratégiques respectifs prévoient tous d’augmenter la part modale du fret ferroviaire dans les prochaines années.

La mise en place d’Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) pourrait être étudiée au niveau local, face à la défaillance de l’opérateur historique. Ceux-ci peuvent développer l’offre de wagons isolés, et ainsi attirer de nouveaux clients qui ne peuvent pas massifier seuls leurs produits. Des solutions innovantes de ravitaillement du cœur des agglomérations, palliant ainsi la congestion des voies routières, pourraient éventuellement être étudiées par ce biais.

Par ailleurs, le démarchage commercial doit s’effectuer au plus près des acteurs locaux, afin de proposer aux clients potentiels la solution ferroviaire la mieux adaptée et ainsi valoriser les investissements réalisés ou à réaliser, notamment sur les lignes capillaires.

**Conclusion**

Lors des auditions qu’il a initiées, le CESER a noté l’attachement des différents acteurs au fret ferroviaire, malgré les difficultés rencontrées. Le CESER souhaite que les démarches locales et nationales soient coordonnées pour donner un nouvel élan au fret ferroviaire.

L’Etat doit adopter une vision globale prospective, stable, dans le respect de la nécessaire transition énergétique et écologique, où le fret ferroviaire doit jouer un rôle essentiel. Le système ferroviaire doit conserver l’ensemble des activités, marchandises et voyageurs, de proximité et de longue distance, afin d’être compétitif. Il peut aussi constituer une partie de réponse à la nécessité d’adaptation face au changement climatique.

Le CESER invite tout naturellement les acteurs locaux à échanger entre eux, de façon plus régulière, sous une forme qui reste à définir. La Région pourrait jouer le rôle de coordinatrice, notamment au travers du renforcement de sa compétence liée au « développement économique ».
Enfin, le CESER considère que seule une véritable volonté politique, non seulement affichée mais également mise en œuvre, peut donner un nouvel élan au fret ferroviaire en France et en région Centre-Val de Loire.

Avis adopté à l’unanimité.

[Absents et n’ont pas pris part au vote : FSU, CGT, Sud Solidaires]
« UN ELAN NECESSAIRE POUR LE FRET FERROVIAIRE EN REGION CENTRE-VAL DE LOIRE ? »

RAPPORT

présenté au nom

DU CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL et ENVIRONNEMENTAL DE LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE

par

Monsieur DANIEL BERNARD
INTRODUCTION

Depuis des dizaines d’années, le fret ferroviaire, au niveau national comme au niveau régional, a drastiquement diminué au profit du transport routier, aussi bien en termes de volumes transportés que de part modale.

Aujourd’hui, le fret ferroviaire semble de plus en plus complexe pour un certain nombre d’acteurs économiques, avec un manque de compétitivité. Malgré les annonces des gouvernements successifs pour redynamiser le fret ferroviaire, les actions concrètes tardent à arriver et le modèle routier s’impose de plus en plus.

Pour toutefois, le fret ferroviaire peut répondre pleinement aux besoins de nombreuses entreprises, tout en ayant un impact beaucoup plus faible sur l’environnement que le transport routier. Le ferroviaire a un rôle principal à jouer en complémentarité avec les autres modes de transport et en utilisant davantage l’intermodalité, notamment sur les longs trajets.

Le fret ferroviaire doit ainsi constituer une partie de réponse face au changement climatique, pour lequel il devient de plus en plus urgent de réagir. La COP 21 (Conférence des Nations-Unies sur le Changement Climatique), qui s’est déroulée à Paris en décembre 2015, a été l’occasion pour les pays de s’engager vers une croissance plus sobre en émissions de gaz à effet de serre.

Dans ce cadre, le Conseil économique social et environnemental régional (CESER) Centre-Val de Loire souhaite donc alerter et alermer sur l’état actuel du fret ferroviaire en région et plus globalement au niveau national. Malgré les contraintes qui peuvent exister, la région possède des atouts et peut profiter de certaines opportunités pour redynamiser ce secteur des transports.

Le CESER a été l’un des porteurs, par le CPER 2007-2013 et le programme FEDER, d’un projet d’opérateur ferroviaire de proximité (OFP, voir définitions) et de réhabilitation de trois lignes capillaires (financées par l’Etat, la Région et les fonds européens). Le projet d’OFP n’a pas abouti mais le besoin persiste.

Ce rapport fait suite à une communication adoptée par le CESER en novembre 2015 intitulée « Fret ferroviaire en région Centre-Val de Loire - Après l’échec des politiques successives, inversons d’urgence la tendance ».

Crédit photo : Alain Canon
1 - SITUATION DU FRET FERROVIAIRE

1.1 - Situation au niveau mondial et européen

Globalement au niveau européen, on note une tendance forte de report du fret ferroviaire vers la route. La part de marchandises transportées par la route et par le fer était sensiblement équivalente en 1970 sur le périmètre des 28 pays de l’Union Européenne (40 % pour chaque type de transports). En 1990, le fer représentait 30 % et la route 57 %. En 2010, la route représente plus de 70 % du volume des marchandises transportées et le fer environ 16 % seulement (cf. Graphique 1).

Graphique 1 : Evolution des parts modales du transport de marchandises en Union Européenne (à 28 pays) en % des tonnes.kilomètres transportées.
Sources : FIT (Forum International des Transports), TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pays</th>
<th>Gt-km 2000</th>
<th>Gt-km 2012</th>
<th>Gt-km 2013</th>
<th>Evolution moyenne annuelle</th>
<th>Evolution 2000-2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>UE 15</td>
<td>257,1</td>
<td>263,8</td>
<td>264,8</td>
<td>+ 0,23 %</td>
<td>+ 3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Allemagne</td>
<td>82,7</td>
<td>110,1</td>
<td>112,5</td>
<td>+ 2,8 %</td>
<td>+ 36,0 %</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>57,7</td>
<td>32,6</td>
<td>32</td>
<td>- 3,4 %</td>
<td>- 44,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Royaume-Uni</td>
<td>18,1</td>
<td>21,4</td>
<td>22</td>
<td>+ 1,6 %</td>
<td>+ 21,6 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Italie</td>
<td>22,8</td>
<td>20,2</td>
<td>18,5</td>
<td>- 1,5 %</td>
<td>- 18,9 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tableau 1 : Variation du trafic ferroviaire dans quelques pays de l’Union Européenne.
Source : Eurostat.
Pourtant, la situation du fret ferroviaire n’est pas la même selon les pays européens. Ainsi, depuis 15 ans, la quantité de fret transportée par voie ferrée a globalement augmenté en Allemagne (+ 36 %) comme au Royaume-Uni (+ 20 %), alors qu’elle a diminué presque de moitié en France (cf. Tableau 1 et Graphique 2). En 2013, le volume transporté en Allemagne est 3,5 fois plus élevé que celui transporté en France : 112,5 Gt.km contre 32 Gt.km.

A noter cependant que le réseau ferroviaire n’est pas structuré de la même manière selon les pays. Ainsi, la France a un réseau ferroviaire en étoile depuis la région parisienne, ce qui pose des problèmes d’engorgement, les voies transversales (Est-Ouest) n’étant pas électrifiées sur la totalité du parcours. A l’inverse, l’Allemagne possède un réseau plus maillé, dû à son histoire industrielle avec un Etat moins centralisateur, construit autour de plusieurs pôles régionaux.

Les bons résultats de l’Allemagne (la part modale du rail dans le transport de marchandises est passée de 18,4 à 23,1 % ces 10 dernières années) seraient essentiellement dus d’une part à la progression du transport combiné (ou ferroutage), d’autre part à la relance du wagon isolé. Cette seconde stratégie s’appuie notamment sur un système informatisé de réservation précoce permettant d’agrégé les wagons. Sont aussi évoqués plusieurs facteurs économiques, logistiques et industriels pouvant expliquer les différences d’évolution tels que la fiabilité du service de transport, la qualité des sillons et l’équilibre des priorités marchandises/voyageurs (source : Commissariat Général au Développement Durable, Fret ferroviaire : analyse des déterminants des trafics français et allemands, Juillet 2013).

Graphique 2 : Variation du trafic de fret ferroviaire dans quelques pays de l’Union Européenne.
Indice base 100 en 2000.
Sources : Florent LAROCHE (Présentation « Le fret ferroviaire en France aujourd’hui), Eurostat.

De 2000 à 2013, le volume de fret ferroviaire a connu une baisse continue en France (cf. Graphique 2), avec une tendance à la stagnation ces 3 à 4 dernières années néanmoins. Globalement, au niveau des pays de l’Union Européenne, le niveau de marchandises est le même en 2000 et 2013. La chute des volumes transportés dans l’ensemble des pays en 2008-2009 correspond au début de la crise économique en Europe (les autres modes de transports de marchandises ont également subi une baisse à cette période).

Le modèle européen de domination de la route n’est cependant pas universel. Ainsi, même si les distances ne sont pas les mêmes et les contextes différents, la Chine, les Etats-Unis ou la Russie utilisent davantage la solution ferroviaire dans le transport de marchandise (cf. Graphique 3).
1.2 - Situation au niveau national

Une baisse constante du fret ferroviaire depuis des dizaines d’années

Depuis des dizaines d’années, l’activité du fret ferroviaire est en baisse constante en France, que cela soit en part de marché modale ou en quantité de marchandises transportées (cf. Graphique 4).

Le fret ferroviaire représente ainsi aujourd’hui une part très minoritaire du transport de marchandises en France. En 2014, la part du ferroviaire dans les marchandises transportées représente ainsi 9,5 % des tonnes-kilomètres, alors qu’il représentait près de 30 % de part modale au début des années 80, et encore près de 20 % au début des années 90. On peut aussi comparer ce chiffre de 9,5 % à la part modale au niveau européen qui est de 16 %.

Globalement, sur ces dernières années (de 2009 à 2014), le transport de fret ferroviaire a plutôt stagné, variant de 30 à 34 milliards de tonnes.km selon les années (cf. Tableau 2). En volume, avec un total de 32,2 milliards de tonnes.km, l’année 2014 s’est soldée par une très légère augmentation par rapport à l’année précédente. Mais le recul dépasse les 30 % quand on compare ce chiffre au résultat enregistré 10 ans plus tôt : 46,35 Md t.km.

On note malgré tout une augmentation encourageante de + 6 % du trafic de fret ferroviaire au niveau national au 1er semestre 2015 par rapport au 1er semestre 2014. Mais cette évolution est-elle conjoncturelle ou structurelle ? Sachant qu’une grève dans le ferroviaire relativement impactante a eu lieu en mai-juin 2014, cette augmentation pourrait être en partie conjoncturelle ; la tendance sera donc à confirmer.
**Graphique 4 : Evolution des parts modales du transport de marchandises en France, en % des tonnes.kilomètres transportées.**

*Sources : SOeS (Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Énergie), Union Routière de France.*

<table>
<thead>
<tr>
<th>Année</th>
<th>Fret ferroviaire</th>
<th>Fret routier</th>
<th>Fret fluvial</th>
<th>Oléoduc</th>
<th>TOTAL</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>2003</td>
<td>46,8</td>
<td>297</td>
<td>6,9</td>
<td>22,1</td>
<td>373</td>
</tr>
<tr>
<td>2004</td>
<td>46,3</td>
<td>315</td>
<td>7,3</td>
<td>20,6</td>
<td>389</td>
</tr>
<tr>
<td>2005</td>
<td>40,7</td>
<td>314</td>
<td>7,9</td>
<td>20,9</td>
<td>384</td>
</tr>
<tr>
<td>2006</td>
<td>41,2</td>
<td>328</td>
<td>8</td>
<td>22,2</td>
<td>399</td>
</tr>
<tr>
<td>2007</td>
<td>42,6</td>
<td>341</td>
<td>7,5</td>
<td>21,1</td>
<td>412</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
<td>40,5</td>
<td>327</td>
<td>7,4</td>
<td>20,9</td>
<td>396</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
<td>32,1</td>
<td>284</td>
<td>8,1</td>
<td>19,5</td>
<td>343</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
<td>30</td>
<td>301</td>
<td>7,9</td>
<td>17,6</td>
<td>357</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
<td>34,2</td>
<td>301</td>
<td>7,8</td>
<td>17,2</td>
<td>360</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
<td>32,5</td>
<td>288</td>
<td>7,9</td>
<td>15,2</td>
<td>344</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
<td>32</td>
<td>292</td>
<td>7,8</td>
<td>11,5</td>
<td>343</td>
</tr>
<tr>
<td>2014</td>
<td>32,2</td>
<td>288</td>
<td>7,8</td>
<td>11,1</td>
<td>339</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Tableau 2 : Volume de marchandises transportées selon le mode utilisé en milliards de tonnes.kilomètres.  
Pour le fret routier : pavillon français et pavillon étranger.  
Source : Union Routière de France.*

ferroviaire. En 2008 et 2009, le fret ferroviaire et routier a diminué en même temps que la production industrielle, alors que les 3 stagnent globalement depuis 2010.

![Graphique 5](image)

*Graphique 5 : Variation comparée des trafics fret ferroviaire et routier par rapport à la production industrielle et au PIB en France.*

*Indice base 100 en 2000.

Entre 2000 et 2005 : découplage entre les variations du volume du fret ferroviaire et de la production industrielle,
Sources : Florent LAROCHE (Présentation « Le fret ferroviaire en France aujourd’hui), Les comptes des transports 2014.

**Longueur des réseaux d’infrastructure**

![Graphique 6](image)

*Graphique 6 : Evolution des longueurs de réseau de 1995 à 2013.*

*Indice base 100 en 1995.

Sources : Réseau Ferré de France (RFF), CEREMA, Syndicat des Transport d’Ile-de-France (STIF).

Pour le ferroviaire, il s’agit du réseau fret et voyageur confondu. La longueur totale des voies ferrées exploitées est en diminution de 6 % depuis 1995, avec notamment la fermeture de lignes à voie unique (20 % de diminution), alors que les lignes à 2 voies ou plus (dont les LGV) ont augmenté de 11 % sur la
même période. Parallèlement, l’ensemble du réseau routier (autoroutes, routes nationales, départementales, communales et voiries) a augmenté de 11 % environ (cf. Graphique 6). Notamment, 3 100 km d’autoroutes supplémentaires ont été construites.

Les lignes capillaires représentent 3 200 km de linéaire environ, mais 1 250 km sont interdites de circulation pour raison de sécurité et 800 km présentent un risque de fermeture d’ici les prochaines années sans travaux de rénovation.

**Type de fret ferroviaire**

Le fret diffus, qui consiste à récupérer des marchandises depuis plusieurs points de départ pour les amener à différents lieux de destination, est en chute constante en France. Ainsi, la part du wagon isolé était de 42 % en 1985, de 31 % en 2007, et en 2012, elle a chuté à 12 %. De plus en plus, les transporteurs proposent des transports par train entier ou train complet (train qui est acheminé directement de son lieu de chargement à sa destination, sans remaniement intermédiaire). Le train entier est bien adapté pour les envois massifs et réguliers, notamment vers les ports.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Niveau 2008 en milliards de tonnes.km</th>
<th>Niveau 2014 en milliards de tonnes.km</th>
<th>Evolution annuelle moyenne de 2008 à 2014</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CONVENTIONNEL</td>
<td>31,19</td>
<td>23,14</td>
<td>- 4,3 %</td>
</tr>
<tr>
<td>COMBINÉ</td>
<td>9,25</td>
<td>9,07</td>
<td>-0,64 %</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Dont conteneurs</strong></td>
<td>7,03</td>
<td>7,96</td>
<td>+2,2 %</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Dont semi-remorques</strong></td>
<td>2,22</td>
<td>1,11</td>
<td>-8,33%</td>
</tr>
<tr>
<td>TOTAL</td>
<td>40,44</td>
<td>32,21</td>
<td>-3,4 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Tableau 3 : Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement. Sources : SOeS (Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie).*

Dans les trains entiers, on peut distinguer le transport conventionnel (les marchandises sont chargées dans les wagons du train) de celui dit combiné : transport de conteneurs, de semi-remorques, voire de camions entiers (cf. Tableau 3).

**L’ouverture du marché du fret ferroviaire**


Les entreprises alternatives à l’opérateur historique représentent plus d’un tiers des parts de marché aujourd’hui. Elles sont une quinzaine à réaliser des services de transport de marchandises (voir liste en annexe 6 - à noter que certaines compagnies font uniquement du transport de voyageurs vers et depuis l’étranger, d’autres sont peu actives ou ont un rayonnement local uniquement).
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2007</th>
<th>2008</th>
<th>2009</th>
<th>2010</th>
<th>2011</th>
<th>2012</th>
<th>2013</th>
<th>2014</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Total fret ferroviaire en GT.km</strong></td>
<td>42,6</td>
<td>40,5</td>
<td>32,1</td>
<td>30</td>
<td>34,2</td>
<td>32,5</td>
<td>32</td>
<td>32,2</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Part Fret SNCF en %</strong></td>
<td>97,9%</td>
<td>91,7%</td>
<td>86,1%</td>
<td>81,7%</td>
<td>75,8%</td>
<td>72,1%</td>
<td>64,0%</td>
<td>63,0%</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Part entreprises de fret alternatives en %</strong></td>
<td>2,1%</td>
<td>8,3%</td>
<td>13,9%</td>
<td>18,3%</td>
<td>24,2%</td>
<td>27,9%</td>
<td>36,0%</td>
<td>37,0%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tableau 4 : Evolution des parts de Fret SNCF et des entreprises de fret alternatives depuis l’ouverture du marché à la concurrence.**

(VFLI, filiale de droit privé du groupe SNCF, est considérée ici comme entreprise alternative).

Sources : Objectif Opérateur Ferroviaire de Proximité.

**Les autoroutes ferroviaires**

*Figure 1 : Autoroutes ferroviaires existantes et en projet en France*

N.B. Le projet Dourges-Tarnos est en cours de révision.

Source : Ministère des Transports.
Contrairement à ce qui était encore prévu il y a quelques mois, seulement trois lignes d’autoroutes ferroviaires sont en service début 2016 (cf. Figure 1) :
- Le Boulou (Perpignan) - Bettembourg (Luxembourg), en service depuis 2007, avec l’équivalent de 56 000 poids-lourds transportés en 2012 ;
- Aiton (Chambéry) - Orbassano (Turin), en service depuis 2003, avec l’équivalent de 25 000 poids-lourds transportés en 2012 ;
- Calais (Côte d’Opale) - Le Boulou (Perpignan), mise en service début 2016, avec l’objectif de 40 000 semi-remorques par an, à raison de deux allers et retours quotidiens.


**La mise en place d’Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP)**

Un OFP est une petite ou moyenne entreprise, du domaine ferroviaire, assurant un trafic de fret local et pouvant gérer l’infrastructure de façon déléguée ; il peut aussi simplifier certaines procédures sur l’infrastructure. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de courte distance dans les territoires ou dans les ports, et visent à mutualiser les flux ferroviaires.

Ainsi, l’un des objectifs d’un OFP est de gérer les flux locaux de wagons isolés, à partir d’étoiles ferroviaires, pour recréer des trains complets.

Il n’existe pas cependant de définition type d’un OFP car chacun est différent selon le contexte local ou les acteurs par exemple. Néanmoins, on peut retenir des caractéristiques souvent communes aux OFP :
- une adaptabilité locale,
- une présence commerciale territoriale importante,
- une polyvalence du personnel.

Aujourd’hui, une dizaine d’OFP existent en France, certains étant liés à des ports (OFP Atlantique qui intervient sur les ports de La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire, OFP Sud-Ouest lié au port de Bayonne, Normandie Rail Services au Havre...), d’autres intervenant sur des territoires plus ou moins étendus (Compagnie ferroviaire régionale du Morvan, Régiorail Languedoc-Roussillon, Régie départementale des transports des Bouches-du-Rhône...).

En 2015, les OFP ont transporté 5,6 millions de tonnes de marchandises, soit un doublement par rapport au volume de 2013. Les OFP traitent ainsi 6,3 % environ du tonnage de fret français (environ 3 % en t.km). Pour cela, ils emploient 55 locomotives et 250 personnes environ.

Objectif OFP est une association représentative de territoires, de milieux économiques, de ports et d’entreprises souhaitant utiliser davantage le fret ferroviaire. Celle-ci estime que les parcours terminaux, et l’assemblage/distribution des wagons isolés représentent environ 30 à 50 % du coût total du transport de trafic diffus. Le recours à des référentiels adaptés et à un prestataire gestionnaire d’infrastructure type OFP peut diviser de manière significative le coût de rénovation et d’entretien des petites lignes. Sachant que 20 % du trafic de fret ferroviaire est issu ou à destination de lignes capillaires.
A noter qu’un OFP peut gérer, voire acquérir, une ligne capillaire. En effet, plusieurs solutions existent pour le maintien en état d’une ligne capillaire :

- maintien dans le Réseau ferré national (RFN),
- sortie du RFN et transformation en Installation Terminale Embranchée (ITE), mais maintien dans le domaine public ferroviaire (mise à disposition avec convention),
- sortie du RFN et transformation en ITE, avec sortie du domaine public ferroviaire (cession de la ligne) : les travaux, la maintenance et l’exploitation sont alors sous la responsabilité du nouveau propriétaire.

L’ITE impose des vitesses maximales : 30 km/h pour les voies de circulation, 20 km/h pour les voies de garage et triage. Ces vitesses réduites ne font pas vraiment perdre de temps car elles concernent uniquement quelques kilomètres. Les avantages de l’ITE sont notamment un cadre réglementaire simplifié, une réactivité et une souplesse d’exploitation, une efficacité économique. Les inconvénients sont qu’il n’existe pas de possibilité de subventions publiques si le tiers est un acteur privé et des délais parfois longs pour la mise à disposition ou cession (procédure de fermeture administrative avec interrogation de l’entité nationale et régionale).

1.3 - Situation au niveau régional

La région Centre-Val de Loire est plutôt bien pourvue en infrastructures ferroviaires, comparativement à d’autres régions françaises (voir les cartes en annexe). Au 1er janvier 2015, on compte 2 088 km de lignes exploitées en région, dont un peu plus de la moitié est électrifiée. La région se situe à l’interface de plusieurs régions et grands ensembles : la façade Atlantique à l’Ouest et au Sud-Ouest, la Normandie et les ports de la Manche au Nord-Ouest, le Bassin parisien au Nord, le corridor du Rhône et de la Saône à l’Est.

En Centre-Val de Loire, la majorité des lignes capillaires sont des lignes dites 9SV, c’est-à-dire des lignes sans voyageurs (SV), avec un nombre de circulations relativement faible (deux circulations hebdomadaires en moyenne dans l’année, avec souvent un pic en été, du fait du transport important de céréales par voie ferrée). On dénombre 400 km de linéaire de capillaires fret en Centre-Val de Loire (pour 3 200 km au niveau national). Par ailleurs, le nombre d’Installations terminales embranchées (ITE) actives (c’est-à-dire qui sont utilisées réellement) est de l’ordre de 70 à 90 en région.

Le poids du fret ferroviaire en région

En région Centre-Val de Loire, environ 4 millions de tonnes de marchandises sont mises sur les rails par an ; la majorité de ces marchandises (90 %) provient de la filière agricole. A noter également que 95 % de ces 4 millions de tonnes sortent de la région, soit environ 3,8 millions de tonnes de flux sortants. Ce chiffre est à mettre en parallèle avec les 30,8 millions de tonnes de flux sortants de la région par voie routière (cf. Tableau 5).

A contrario, les flux entrants par voie ferroviaire en région Centre-Val de Loire demeurent très faibles. Alors que les flux entrants et sortants par voie routière sont quasiment identiques. Par ailleurs, une part importante de fret ferroviaire transite en région Centre-Val de Loire, de par son positionnement (bases logistiques importantes en grande couronne parisienne).
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Voie ferroviaire</th>
<th>Voie routière</th>
<th>Voie fluviale</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Flux sortants</td>
<td>3 891</td>
<td>30 798</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Flux entrants</td>
<td>473</td>
<td>30 032</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Flux internes</td>
<td>?</td>
<td>70 365</td>
<td>0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Tableau 5 : Estimation des flux de marchandises en milliers de tonnes en région Centre-Val de Loire (chiffres 2011-2012).*

*Source : SOeS (Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie), SITRAM.*

**L’axe VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique) entre Nantes et Lyon / Bâle-Mulhouse**

La transversale Nantes-Lyon, ou plus globalement la VFCEA (Voie Ferrée Centre Europe Atlantique entre Nantes et Lyon/Bâle-Mulhouse) constitue un corridor d’intersection avec les corridors Atlantique (Paris/Tours/Bordeaux/Espagne), Saône-Rhône et vers les corridors de l’Est européen. Elle assure ainsi le raccordement avec les grands axes européens de fret nord/sud, Luxembourg/Perpignan et Lille/Hendaye (cf. Figure 2 et Figure 3).

*Figure 2 : Position de la VFCEA par rapport aux corridors européens de fret ferroviaire.*

En orange, la VFCEA, qui permet de relier le corridor n°4 / Atlantique (en vert) aux corridors n°2 / Mer du Nord-Méditerranée et n°6 / Méditerranée. *Source : SNCF Réseau.*

L’axe VFCEA a continué à être amélioré avec l’électrification de la portion Bourges-Saincaize en 2010-2011. La fin de l’électrification de cet axe (portion Nevers-Chagny) est toujours d’actualité : une enveloppe pour des études d’avant-projet et une provision pour une première tranche de travaux (Montchanin-Chagny), sont inscrites dans le Contrat de Plan Etat-Région Bourgogne, signé en avril 2015.
La Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA)

Source : SNCF Réseau.

Le projet d’électrification de la totalité de cet axe permettrait à la fois :
- d’améliorer les performances du fret ferroviaire pour créer des conditions favorables à son développement,
- d’offrir de meilleures dessertes pour les voyageurs,
- de contribuer à l’amélioration de la qualité de l’air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- de réduire le transit ferroviaire en Ile de France, zone déjà saturée,
- de créer une artère est/ouest électrifiée évitant les ruptures de charge,
- d’élargir les hinterlands des ports de Nantes-Saint-Nazaire et de La Rochelle,
- de renforcer la vocation transeuropéenne de la ligne, qui se prolonge au-delà de Lyon vers l’Europe centrale par l’axe Lyon-Turin-Venise-Ljubljana-Budapest.
Le projet d’Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) en région Centre


Une étude de marché a ainsi été réalisée, afin d’identifier les trafics, notamment wagons isolés qui pouvaient être confiés à l’OFP. Un business plan base zéro a également été élaboré. En parallèle, des groupes de travail sur diverses thématiques se sont réunis durant cette période. Cette réflexion était également étayée par des exemples étrangers réussis.

Néanmoins, malgré l’importance des travaux et réflexions, il est apparu que l’ensemble des conditions nécessaires à la mise en place d’un OFP en région n’était pas réuni. D’une part, la rénovation de certaines lignes apparaissait comme une condition préalable à la viabilité du projet (depuis 3 lignes capillaires ont été rénovées, d’autres sont en cours de rénovation ou devraient l’être prochainement). D’autre part, le business plan indiquait une nécessaire montée en puissance des volumes transportés, afin de garantir l’équilibre économique, montée en puissance qui semblait difficile à atteindre.

Par ailleurs, certaines personnes auditionnées ont insisté sur la nécessité de la polyvalence des personnels et de l’assouplissement des conditions d’emploi, ainsi que sur l’échec de la recherche de partenariat avec la SNCF à l’époque (la SNCF ne souhaitait pas faire de démarchage local ; aujourd’hui, la position a évolué). Globalement, la réflexion était moins mûre à l’époque au niveau national. Pour toutes ces raisons, le projet d’OFP régional n’a pas abouti.

1.4 - Les orientations nationales en termes de transports et de logistique

Depuis quelques années déjà, les discours et les actions des gouvernements s’inscrivent dans le cadre d’une transition écologique et énergétique.

Depuis le Grenelle de l’Environnement, la France s’est fixée des objectifs ambitieux en matière de protection de l’environnement et de limitation des gaz à effet de serre (GES). Ainsi, la loi Grenelle, en cohérence avec les engagements européens et la loi POPE (Programme d’Orientation de la Politique Énergétique) de 2005, propose de réduire de 20 % la production de GES d’ici 2020 (par rapport à une base 1990), et de 75 % à l’horizon 2050 (facteur 4).

Avec la COP 21 qui s’est tenue en décembre 2015 à Paris et qui a abouti à un accord international, les différents pays signataires devront traduire concrètement en actes ces engagements. L’Union Européenne, dont la France, devront continuer à être moteur sur le sujet afin de donner l’exemple.


Le développement du fret ferroviaire, notamment avec des lignes électrifiées, permet de répondre en partie aux objectifs fixés en termes de diminution des GES. Il participe également à l’amélioration de la qualité de l’air.

Objectifs au niveau européen

Le livre blanc européen sur les transports de 2011 fixe des objectifs ambitieux en matière de fret ferroviaire. Ainsi, pour des distances supérieures à 300 km, 30 % du transport routier de marchandises devra passer vers d’autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation d’ici à 2030, et plus de 50 % d’ici à 2050. Il est indiqué que pour atteindre cet objectif, il faudra mettre en place les infrastructures requises, ainsi que des corridors de fret efficaces et respectueux de l’environnement.

Engagement national pour le Fret Ferroviaire


Néanmoins, au vu des évolutions des parts modales du fret ferroviaire et du fret fluvial ces dernières années, il paraît peu probable que les objectifs fixés par le Grenelle de l’Environnement et l’Engagement National pour le Fret Ferroviaire soient tenus.
Schéma National pour la Mobilité Durable

Le rapport de la Commission Mobilité 21 « Pour un schéma national de mobilité durable », ou rapport Duron, remis au gouvernement en juin 2013, indique que la priorité doit être donnée aux modes de déplacement et de transports alternatifs à la route. Le rapport préconise notamment de renforcer le soutien que l’Etat apporte au fret ferroviaire de proximité.

En juillet 2013, le Gouvernement a présenté un nouveau schéma national pour la mobilité durable, inspiré des travaux de la commission Mobilité 21. Il fixe le montant des investissements à 5 Mds € par an pour :
- l’amélioration des réseaux existants,

Concernant le fret en Centre-Val de Loire, sont notamment cités l’amélioration du nœud ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps (en première priorité), l’interconnexion sud Ile-de-France (en première à deuxième priorité), l’électrification de la transversale Nantes-Lyon (en priorité plus lointaine). A noter également, l’aménagement et l’électrification de la ligne Gisors-Serqueux (Eure et Seine-Maritime), afin de créer entre le port du Havre et Paris une voie de fret alternative à l’axe actuel passant par la vallée de la Seine.

Conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire

Quatre ans après le lancement de l’ENFF, force a été de constater les difficultés récurrentes et la baisse de trafics touchant le fret ferroviaire. Devant ce constat, le Ministre chargé des transports, convaincu de la nécessité d’une relance du fret ferroviaire s’appuyant sur les attentes de l’économie et des entreprises françaises, a décidé en 2013 de mettre en place une Conférence ministérielle périodique pour la relance du fret ferroviaire.


A la suite de la 2e conférence en février 2014, douze mesures ont été retenues afin d’accroître la performance du fret ferroviaire et de redynamiser ce secteur d’activités. L’une des mesures proposées à l’issue de cette conférence est de préfigurer et expérimenter la création de clusters du fret ferroviaire sur des territoires volontaires, afin de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l’économie locale et intégrant les questions d’infrastructure, de leur exploitation, de service, de réglementation et d’organisation territoriale.

En décembre 2014, le Secrétaire d’Etat aux Transports a demandé à l’ensemble des acteurs de se mobiliser pour la sauvegarde des lignes capillaires, condition indispensable à la relance du fret à l’échelle nationale. Le Secrétaire d’Etat aux Transports a précisé : « Cette démarche locale doit impliquer l’ensemble des acteurs du développement économique territorial (et notamment les Régions). Elle a vocation à définir l’avenir de chaque ligne et à faire émerger des solutions innovantes et efficientes. »

Il a été rappelé qu’une démarche de simplification de la règlementation ferroviaire est en cours, qui doit permettre de retrouver un modèle économique adapté à ces lignes, sans en dégrader la sécurité. Cette démarche devrait aboutir d’ici la fin d’année 2016.

Le Secrétaire d’Etat aux Transports a souligné le nouveau rôle joué par les grands ports dans l’organisation des acheminements par la voie ferrée des marchandises depuis ou vers leur hinterland, rôle inscrit dans les projets stratégiques des grands ports. Les ports, véritables portes d’entrée et de sortie de la France dans les échanges internationaux, ont désormais un rôle d’animateur et de facilitateur du report modal vers le fer de leurs flux de marchandises.

Les personnes auditionnées qui participent à la Conférence, ainsi que le cabinet du Secrétariat d’Etat aux Transports, nous ont indiqué que la participation des acteurs fonctionnait bien. Les groupes de travail constitués proposent des pistes d’amélioration, avec des leviers de relance possibles et une dynamique positive semble en marche.

**Conférence ministérielle pour le fret fluvial**

Sur le même modèle que la conférence pour la relance du fret ferroviaire, une conférence pour le fret fluvial a également été lancée en 2014. Ces deux modes de transport peuvent être complémentaires dans une logique de développement durable.

**Conférence ministérielle pour la logistique**

En parallèle, le Gouvernement a lancé une conférence nationale sur la logistique en juillet 2015. Elle a pour objectif de situer la logistique comme l’un des secteurs essentiels de la compétitivité de la France, avec une vision transversale réunissant tous les acteurs de la chaîne logistique et des secteurs de l’économie qui en dépendent. Cette conférence se veut complémentaire des conférences sur le fret ferroviaire et sur le fret fluvial, ainsi que de la conférence sur l’environnement. Elle se place plus globalement dans la stratégie nationale « France Logistique 2025 » pour faire de la France un pays leader dans ce domaine, contribuant à la transition énergétique pour la croissance verte.

**Stratégie nationale portuaire**

Cette stratégie a pour objectif de donner à la France une place de premier rang dans le commerce international et de contribuer au développement industriel et économique du pays. Pour cela, il est prévu que les ports passent de « gestionnaire d’infrastructures à architecte de solutions logistiques ». Le document élaboré par le Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie indique que cela implique : « pour l’État, d’intégrer la modernisation et la fiabilisation des dessertes des ports dans les projets stratégiques de RFF et de VNF », « pour les ports, de réserver des capacités de sillons répondant aux besoins spécifiques de leurs clients pour le fret ferroviaire sur les axes logistiques stratégiques ». 

Crédit photo : IStock
2 - ATOUTS ET OBSTACLES EN REGION CENTRE-VAL DE LOIRE

2.1 - Les atouts en région Centre-Val de Loire

Une position géographique idéale

La région Centre-Val de Loire dispose d’un potentiel considérable avec une position géographique idéale pour développer et redynamiser la logistique et notamment le fret ferroviaire. D’une part, le Centre-Val de Loire jouxte l’Île-de-France, premier pôle logistique national et porte d’entrée mondiale (avec notamment l’ensemble portuaire HAROPA, Le Havre-Rouen-Paris, ou Ports de Paris Seine Normandie) et peut bénéficier du dynamisme économique de l’agglomération parisienne. D’autre part, la région se situe à l’interface avec d’autres régions (Grand Ouest, Sud-Ouest, Quart Sud-Est) et est notamment située sur l’axe Atlantique, un corridor logistique majeur à l’échelle nationale et européenne.

L’Île-de-France constitue néanmoins un goulot d’étranglement au niveau des voies ferrées. Les projets qui pourraient permettre de désengorger ce trafic (électrification de la VFCEA ou Nantes-Tours-Nevers-Lyon, interconnexion sud TGV en Île-de-France, contournement Est via Rouen-Dreux-Chartres-Orléans) devront donc être favorisés. La coopération avec les régions voisines du Centre-Val de Loire est donc à amplifier dans ce domaine.

Des infrastructures existantes à valoriser

Par ailleurs, la région Centre-Val de Loire possède un ensemble d’infrastructures existantes et à développer qui pourrait être utilisé pour le fret ferroviaire (voir aussi le rapport du CESER « Les grandes infrastructures de transport en région Centre », octobre 2009) :

- l’aéroport de fret de Châteauroux-Centre ;
- les disponibilités foncières à Romorantin et Salbris ;
- la situation de nœud ferroviaire de Tours/Saint-Pierre-des-Corps, Orléans/Fleury-les-Aubrais et Vierzon, au croisement des axes Paris-Orléans-Limoges-Toulouse (POLT), Nantes-Lyon et Paris-Bordeaux ; ainsi que la présence de voies importantes de service (notamment à Saint-Pierre-des-Corps ou Vierzon) : ces sites pourraient être utilisés en port sec ou base-arrière, pour la concentration et la divergence des rames ;
- les trois voies de 750 mètres existantes à Vierzon pour les escales de trains de fret et l’opportunité d’y créer un port sec ;
- l’achèvement de l’électrification de la transversale Nantes-Lyon avec le tronçon Saincaize-Chagny, envisagé par la Bourgogne, permettrait à des locomotives électriques de fret d’emprunter cette transversale. Les ports de Nantes-St-Nazaire et de La Rochelle sont intéressés et ont exprimé leur volonté de valoriser cette infrastructure, respectivement lors de leur intervention lors du colloque sur la VFCEA, et lors de leur audition au CESER ;
- un réseau ferroviaire bien développé, qu’il convient de maintenir en état et de rénover de manière durable pour certaines lignes. Certaines lignes de fret ferroviaire de proximité ont ainsi déjà été rénovées ces dernières années en région (notamment Châteauroux-Buzançais, Orléans-Pithiviers-Engenville, La Guerche-sur-l’Aubois - Marseilles-lès-Aubigny, Vendôme-Montoire), d’autres devraient l’être prochainement.
L’exemple de la plate-forme multimodale « Niort terminal »

Inaugurée à la fin de l’année 2015 et implantée sur trois sites, cette plate-forme multimodale pourrait être intéressante à suivre. Elle a été initiée par des chefs d’entreprises (chargeurs, transporteurs, importateurs/exportateurs, logisticiens) réunis au sein de la Chambre de Commerce et d’Industrie des Deux-Sèvres et rejoints par les collectivités locales ; elle est portée par un Syndicat Mixte Ouvert. Cette initiative a notamment pour objectif de :

- renforcer l’attractivité et la compétitivité du territoire régional en le connectant aux principaux axes de transport terrestres et maritimes européens,
- doter les opérateurs du transport de marchandises d’un outil multimodal, performant, efficace et durable,
- favoriser l’implantation d’entreprises et pérenniser la dynamique économique locale.

L’implication forte de la Région Centre-Val de Loire en faveur du fret ferroviaire

Le Conseil régional Centre-Val de Loire s’est fortement impliqué ces dernières années dans le domaine du ferroviaire en général, mais également plus particulièrement sur le fret ferroviaire. Il a ainsi participé financièrement aux études et aux travaux (dans le cadre du CPER 2007-2013) pour les trois lignes suivantes :

- Châteauroux-Buzançais : 6,64 M€ de travaux (participation de la Région : 4,9 M€) pour 25 km ;
- Orléans-Pithiviers-Engenville : 12 M€ de travaux (participation de la Région : 8,9 M€) pour 50 km ;
- La Guerche-sur-l’Aubois - Marseilles-lès-Aubigny : 4,2 M€ de travaux (participation à 100 % de la Région) pour 18 km.

Ces trois lignes sont des voies uniques non-électrifiées et les travaux réalisés devraient permettre de maintenir la ligne en état durant une quinzaine d’années. Les études préalables pour ces trois lignes se sont chiffrées à 1,6 million € (participation de la Région à hauteur de 44 %).

Au moins deux autres lignes bénéficient en 2016 d’une remise en état, avec une participation financière du Conseil régional : Blois-Villefrancœur et Vendôme-Montoire-Troo. Pour ces deux dernières opérations, le détail des participations devrait être le suivant (pour respectivement des sommes de 3,2 M€ et 4 M€) :

- le Conseil régional pour 30 %,
- les industriels utilisant la ligne (Axéréal et Agri Négoce) pour 30 %,
- SNCF Réseau pour 9 %,
- L’Etat pour 10 %, via les fonds AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France),
- les autres financeurs (Conseil départemental du Loir-et-Cher, agglomération de Blois, ville de Vendôme, communauté de communes du Vendômois, communauté de communes vallées Loir et Braye, Train touristique de la vallée du Loir) pour 21 %.

Ces travaux permettront de pérenniser ces lignes pour une durée de 30 ans.

Une réunion de concertation s’est tenue pour la ligne Selommes-Vendôme (12 km). Le tour de table entre les différents partenaires a mis en avant le coût important de remise à niveau (4 millions € pour 30 ans) comparé au niveau d’utilisation de la ligne (un seul utilisateur - Axéréal - et 10 trains entiers par an environ). A noter aussi le coût de maintenance annuelle qui s’élèverait à 75 000 € après rénovation. En raison de ces coûts, cette ligne devrait donc fermer en 2018, avec un report de certains volumes de céréales qui seraient basculés vers la ligne ferroviaire Villefrancœur-Blois.

Par ailleurs, la rénovation de certaines lignes pour le trafic voyageur permettra d’améliorer le trafic de fret ferroviaire. C’est le cas pour Chartres-Voves, Voves-Orléans, Orléans-Châteauneuf-sur-Loire et Tours-
Loches, où la Région s’est fortement investie. Ainsi, la Région a obtenu des crédits dans le cadre du CPER 2015/2020 pour la réouverture de la ligne Chartres-Orléans (chapitre Mobilité multimodale, objectif stratégique « Diminuer l’impact écologique de nos modes de transport »), qui pourrait faire à terme le lien vers les ports de Rouen et du Havre. Dans le détail, la Région devrait investir 130 millions d’euros sur cette durée et l’Etat 20 millions d’euros dans le cadre du CPER.

Figure 4 : Carte des investissements financiers du Conseil régional Centre-Val de Loire. 
Fond de carte : SNCF Réseau.
2.2 - Les opportunités sur la région Centre-Val de Loire

La région possède également plusieurs spécificités qui peuvent constituer des opportunités afin de permettre de redynamiser le fret ferroviaire.

La proximité des ports de l’Atlantique et de la Normandie

Ainsi, les ports de La Rochelle et Nantes-Saint-Nazaire, les plus proches de la région, n’ont pas ou peu de capacité de stockage supplémentaire : d’où l’idée de développement d’un ou plusieurs ports-secs ou bases-arrières en région Centre-Val de Loire. Les ports de l’axe de la Seine sont également situés à proximité avec une connexion ferroviaire via l’Ile-de-France, ou via une liaison Orléans / Chartres / Dreux à reconstruire partiellement.

Les céréales, un produit adapté pour le transport ferroviaire

Le secteur agricole représente un poids économique majeur en région Centre-Val de Loire. Les céréales notamment constituent une marchandise qui se prête bien au transport ferroviaire. La région produit en moyenne 12 millions de tonnes de céréales par an (soit 20 % de la production nationale), dont 9 millions sont exportées hors de la région, le reste étant consommé ou transformé en région.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Récolte 2011</th>
<th>Récolte 2012</th>
<th>Récolte 2013</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Part du ferroviaire dans les expéditions</td>
<td>56 %</td>
<td>58 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Evolution</td>
<td>/</td>
<td>+ 3,5 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Tableau 6 : Part du ferroviaire dans les expéditions de céréales d’Axéréal.*

Source : Axéréal.

A titre d’exemple, Axéréal, le plus important groupe coopératif agricole et agroalimentaire de la région, exporte environ 2,7 millions de tonnes de céréales par voie ferrée et par an, via le chargement de 2 400 trains (*cf. Tableau 6*). Si cette marchandise devait transiter par la route, cela représenterait environ 90 000 camions chargés par an, camions qui devraient revenir à vide ou en charge de leur point de destination. Axéréal estime à 66 000 tonnes le volume de CO2 non-rejeté dans l’atmosphère par an, avec les 2,7 Mt transportées par train. Les céréales exportées sont à destination des grands ports maritimes français, mais également de gros industriels en France ou dans des pays limitrophes.

D’autres trafics à maintenir ou à (re)conquérir, via les ITE

Plus globalement, différents trafics sont adaptés pour être transportés par voie ferrée : les céréales et les produits de l’agro-alimentaire non-périssables en général (sucre,...), les granulats et produits des carrières, les déchets dangereux, les produits issus de la chimie,...

Par ailleurs, le nombre d’ITE (Installation Terminale Embranchée) est important en région Centre-Val de Loire : 70 à 90 ITE actives (chiffre SNCF Réseau) dont une majorité pour l’agriculture (céréales, sucreries, engrais,...). Les ITE liées à l’agriculture représentent environ 80 % du tonnage transporté sur l’ensemble des
ITE en région. Sachant que le fret ferroviaire est issu pour 20 % des lignes capillaires. Par ailleurs, les céréales transportées par voie ferrée sont issues à 40 % de lignes capillaires ; ce chiffre monte à 70 % pour les produits issus de carrières.

**Une région majeure au niveau logistique**

De par sa situation géographique, la région Centre-Val de Loire bénéficie d’importantes bases logistiques dont nombre d’entre elles sont reliées au rail (cf. rapport du CESER « La logistique en région Centre », octobre 2010).

Ainsi, en 2013, la région Centre-Val de Loire est la 4ᵉ région logistique de France en nombre d’entrepôts et de plates-formes logistiques, comme en termes de surface dédiée à la logistique. Ce qui la place devant des régions telles que l’Aquitaine, la Picardie ou les Pays de la Loire. La région Centre-Val de Loire présente une surface totale d’entrepôts et de plates-formes logistiques proportionnellement bien supérieure à sa part dans le PIB national (cf. Tableau 7).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Région</th>
<th>Nombre d'EPL</th>
<th>Surface totale en m²</th>
<th>% Surface totale</th>
<th>% PIB national</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Ile-de-France</td>
<td>696</td>
<td>13 859</td>
<td>17,1</td>
<td>30,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Nord-Pas-de-Calais</td>
<td>428</td>
<td>8 615</td>
<td>10,6</td>
<td>5,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rhône-Alpes</td>
<td>499</td>
<td>8 221</td>
<td>10,1</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Centre-Val de Loire</td>
<td>293</td>
<td>5 817</td>
<td>7,2</td>
<td>3,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Picardie</td>
<td>239</td>
<td>5 148</td>
<td>6,3</td>
<td>2,3</td>
</tr>
<tr>
<td>Haute-Normandie</td>
<td>208</td>
<td>4 541</td>
<td>5,6</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pays de la Loire</td>
<td>281</td>
<td>4 400</td>
<td>5,4</td>
<td>5,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Provence-Alpes-Côte d'Azur</td>
<td>197</td>
<td>3 363</td>
<td>4,1</td>
<td>7,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Champagne-Ardenne</td>
<td>130</td>
<td>3 190</td>
<td>3,9</td>
<td>1,8</td>
</tr>
<tr>
<td>Aquitaine</td>
<td>214</td>
<td>3 168</td>
<td>3,9</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Lorraine</td>
<td>156</td>
<td>3 160</td>
<td>3,9</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Alsace</td>
<td>180</td>
<td>3 074</td>
<td>3,8</td>
<td>2,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Bretagne</td>
<td>214</td>
<td>2 710</td>
<td>3,3</td>
<td>4,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Bourgogne</td>
<td>146</td>
<td>2 384</td>
<td>2,9</td>
<td>2,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Midi-Pyrénées</td>
<td>133</td>
<td>2 165</td>
<td>2,7</td>
<td>4,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Languedoc-Roussillon</td>
<td>105</td>
<td>1 908</td>
<td>2,4</td>
<td>3,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Poitou-Charentes</td>
<td>89</td>
<td>1 445</td>
<td>1,8</td>
<td>2,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Auvergne</td>
<td>70</td>
<td>1 214</td>
<td>1,5</td>
<td>1,7</td>
</tr>
<tr>
<td>Basse-Normandie</td>
<td>90</td>
<td>1 183</td>
<td>1,5</td>
<td>1,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Franche-Comté</td>
<td>66</td>
<td>1 155</td>
<td>1,4</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Limousin</td>
<td>36</td>
<td>441</td>
<td>0,5</td>
<td>0,9</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tableau 7 : Entrepôts et plates-formes logistiques d’au moins 5 000 m² en 2013 par région, en métropole.**

*Source : SOeS (Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie).*
2.3 - Les opportunités au niveau national

Avantage écologique

Les enjeux environnementaux et climatiques sont de plus en plus présents, en France comme en Europe particulièrement, de la part des gouvernements mais également des citoyens. Dans ce contexte de prise de conscience globale, le ferroviaire pourrait gagner des parts de marché en France, à condition d’une réelle volonté politique et d’un investissement des acteurs locaux et nationaux.

Ainsi, les nuisances du transport de marchandises (GES, particules, accidents, congestion, bruit) coûteraient 700 milliards d’euros par an aux européens et sont notamment prégnantes dans les milieux urbains (source : European TK Blue Agency, Agence de notation extra-financière pour les transports).

En moyenne, le transport de marchandises par voie ferroviaire demeure le plus performant en termes d’émission de CO$_2$ et gaz à effet de serre. En effet, les trains de fret sont principalement tractés en mode électrique sur les longues distances, la France produisant une électricité fortement décarbonée. Les chiffres donnés dans le Graphique 8 et le Tableau 8 sont donc des moyennes et peuvent varier selon le type de véhicules et leur performance, la distance parcourue, la quantité de marchandises transportées,…

On note que le transport routier (notamment interurbain) a des coûts externes nettement plus importants que le transport ferroviaire ou fluvial (cf. Graphique 9). Le transport routier ne payant pas la totalité de ces coûts externes, celui-ci demeure le principal concurrent du rail.

A titre d’illustration, un train complet de fret représente l’équivalent de 50 camions environ. Dit autrement, pour un train complet de marchandises mis sur les rails, c’est donc 50 camions évités.

D’une manière plus générale, l’intermodalité (utilisation des différents modes de transport) peut permettre de délivrer les marchandises au plus proche, de mutualiser les transports, d’avoir une empreinte carbone réduite et de rester compétitif.
Tableau 8 : Comparaison pour un transport de 100 tonnes de marchandises pour le trajet BOURGES – LA ROCHELLE par route et par rail.
(Sur la base d’un camion EURO 5 et d’une locomotive électrique, paramètres modifiables sur le site).
Source : Site EcoTransIT.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Route</th>
<th>Rail</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Consommation d’énergie primaire en KiloWattHeure</td>
<td>10 664</td>
<td>4 734</td>
</tr>
<tr>
<td>Emission de GES en tonnes équivalent CO₂</td>
<td>2,76</td>
<td>0,11</td>
</tr>
<tr>
<td>Nombre de km parcourus</td>
<td>373</td>
<td>389</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Graphique 9 : Performance des modes de transports de marchandises en coûts sociétaux (externalités négatives). Moyenne générale en c€ par t.km.
Source : European TK’Blue Agency.

Avantage logistique
Comparativement à la route, un train permet de transporter 1 350 tonnes de marchandises environ (quand un camion transporte 25 tonnes, soit un rapport de 1/50 environ). Pour exemple, un train complet pour le
transport de céréales, composé de 22 wagons spécialisés, pèse à vide 420 tonnes et permet le chargement de 1 350 tonnes (soit un poids total de 1 800 tonnes environ).

Au-delà de la performance environnementale, cela peut permettre de réaliser des économies de programmation logistique et des économies administratives pour les transports en gros volumes, comme les céréales.

Par ailleurs, le transport ferroviaire permet de répondre aux besoins en quantité des industriels et des appels d’offres de l’exportation. Ainsi, le transport ferroviaire permet d’assurer une arrivée de marchandises en quantité et au même moment pour le chargement d’un navire dans un port, contrairement à un ensemble de camions. Pour les céréales, le transport par train permet d’assurer la livraison d’un lot homogène et régulier.

Le transport ferroviaire peut permettre de désenclaver certaines régions éloignées des débouchés et participer à maintenir un tissu économique local.

**Les opportunités dans un cadre rénové**

L’ouverture à la concurrence dans le fret ferroviaire (depuis 2006 pour le transport intérieur de fret) favorise une certaine souplesse. Ainsi, certaines entreprises utilisent moins de personnel que la SNCF pour un travail équivalent, du fait de la polyvalence et de la réglementation sociale applicable au personnel. Des discussions sont actuellement en cours en vue d’aboutir à une convention collective nationale des activités ferroviaires, applicable à tous les opérateurs, afin d’harmoniser les règles sociales.

Néanmoins, même si les nouveaux opérateurs représentaient 36 % des parts de marché en 2013 (comprenant les filiales privées de l’opérateur historique SNCF pour 9 %), cela n’a pas permis de faire progresser la part modale du rail, tout au mieux peut-être de la maintenir (cf. Graphique 5).

**Les apports de la conférence ministérielle périodique pour la relance du fret ferroviaire**

Par ailleurs, rappelons qu’une simplification réglementaire et normative dans le domaine du fret ferroviaire a été annoncée par le Gouvernement actuel. Il a été indiqué lors de la 4e conférence pour la relance du fret ferroviaire, en septembre 2015, qu’il devrait être mis en place de nouveaux référentiels en 2016.

D’une manière plus globale, on peut espérer que la conférence ministérielle pour la relance du fret ferroviaire, les nouveaux engagements nationaux et européens qui ont été pris dans le cadre de la Conférence mondiale sur les changements climatiques à Paris en décembre 2015 (COP 21), seront suivis de mesures concrètes afin de relancer le fret ferroviaire.

Certains groupes de travail de la Conférence de relance du fret ferroviaire devraient rendre leurs conclusions d’ici la fin de l’année 2016. Le Secrétariat d’État aux Transports a précisé qu’à l’avenir, l’évolution des péages devrait être liée à l’évolution de la qualité de services (à l’aide d’indicateurs).

**La possibilité de mise en place d’un cluster ou plate-forme de dialogues**

Comme indiqué précédemment, l’une des mesures proposées dans le cadre de la Conférence de relance du fret ferroviaire est d’expérimenter la création de clusters du fret ferroviaire sur des territoires volontaires, afin de faire émerger un modèle économique adapté aux besoins de l’économie locale.

Même si l’option cluster n’a pour le moment pas été retenue à notre connaissance, d’autres solutions où les acteurs peuvent dialoguer entre eux se sont mises en place.

Que cela soit un cluster ou autre, le fait que plusieurs acteurs se mettent autour de la table permet d’avancer, de raisonner sur les besoins et les services.

Les opportunités de financement

L’Union Européenne est attentive aux projets s’inscrivant dans une dynamique européenne ou aux projets territoriaux ayant une résonnance européenne. Pour cela, elle a mis en place différents types de programmes.

Un plan d’investissement européen, appelé Plan Juncker, constitue une ambition générale et vise à mobiliser un total de 315 milliards d’euros sur les trois prochaines années, en faveur des infrastructures d’intérêt européen (énergie, transports, santé, haut débit notamment). Ce plan repose sur la création d’un nouveau Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS), la création d’une plate-forme de conseil en investissement et la création d’un portail européen des projets d’investissement.

Ce plan s’appuie sur la garantie de l’Union Européenne, garantie qui permettra de financer plus facilement des projets qui ne trouveraient pas de soutien sur les marchés sans elle. Le plan Juncker n’apporte comme fonds propre que le FEIS, qui est doté de 21 milliards d’euros (une partie provient de la BEI - Banque européenne d’investissement). La garantie du FEIS peut ainsi soutenir des projets qui font par ailleurs l’objet d’un financement par subvention des Etats membres, des collectivités locales ou des autres instruments européens comme les fonds structurels. Le Plan Juncker est donc adapté pour des projets structurants uniquement, et non pour la rénovation de lignes capillaires.

En outre, Horizon 2020 est le programme européen pour la recherche et l’innovation. La déclinaison plus spécifique aux transports s’intitule Shift2Rail : c’est un partenariat public-privé constitué entre les industriels du domaine ferroviaire et la Commission européenne.

Enfin, plus modestement mais de manière très concrète, l’Etat a débloqué 30 millions d’euros sur trois ans (de 2015 à 2017) pour la rénovation de lignes capillaires, ainsi que 30 millions sur trois ans également pour l’aide au transport combiné. La Région Centre-Val de Loire a déjà saisi cette opportunité pour la rénovation de deux lignes capillaires (Villefrançoise-Blois et Montoire-Vendôme).

Les Grands ports maritimes

Les ports de Nantes Saint-Nazaire et de La Rochelle sont facilement accessibles depuis la région Centre-Val de Loire, en évitant le goulot d’étranglement ferroviaire actuel en Ile-de-France. Ils sont respectivement 4ᵉ et 6ᵉ ports maritimes métropolitains, avec un trafic annuel de 26,5 millions de tonnes et 9,4 millions de tonnes (en 2014), derrière les ports de Marseille, du Havre et de Dunkerque.

Ces deux ports constituent des acteurs structurants du territoire et contribuent fortement à son développement. Ainsi, le port maritime de Nantes Saint-Nazaire génère 27 000 emplois (directs, indirects et induits) et le port de La Rochelle, 16 000 emplois. Le port de Nantes Saint-Nazaire contribue à hauteur de 75 % du trafic fret ferroviaire en Loire-Atlantique, et à hauteur de 25 % sur l’ensemble de la région Pays-de-la-Loire.
Tableau 9 : Trafics de marchandises des grands ports maritimes métropolitains en 2014.
Source : Ministère des transports.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Ports maritimes</th>
<th>Tonnage en 2014 En millions de tonnes</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Marseille</td>
<td>78,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Le Havre</td>
<td>66,9</td>
</tr>
<tr>
<td>Dunkerque</td>
<td>47,1</td>
</tr>
<tr>
<td>Nantes Saint-Nazaire</td>
<td>26,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rouen</td>
<td>21,7</td>
</tr>
<tr>
<td>La Rochelle</td>
<td>9,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Bordeaux</td>
<td>8,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>


A noter que tous les quais du port de La Rochelle sont embranchés fer (soit 45 km de voies internes au port au total). En six ans, le volume annuel des marchandises portuaires transportées par le fer a augmenté de 120 %.

Pour le port de Nantes-Saint Nazaire (18 terminaux spécialisés sur 60 km le long de l’estuaire de la Loire), tous les sites portuaires sont embranchés fer.

Actuellement, le trafic ferroviaire portuaire représente 1,2 à 1,5 million de tonnes par an pour le port de Nantes Saint-Nazaire, et environ 1,35 million de tonnes pour le port de La Rochelle. Le volume de fret ferroviaire a augmenté de 120 % en 6 ans (de 2008 à 2014) pour ce dernier et le taux de marchandises acheminées par voie ferrée depuis ou vers le port est de 14,5 % en 2014 ; l’objectif est d’atteindre les 20 % pour 2020.

L’OFP Atlantique, qui regroupe les ports de La Rochelle et Nantes-Saint-Nazaire, a été créé en 2010. Son rôle est de collecter des marchandises et d’alimenter par voie ferroviaire via des relais et partenaires. L’opérateur ferroviaire qui a été retenu est Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), qui est également actionnaire dans l’OFP.

L’OFP Atlantique a connu une forte croissance depuis sa création et a généré un trafic de 460 000 tonnes en 2014, soit 30 % du trafic ferroviaire du port Atlantique de La Rochelle. Le Président de l’OFP a précisé que le volume transporté par l’OFP devrait atteindre les 670 kT en 2015, et a pour objectif 1 000 kT en 2018.
L’augmentation de trafic ferroviaire depuis et vers ces ports est également bénéfique pour la SNCF, car elle génère des trafics supplémentaires sur les voies du Réseau ferré national. Ainsi un partenariat a été signé entre le port de La Rochelle et la SNCF en mars 2016, afin de développer la desserte ferroviaire du port.

Lors de son audition au CESER, le Président de l’OFP Atlantique a indiqué que cette croissance rapide a permis de démontrer la pertinence du modèle économique et la capacité de l’OFP à répondre aux besoins des clients, en apportant une offre ferroviaire souple et compétitive s’inscrivant dans une politique volontariste de report modal de la route vers le fer et de développement de la logistique portuaire. Le fait que les agents de l’OFP soient polyvalents permet de gagner en souplesse et en productivité. La création de l’OFP Atlantique a incité ainsi de nombreux clients à repenser leur logistique amont ou aval.

Les ports de la Normandie sont également proches de la région Centre-Val de Loire et sont notamment utilisés par des céréaliers de la région. Soulignons que les ports de Rouen, Le Havre et Paris se sont alliés en 2012 sous le nom HAROPA, qui a pour objectif de former un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l’industrie, de la logistique et du tourisme. En 2015, il constitue le premier système portuaire français avec 91,4 Mt de trafic maritime et plus de 20 millions de tonnes de trafic fluvial.

Plus précisément, le port de Rouen est le 1er port céréalier d’exportation d’Europe (9 Mt en 2010). Tous les terminaux dédiés aux marchandises diverses sont connectés mer, fer, route et fleuve.


Le projet stratégique du port du Havre a comme objectif de passer, pour les conteneurs, d’une part modale de 4,6 % (en 2013) à 11 % (en 2020) pour le fret ferroviaire.

Le projet stratégique du port de Nantes Saint-Nazaire indique : « L’évolution positive de la part ferroviaire sera liée aux développements de nouveaux trafics, ce qui suppose la reconquête de marchés, mais également l’apparition de nouveaux clients embranchés. La création de nouveaux services, comme une offre de transport combiné, sera également un levier de développement » ; il conclut à ce sujet : « le Grand Port Maritime vise à augmenter le volume ferroviaire d’au moins 50 % sur les cinq prochaines années ».

Soulignons que certaines entreprises du Grand ouest utilisent plutôt les ports de la Manche actuellement, alors que ceux de l’Atlantique sont plus proches. Néanmoins, le trafic maritime dans la Manche pourrait bientôt arriver à saturation : il existe une opportunité à saisir pour les ports de l’Atlantique.

2.4 - Les difficultés rencontrées pour développer le fret

Les différents acteurs rencontrés ont tous pointé du doigt les difficultés rencontrées pour maintenir ou redynamiser le fret ferroviaire. Au-delà de la technicité inhérente aux métiers du ferroviaire, voire même de la complexité, les auditions ont permis de mettre en avant que le routier rentrait bien souvent en concurrence directe avec le ferroviaire. Et ce, même si certains sites industriels ou agricoles sont
embranchés fer. Cette situation est déplorée car le traitement par wagon pour certains produits est plus simple à gérer que des dizaines de camions, d’un point de vue logistique.

Certains transporteurs jugent même que le fret ferroviaire n’est plus du tout compétitif aujourd’hui, en parlant même d’une question hors-sujet, avec notamment des niveaux de péages d’infrastructure (sillons) qui ont augmenté fortement ces dernières années.

A titre d’illustration, la coopérative Agro-Pithiviers a indiqué à la commission qu’en 1980, elle effectuait 85 % de son transport de marchandises par voie ferrée (soit 140 000 à 150 000 tonnes). A la fin des années 1990, ce transport par fret représentait environ 70 % du tonnage transporté. Aujourd’hui, la coopérative n’envoie plus que 45 % de sa marchandise par train. Les raisons mises en avant sont le manque de fiabilité et les retards réguliers sur voie ferrée, les difficultés de communication avec Fret SNCF ainsi que son manque de souplesse et de réactivité, la limitation progressive du transport par wagons isolés, le manque de volonté politique pour redynamiser ce secteur, l’augmentation des coûts, le manque de compétitivité des nouveaux opérateurs ferroviaires pour offrir de nouveaux services. Pour Agro-Pithiviers, la différence de coût se chiffre à 2,5€/tonne en faveur de la route (ce qui équivaut à 1,5 % de la valeur marchande). Malgré tout, le fret ferroviaire possède 2 intérêts essentiels pour la coopérative : la facilité de la gestion de la commande et un remplissage plus rapide avec moins de main d’œuvre.

**Un manque de volonté politique au niveau national**

Depuis des dizaines d’années déjà, la part du fret ferroviaire ne cesse de reculer en France. Sans pointer du doigt un gouvernement en particulier, le CESER Centre-Val de Loire note une absence de réelle volonté politique au niveau de l’État et de la SNCF durant toute cette période. Même si certaines mesures ont été annoncées, il existe un décalage entre les discours des gouvernements successifs et les actions réellement entreprises en faveur du fret ferroviaire.


D’une manière plus globale, le CESER regrette l’absence d’une vision globale de l’État sur l’économie des échanges et la logistique. La politique menée durant ces dernières décennies a favorisé le développement des infrastructures routières, au détriment des infrastructures ferroviaires et de leur entretien (sauf pour la construction de lignes à grande vitesse). Ceci en contradiction avec certains engagements (protocole de Kyoto, Grenelle de l’Environnement, Engagement National pour le Fret ferroviaire,...).

Concernant le ferroviaire, l’État et l’opérateur historique avaient privilégié le développement du réseau de LGV, au détriment des activités utilisant le réseau conventionnel, dont le fret. Depuis les travaux de la commission Mobilité 21 et le rapport Duron précité, mais aussi à la suite de la catastrophe de Brétigny de juillet 2013, le Gouvernement et SNCF Réseau sont revenus sur cette politique (pour privilégier le réseau existant ce qui bénéficie au fret).

Plus récemment, malgré les difficultés du fret ferroviaire, de mauvais signaux ont été envoyés à ce secteur, avec des mesures qui continuent de favoriser le fret routier (abandon de la TRO - Tarification Routière Obligatoire - en 1985, suppression en 2009 de la taxe à l’essieu créée en 1968 pour les camions, autorisation de circulation des plus de 44 tonnes depuis janvier 2013, abandon de l’écotaxe,...).
Un manque de garantie entraînant une perte de confiance

Plusieurs acteurs indiquent un manque de confiance dans le fret ferroviaire, notamment dans les délais de livraison. A titre d'exemple, même si les enjeux ne sont pas les mêmes, SNCF Réseau nous a indiqué un respect des délais de 90 % pour les trains de voyageurs (retard pris en compte au-delà de 5 minutes) et de seulement 62,5 % pour les trains de fret (retard pris en compte au-delà de 10 minutes) sur les premiers mois de 2015. Néanmoins, il est possible de conclure un contrat commercial avec la SNCF garantissant une arrivée à l'heure des trains de fret ; ces contrats sont payants et les trains sont alors prioritaires sur le réseau (exemple du train desservant le Marché de Rungis).

Certains acteurs parlent ainsi de « cercle vicieux » qui est en marche depuis plusieurs années : le ralentissement de l’activité fret ferroviaire entraîne une diminution de l’entretien des lignes et donc une dégradation du service, qui engendre à son tour un ralentissement du fret ferroviaire par une perte de confiance.

Plusieurs auditionnés ont indiqué qu’il demeure difficile de relancer un transport de marchandises par voie ferrée s’il a été supprimé, surtout que « le ferroviaire connaît une grave crise de confiance ».

La situation du groupe SNCF

La dette colossale de la SNCF, qui se chiffre à 45 Mds€ fin 2014 pour le groupe public ferroviaire (dont près de 37 Mds€ pour SNCF Réseau), et plus généralement le déséquilibre économique structurel dont cette dette est le reflet, pénalisent ses possibilités d’investissement. Alors qu’avec les taux actuellement très bas, la SNCF pourrait investir massivement, notamment dans des grands travaux de rénovation de lignes existantes.

Par ailleurs, la SNCF a confirmé à la commission les problèmes de communication qui existaient jusqu’en 2014 entre l’ex-SNCF et RFF, ce qui pouvait occasionner des dysfonctionnements. Selon la SNCF, la réforme, avec la création du gestionnaire unifié qui rassemble en son sein l’ensemble des métiers du réseau (soit la gestion des circulations, l’entretien et la maintenance) a pour objectif de supprimer ces difficultés et d’améliorer l’efficacité du système.

La stratégie de SNCF Mobilités est dorénavant d’être présente sur l’ensemble des modes de circulation. Ainsi, pour le transport de marchandises, le marché routier (Géodis, opérateur du transport et de la logistique, est une filiale de SNCF Mobilités) et le marché ferroviaire sont jugés très différents et complémentaires.

Concernant la Direction fret de SNCF Mobilités, il nous a été précisé que celle-ci se doit d’équilibrer seule ses comptes (contrairement à d’autres activités de SNCF Mobilités, comme par exemple le TER qui est subventionné par les Régions) : d’où la nécessité de proposer des offres rentables et de supprimer celles cumulant des déficits importants. Fret SNCF ne peut donc pas répondre à toutes les demandes. Malgré tout, dans le cadre de la restructuration du plan fret, une dotation exceptionnelle de 1,5 Md€ (800 M€ provenant de l’Etat et 700 M€ de la SNCF) a été versée à Fret SNCF en 2006. Aujourd’hui, l’enjeu pour la branche logistique de SNCF Mobilités est davantage d’être sur la multi-modalité que sur le tout ferroviaire, de développer un service porte à porte pour le client. Il est recherché une complémentarité avec les offres des grands ports maritimes.
L’état des lignes ferroviaires

Alors que le réseau de lignes à grande vitesse a connu un essor important ces 30 dernières années, les lignes ferroviaires classiques, notamment les lignes capillaires de fret, n’ont pas été suffisamment entretenues. De nombreuses lignes, faute d’entretien entre autres, ont dû être fermées. D’autres sont dans un état dégradé, faute d’un entretien suffisant et régulier : la vitesse maximum des trains est alors réduite. SNCF Réseau a indiqué à la commission un manque d’investissement important les décennies précédentes, qui rend inquiétant l’état des lignes capillaires voire d’autres lignes.

En région Centre-Val de Loire, SNCF Réseau a indiqué que certaines lignes capillaires sont en mauvais état et nécessitent des investissements afin de les rénover entièrement. En effet, certains constituants de ces lignes ont de 70 à 100 ans : la maintenance est alors très délicate et cela nécessite une régénération totale de la ligne. Comme indiqué précédemment, trois lignes ont été rénovées récemment dans le cadre du CPER 2007-2013, deux autres lignes bénéficient d’une remise en état en 2016 (cf. 2.1 Les atouts en région Centre-Val de Loire). Par ailleurs, d’autres lignes devront être prochainement rénovées : c’est le cas des lignes Toury-Janville, Auneau-Auneau ville et Montargis-Auxy Jurianville. Ces remises en état, prévues pour des pérennités modulées en fonction des besoins des industriels embranchés sur ces lignes, nécessitent des investissements importants, que SNCF Réseau ne peut financer lui-même. Comme pour les lignes capillaires Vendôme-Troo et Blois-Villefrancoeur, SNCF Réseau organise des comités de lignes, afin notamment de rechercher les possibilités de participation financière des différents acteurs. L’aspect sécuritaire est bien entendu primordial. Néanmoins, certaines règles, qui engendrent des coûts supplémentaires élevés, apparaissent trop restrictives et non- adaptées pour certaines lignes ne recevant que peu de trafic, à des vitesses réduites.

A noter que SNCF Réseau a prévu de financer et réaliser des travaux de confortement en 2016 sur certaines lignes capillaires (qui permettront de répondre ponctuellement à la dégradation constatée). Ces travaux concernent les lignes Toury-Janville, Orléans-St Denis de l’Hôtel.

D’une manière plus générale, SNCF Réseau ne communique pas tout le temps avec anticipation sa connaissance de l’état des lignes capillaires aux acteurs du fret ferroviaire. Cela conduit parfois à se rendre compte que la ligne nécessite en urgence des travaux importants pour sa remise en état. Cela engendre une insécurité pour les chargeurs et transporteurs, qui n’ont pas de visibilité à moyen terme sur la possibilité d’utiliser certaines lignes capillaires. Une ligne de fret peut ainsi être fermée rapidement, sans délai raisonnable préalable, remettant en question un système souvent rôdé pour l’exportation de marchandises. Pour preuve, l’exemple des lignes de fret Vendôme-Montoire-Troo et Blois-Villefrancoeur, où le gestionnaire d’infrastructures n’a pas suffisamment communiqué sur l’état du réseau en amont, puisque ces lignes menaçaient d’être fermées sous 12 mois si des travaux n’étaient pas effectués d’urgence. Le manque de visibilité sur le devenir des capillaires de fret pénalise aussi les potentiels financeurs, contactés parfois au dernier moment (difficulté d’avoir une prévision budgétaire). A noter que dans le cadre de la conférence de relance du fret ferroviaire, SNCF Réseau vient d’élaborer un diagnostic global des lignes capillaires au niveau national.

Sur le reste du réseau, dit structurant, des lignes ou sections de lignes peuvent également avoir des constituents dans un état nécessitant une régénération importante. C’est le cas de la ligne POLT, jugée prioritaire au niveau des travaux par SNCF Réseau. A horizon 2020, il est ainsi prévu 1 Md€ de travaux sur cette ligne, hors Île-de-France, dont 500 M€ sur les cinq prochaines années, avec des financements actés par l’Etat.
Selon SNCF Réseau, le renouvellement et la maintenance lourde des lignes recevant le plus de trafic (lignes dites 1 à 6 avec voyageurs) constituent la priorité absolue. Des investissements sont possibles à hauteur des économies de maintenance réalisées. Cela peut impliquer des périodes de travaux avec fermetures ponctuelles de lignes.

Par ailleurs, certaines lignes manquent d’équipements et d’automatisation (ce qui nécessite du personnel supplémentaire et limite le nombre de circulations par jour). Notamment, la non-électrification des lignes structurantes (portion Nevers-Chagny entre Nantes-Lyon par exemple) ne facilite pas l’utilisation de locomotives électriques (les ruptures de charges, avec passage d’une locomotive diesel à électrique - ou l’inverse -, sont peu envisageables d’un point de vue économique).

**Les coûts liés au ferroviaire**

Selon la majorité des personnes auditionnées, les coûts du transport ferroviaire ont augmenté fortement ces dernières années. La compétitivité n’est plus vraiment de mise et pour les acteurs choisissant le ferroviaire pour le transport de marchandises, les avantages se situent ailleurs qu’au niveau du coût.

En France, selon les acteurs auditionnés, le modèle actuel du fret ferroviaire est peu voire pas rentable. Les pertes financières concernent ainsi la quasi-totalité des opérateurs ferroviaires.


Actuellement, à titre indicatif, les entreprises de fret ferroviaire paient en moyenne 2 € par train kilomètre (2 €/tr.km) de redevance. Le coût total est en réalité d’environ 5 € du tr.km (actuellement en cours de recalcul), le reste étant payé par l’État via la compensation fret. Les tarifs pour les opérateurs de fret ferroviaire ont augmenté de 6,27 % en 2016 et devraient augmenter de 2,4 % en 2017, augmentation due à une baisse de la subvention de l’État pour les péages. Selon SNCF Réseau, la part des péages acquittée par les entreprises ferroviaires est loin de couvrir les frais d’entretien, notamment pour les lignes capillaires.

A titre d’exemple, même si les situations sont différentes, les prix pratiqués pour les péages de fret ferroviaire dans quelques pays européens sont les suivants (source étude OCDE) : Suisse, 5 € du train-km ; Allemagne, 3 € du train-km ; Grande Bretagne, 6 € du train-km.

**La concurrence de la route**

Depuis de nombreuses années, une partie du fret ferroviaire s’est reporté vers la route. A cela, plusieurs explications peuvent être données :

- le coût du fret routier, souvent inférieur à celui du coût du fret ferroviaire. En effet, l’ensemble des coûts liés au fret routier n’est pas pris en charge par les utilisateurs directs (pollution, santé, sécurité, encombrement,…),
- une politique qui a tendance à favoriser le transfert vers la route, notamment au détriment du wagon isolé : autorisation de circulation des camions de 44 tonnes, abandon de l’écotaxe,…
- un fort développement du réseau autoroutier sur ces 20 à 30 dernières années,
- une nouvelle organisation au niveau industriel et tertiaire, où certaines activités limitent au maximum les stocks et privilégient des livraisons régulières avec une quantité limitée de marchandises,
- la masse de certains produits manufacturés a diminué fortement, rendant plus intéressant le transport par la route,
- une qualité de service du ferroviaire fluctuante (ponctualité et souplesse notamment).

A noter néanmoins que certaines Régions (Grand Est et Ile-de-France notamment) réfléchissent actuellement à la possibilité de mise en place d’une écotaxe régionale pour l’utilisation des voies routières par les poids-lourds.

**Les modalités d’utilisation des lignes ferroviaires**

D’un point de vue pratique, la mise en circulation de camions apparaît plus simple que la circulation de marchandises par voie ferrée. D’une part, les modalités légales pour les transporteurs apparaissent souvent complexes (obtention d’une assurance, d’une licence, certificat de sécurité,…). D’autre part, les transporteurs et chargeurs notent la difficulté d’obtenir des sillons, notamment sur les grandes lignes partagées entre trafic voyageurs et trafic marchandises. Le problème de réactivité de SNCF Réseau est également mis en question.

L’augmentation des coûts et notamment l’augmentation des prix des péages pour l’utilisation des sillons est également pointée du doigt. La suppression progressive de la compensation fret ne favorise bien évidemment pas le transport par voies ferrées.

Certains acteurs du fret ferroviaire, tout en indiquant les atouts du fret ferroviaire, parlent également de la nécessité de simplifier les procédures, ainsi que de la nécessité que le fret ferroviaire propose une réactivité accrue face aux besoins des clients.

Malgré l’ouverture à la concurrence dans le domaine du fret ferroviaire, SNCF Mobilités demeure omniprésente, comme par exemple pour la formation des personnels qui passe majoritairement par des organismes dépendant du groupe SNCF, même si d’autres entreprises ont mis en place leurs propres centres de formation. La loi portant réforme ferroviaire (article 31) a organisé le transfert des stations-services à SNCF Réseau.

Des personnes auditionnées nous ont indiqué le manque de polyvalence du personnel à la SNCF, ainsi que le peu de souplesse de gestion, ce qui peut être pénalisant.

Par ailleurs, les acteurs du ferroviaire regrettent la quasi disparition de l’offre de marché du wagon isolé (baisse à partir des années 1980), qui était très utile pour des flux réguliers mais limités en termes de quantités. Cet abandon a contribué à mettre sur la route des marchandises jusque-là transportées par voie ferrée.

**Un manque criant de technologie**

Pour de nombreux auditionnés, le fret ferroviaire utilise encore des méthodes jugées archaïques, compte-tenu des possibilités offertes par les évolutions technologiques des dernières années. Ainsi, les wagons ne peuvent pas être suivis en temps réel. Même si des progrès ont été fait, et certaines expérimentations ou projets sont en cours, il existe encore beaucoup de voies d’amélioration. SNCF Réseau s’attelle actuellement à la modernisation de la chaîne horaire, avec le tracé des sillons, ce qui devrait permettre de gagner en qualité, en réactivité et en capacité.
Le système ERTMS (European Rail Traffic Management System) est un système européen de surveillance du trafic ferroviaire, qui équipe toutes les nouvelles LGV. Ses apports pour l’exploitation du réseau doivent être identifiés pour pouvoir étudier, sur cette base, les possibilités de déploiement à l’ensemble des lignes du Réseau ferré national dans des conditions économiques saines.

Le contexte européen et mondial

Depuis de nombreuses années, les flux de marchandises ont tendance à se multiplier, dans une économie mondialisée. Cette augmentation des échanges s’accompagne d’une diminution des stocks, d’une diversification des marchandises transportées, ainsi que d’une multiplication des lieux de départ et de destination, facteurs qui favorisent bien souvent la route au détriment du ferroviaire.

Par ailleurs, la crise économique en Europe a fait diminuer le volume de marchandises transportées, avec également de plus en plus de chargeurs et transporteurs qui recherchent les prix les plus bas, ce que ne permet pas tout le temps d’offrir le fret ferroviaire.
3 - PRECONISATIONS DU CESER

Au-delà d’une réelle volonté politique au niveau national qui semble nécessaire, suivie d’actions concrètes permettant de faciliter la redynamisation du fret ferroviaire, le CESER souhaite apporter quelques pistes pour réfléchir au niveau régional ou interrégional.

Avant tout, le CESER souhaite indiquer que selon lui, le Réseau ferré national se doit de conserver les deux types d’activités (fret et voyageurs) afin d’être rentable économiquement. Rappelons qu’il y a quelques dizaines d’années, le fret ferroviaire constituait l’apport financier majeur pour la SNCF.

D’une manière générale, la Région aura tout intérêt à inscrire son action dans la suite de la COP 21, en proposant des actions concrètes en faveur de l’atténuation du changement climatique. Compte-tenu de ses engagements pour le ferroviaire, la Région pourrait ainsi amplifier son action dans ce domaine et notamment dans le fret ferroviaire. Bien menées, ces actions auront un effet positif en matière de dynamique économique et de création d’emplois.

Intégrer un volet fret et logistique dans le futur schéma régional des infrastructures de transport, partie intégrante du SRADDET (Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Égalité des Territoires). Ce schéma devra intégrer les besoins des populations et des entreprises (services voyageurs et fret), des divers modes de transport et devra être élaboré en concertation avec les régions voisines.

Même si le fret ferroviaire ne constitue pas une compétence obligatoire pour les Régions, il semble logique que la Région développe une stratégie compte-tenu des sommes investies ; l’approche gagnera à intégrer les aspects économiques et environnementaux, notamment au vu du renforcement des compétences des Régions dans le cadre de la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République). L’article 16 de la loi NOTRe propose un transfert possible des lignes capillaires aux collectivités territoriales (Code général de la propriété des personnes publiques, article L.3114), possibilité qui nécessitera d’être finement étudiée au préalable (conditions économiques notamment, prenant en compte la maintenance et l’exploitation). La Région peut donc en profiter pour confirmer son rôle de leader en matière de développement économique. La stratégie de la Région devra notamment être développée dans le SRDEII (Schéma Régional de Développement Economique, d’Innovation et d’Internationalisation).

La Région Centre-Val de Loire pourrait même se porter volontaire auprès de l’Etat pour être une région expérimentale, voire pilote, dans le domaine du fret ferroviaire, en tant que coordinatrice. L’expérience de la régionalisation des TER, même si elle est très différente, a été bien menée par les Régions et peut être source d’inspiration.

Développer et renforcer les liens avec les régions voisines sur le sujet. Mettre en place un plan interrégional pour le fret ferroviaire en lien avec les régions Atlantique par exemple (Pays de la Loire, Aquitaine -Limousin - Poitou-Charentes, Normandie).
D’une manière plus générale, il serait opportun de **développer une identité Atlantique / Ouest** plus forte, de se regrouper entre acteurs publics et privés, car de nombreux centres de décision et des activités économiques se déplacent vers l’Est de l’Europe. Cela nécessite de trouver des partenariats plus larges, selon les filières.

**Inscrire la réouverture d’Orléans-Chartres aux voyageurs dans une vision interrégionale vers Rouen et Le Havre** (sans passer par Paris), avec une vocation fret et voyageurs. En effet, l’Ile-de-France est quasiment saturée entre les différents trafics qui transitent par la région, compte-tenu du réseau ferroviaire français qui est en étoile, centré sur Paris. Afin de pouvoir éviter le bassin parisien, la liaison Chartres-Orléans aurait donc avantage à s’inscrire dans une réflexion plus globale.

**Continuer à s’impliquer dans le projet d’interconnexion sud TGV en Ile-de-France**, qui permettrait de construire une voie nouvelle pour les TGV province/province et ainsi d’alléger le trafic sur la voie existante Massy/Valenton. Cela pourrait permettre une meilleure régularité pour les trains de fret circulant à ce niveau et ouvrir de nouveaux sillons.

**Continuer à solliciter des financements de l’Union Européenne** (FEDER, Plan Interreg…), notamment pour les projets structurants. Le plan d’investissement de l’U.E., dit « Plan Juncker », vise à mobiliser 315 Mds € sur les trois prochaines années, dont 240 Mds € fléchés pour les infrastructures d’intérêt européen (énergie, transports, haut débit, santé...) ; il constitue une garantie sous forme de prêt, ce qui nécessite de trouver les financements par ailleurs.

**Demander des engagements sur la gestion et la performance des infrastructures financées par la Région.** Lors des auditions effectuées par le CESER, il est apparu que certaines lignes de fret récemment rénovées ne répondraient pas forcément mieux aux attentes des chargeurs, notamment par manque d’interlocuteurs au niveau du gestionnaire d’infrastructures. La Région devrait pourtant avoir un droit de regard sur les services rendus suite à ses investissements en matière de ferroviaire, compte-tenu des sommes engagées.
Redonner à l’opérateur historique une mission de service public et d’intérêt économique, avec un nouveau plan stratégique ambitieux, cohérent avec les décisions de la COP 21 et en lien avec tous les partenaires.

La dette de SNCF, et notamment celle de SNCF Réseau, pourrait être restructurée, afin que des investissements importants se fassent en faveur de la rénovation du réseau existant. Les taux historiquement bas constituent une opportunité pour lancer des travaux de grande ampleur sur le ferroviaire, qui constituent un investissement pour l’avenir.

**Adopter une vision globale prospective**, dans le respect de la nécessaire transition énergétique et écologique, où le fret ferroviaire a un rôle primordial à jouer. Adopter une stabilité dans les engagements pris par l’État (exemple des atermoiements autour de l’autoroute ferroviaire Atlantique). **Afficher une stratégie volontariste de développement du fret ferroviaire.**

Prolonger le dialogue mis en place dans le cadre de la Conférence sur la relance du fret ferroviaire. **Mettre en place des actions concrètes et procéder à leurs suivis et évaluations.**

**Simplifier réellement la réglementation ferroviaire**, en accord avec les partenaires économiques et sociaux. A ce sujet, un référentiel sur la simplification des règles et des normes devrait être produit en 2016 par un groupe de travail, dans le cadre de la Conférence de relance du fret ferroviaire.

**Apporter un soutien financier ou un système de compensation pour contribuer à redévelopper le fret ferroviaire.** Faciliter le fret ferroviaire peut donner plus de résultats que de pénaliser le routier : des mesures incitatives peuvent encourager les transporteurs à opter plus naturellement pour le ferroviaire, au lieu d’être contraints. Ainsi une prime au report modal pourrait être étudiée pour les chargeurs s’engageant à transférer dans la durée des volumes de la route au rail, avec une aide à la tonne kilomètre transportée.
Pour les deux propositions suivantes, l’État se doit d’étudier les conditions préalables et si besoin impulser politiquement en lien avec les partenaires. La mise en œuvre technique et économique revient aux acteurs du fret ferroviaire et au gestionnaire d’infrastructures.

Réfléchir à un système de péréquation financière en faveur des lignes capillaires. Une partie des péages des grandes lignes pourrait ainsi être attribuée à l’entretien des capillaires, 20 % du trafic de fret issu et à destination de ces petites lignes.

Étudier les possibilités afin de relancer l’offre de wagons isolés, qui constitue un point essentiel pour répondre aux besoins des chargeurs et pour relancer le fret ferroviaire. Rappelons que l’offre wagon isolé a été divisée par trois entre 2007 et 2014. Lors des auditions, il est apparu que le système ferroviaire ferait une erreur stratégique s’il se focalisait uniquement sur les trains lourds monoclients, en perdant une partie de son marché historique : le wagon isolé. Les acteurs du fret ferroviaire doivent apprendre à massifier de façon performante et rentable des lots partiels et multiclients. De petits OFP situés en bout de chaîne peuvent notamment aider au lotissement.

Crédit photo : Alain Canon

Reste néanmoins la question de l’acteur qui pourrait porter cette plate-forme d’échanges de manière pérenne et objective.

Réfléchir à la mise en place d’OFP sur des territoires limités si cela s’avère pertinent. Etudier dans ce cadre les possibilités pour favoriser un transport combiné ou multimodal pour les longues distances, sans opposer le rail et la route. Au-delà de la mutualisation et de la facilité de gestion que peuvent offrir les OFP, ceux-ci peuvent générer des innovations pragmatiques grâce à une vision territoriale et logistique de terrain. Les OFP peuvent aussi permettre de réaliser un démarchage commercial au plus près du territoire, en sollicitant les clients potentiels.

Créer un événement annuel ou bisannuel autour du fret ferroviaire en région. Cela peut prendre la forme de conférences à l’occasion du Tour de France du fret ferroviaire organisé par les Chambres de Commerces et d’Industrie.

Valoriser et renforcer le triangle Vierzon-Bourges-Châteauroux qui se trouve au cœur d’un système multimodal et bénéficie d’atouts (aéroport de fret de Châteauroux - géré par la Région -, port sec de Vierzon, disponibilités foncières à Romorantin et Salbris, situation de nœud ferroviaire de Vierzon).

Saisir l’opportunité de l’objectif de développement du ferroviaire pour les ports de l’Atlantique en mettant en place une plate-forme logistique de relais (port sec) en région Centre-Val de Loire, qui serait généraliste et pourrait accueillir différents produits.

Ainsi, lors de son audition le Président de l’OFP Atlantique et Directeur des Opérations et de la Logistique au port de La Rochelle a évoqué cette possibilité de plate-forme, afin notamment d’agrandir l’hinterland du port, qui s’étend actuellement du Nord de la région Centre-Val de Loire jusqu’aux frontières de la Bourgogne et de Rhône-Alpes. Ce développement peut s’appuyer sur les objectifs stratégiques des Grands Ports Maritimes : pour rappel, le port de Nantes Saint-Nazaire prévoit une augmentation de son volume ferroviaire de + 50 % d’ici les cinq prochaines années et le port de La Rochelle prévoit de passer de 14,5 % de part modale ferroviaire en 2014 à 20 % en 2020.
Réaliser un état des lieux complet des voies ferrées, afin de donner une visibilité sur la durée de vie des infrastructures pour les investisseurs et les acteurs du ferroviaire, pour que ceux-ci puissent se projeter sur le long terme.

Envisager des équipements supplémentaires et une automatisation sur certaines lignes, afin de fluidifier le trafic et de permettre davantage de passages, pour le trafic voyageurs et fret. A l’inverse, adapter les investissements au type de ligne et à la circulation (une ligne capillaire reçoit peu de trafic, avec des vitesses réduites), tout en conservant les paramètres de sécurité. Par exemple, les chargeurs et transporteurs rencontrés par le CESER ont indiqué qu’une vitesse de 20 à 40 km/h suffit amplement pour le transport de fret sur les lignes capillaires (souvent des lignes terminales d’une dizaine de kilomètres au plus). Une rénovation de ligne permettant une circulation à 80 km/h coûte nettement plus cher, ne fait pas gagner beaucoup de temps, nécessite davantage de paramètres de sécurité et n’est pas rentable au final. Des remises en état à des coûts maîtrisés avec des entretiens adaptés sont donc envisageables selon le type de ligne capillaire.

Améliorer l’attribution des sillons en terme quantitatif et qualitatif et proposer des sillons de manière plus rapide et plus souple, en réduisant les délais. Le niveau de réponse de SNCF Réseau est en effet jugé peu performant de la part des opérateurs ferroviaires. L’un des souhaits essentiels pour les chargeurs est le respect des délais de livraison et la souplesse.

La politique de rénovation des lignes existantes (capillaires comme structurantes) devrait permettre de proposer des sillons supplémentaires (une fois les travaux terminés). De même, l’ouverture dans les prochaines années de plusieurs lignes (ouverture de lignes de fret aux voyageurs comme Orléans-Châteauneuf et Chartres-Orléans et mise en service de la LGV Tours-Bordeaux) devrait permettre de libérer des sillons pour le fret ferroviaire.

Pour les périodes de travaux, qui sont nécessaires afin de rénover les lignes, mettre en place en amont un dialogue avec les différents utilisateurs, afin de trouver les périodes les moins pénalisantes pour les travaux.

Amplifier le développement et l’utilisation des technologies de l’information et de la communication (TIC) pour optimiser l’utilisation des réseaux, améliorer la qualité des sillons produits et faciliter la traçabilité des marchandises. La problématique des TIC embarqués semble essentielle et il existe des marges de manœuvre importantes en la matière. Les outils modernes existants doivent être reconnus comme des dispositifs de sécurité, ou tout du moins comme des aides à la sécurité.
CONCLUSION

Pour donner un nouvel élan au fret ferroviaire, les démarches locales et nationales devront se mener conjointement.

La démarche locale devra se doter d’un coordonnateur moteur, qui pourra fédérer les différents acteurs utilisant ou souhaitant utiliser le ferroviaire pour le transport de marchandises. Il faut trouver un cadrage souple, qui peut prendre la forme de cluster, plate-forme d’échanges ou association par exemple, qui puisse permettre des échanges entre les divers protagonistes impliqués ou souhaitant s’impliquer dans le fret ferroviaire. Cette démarche devra partir des besoins et des attentes des clients potentiels. Le système de wagons isolés constitue un potentiel de développement conséquent et nécessite pour cela une mutualisation et une coopération locale.

Il semble indispensable que la démarche régionale trouve une synergie avec les ports les plus proches et leurs hinterlands ferroviaires. Celle-ci doit également être coordonnée et connectée à l’échelle nationale et européenne, via les corridors européens de fret ferroviaire notamment.

La Région Centre-Val de Loire s’est déjà impliquée financièrement ces dernières années dans la rénovation des lignes ferroviaires. Elle aura ainsi tout intérêt à être coordinatrice des démarches, sous l’angle économique, en proposant une stratégie territoriale dans le cadre d’une démarche partenariale. La Région doit voir le fret ferroviaire comme un outil économique, qui possède une logique différente de celle du transport de voyageurs. Elle peut être motrice également pour développer les coopérations interrégionales sur les projets structurants.

La démarche nationale devra tenter de simplifier la possibilité d’utiliser le ferroviaire (notamment en matière de réglementation) et d’inciter à un report modal depuis la route. Dans un contexte d’adaptation au changement climatique et de prise en compte croissante des externalités négatives de la route (sur la santé ou la sécurité par exemple), le fret ferroviaire a toute sa place, à condition d’avoir une vision prospective à long terme avec des actions stables et cohérentes dans le temps.

La fiabilité dans le système semble essentielle, avec notamment le respect des délais de livraison. Le fret ferroviaire se doit aussi de se moderniser, comme d’autres secteurs d’activités l’ont fait auparavant, notamment vis-à-vis des technologies de l’information. La rénovation du réseau ferré sera également l’un des enjeux majeurs, cela constituant un investissement pour l’avenir.

Sans être contradictoire avec la route, le fret ferroviaire doit s’intégrer dans une vision logistique d’ensemble, en développant l’intermodalité.

Pour conclure, comme le souligne justement Jacques Chauvineau, Président d’Objectif OFP, « il existe effectivement de la complexité dans le fret ferroviaire, il est inutile d’y ajouter de la complication ». 
LEXIQUE

**Autoroute ferroviaire**
Type de transport combiné où des poids-lourds (camions complets ou remorques seules) sont transportés sur des trains spéciaux.

**Classification UIC**
Les lignes ferroviaires sont classées par l’Union Internationale des Chemins de fer (UIC) de 1 (fort trafic) à 9 (faible trafic). Les lignes de fret dites capillaires sont classées 7 à 9 SV (Sans Voyageurs).

**Commission Mobilité 21 ou Commission Duron**
Commission qui a révisé le SNIT en hiérarchisant les projets en fonction des possibilités des finances publiques, en les classant en trois catégories : premières priorités (projets qui devraient être engagés entre 2014-2030), secones priorités (projets qui devraient être engagés entre 2030-2050) et projets à horizons plus lointains. Elle a rendu son rapport en juin 2013 sous le nom « Pour un schéma national de mobilité durable ». La commission estime que la priorité est de remettre en état le réseau routier et ferroviaire existant qui se dégrade depuis plusieurs années, et reporte nombre de projets après 2030.

**COP 21**
21e conférence des Nations-Unies sur le changement climatique, qui s’est déroulée en décembre 2015 à Paris. La conférence s’est terminée par un accord international, qui devra être traduit en actions concrètes par chacun des pays signataires.

**Corridor de fret européen**
Mis en place en 2010, ils sont au nombre de neuf et couvrent l’ensemble des pays de l’Union Européenne ; trois concernent la France. Ils ont pour objectif d’augmenter le trafic de fret ferroviaire, grâce à une meilleure interopérabilité. Les gestionnaires d’infrastructures concernés par un corridor confient à un guichet unique l’allocation et la commercialisation des sillons internationaux.

**CPER : Contrat de Plan Etat-Région**

**Ferroutage : voir transport combiné rail-route**

**Hinterland (ou arrière-pays)**
Aire d’attraction et de desserte continentale d’un port.

**ITE : Installation Terminale Embranchée**
Voie ferrée desservant un site industriel, une entreprise, un entrepôt ou une zone portuaire. Elle permet de relier le site au réseau ferroviaire principal, afin de permettre le transport des marchandises sans rupture de charge. L’ITE ou une partie au moins est la propriété de l’entreprise.
Lignes capillaires
Désigne les lignes du réseau dédiées uniquement au fret ferroviaire, sur voie unique. En région Centre-Val de Loire, les lignes capillaires sont des lignes 9 SV (Sans Voyageurs), c’est-à-dire des lignes avec deux circulations hebdomadaires en moyenne dans l’année (avec des pics en été pour les lignes utilisées pour du transport de céréales).

MLMC : Multi-Lots, Multi-Clients
Nom de l’offre wagon isolé proposée par Fret SNCF.

OFP : Opérateur Ferroviaire de Proximité
Un OFP est une petite ou moyenne entreprise, du domaine ferroviaire, assurant un trafic de fret local et pouvant gérer l’infrastructure de façon déléguée. Ces opérateurs ferroviaires de petite taille constituent une réponse nouvelle au transport de courte distance dans les territoires ou dans les ports, et visent à mutualiser les flux ferroviaires.

Part modale
Désigne la répartition d’un volume de déplacements entre différents modes de transport.

POCL : Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon
Projet de Ligne à Grande Vitesse ayant pour objectif de doubler la LGV existante Paris-Lyon (afin de pallier sa prochaine saturation) ainsi que de desservir les territoires du centre de la France (Orléans, Bourges, Clermont-Ferrand, Moulins...).

POLT : Paris-Orléans-Limoges-Toulouse
Ligne radiale structurante au niveau national. Compte-tenu de son état dégradé, des travaux importants de régénération sont prévus sur la ligne dans les prochaines années

RFF : Réseau Ferré de France

RFN : Réseau Ferré National
Réseau constitué des lignes de chemin de fer et infrastructures ferroviaires appartenant à SNCF Réseau, qui le gère et l’exploite directement.

Sillon
Période durant laquelle une infrastructure donnée est affectée à la circulation d'un train entre deux points du réseau ferré.

SNCF Réseau
Nouvel établissement public, gestionnaire unifié du réseau ferré national depuis janvier 2015, regroupant RFF, SNCF Infra et la Direction de la circulation ferroviaire (qui trace les sillons), chargé d’exercer les responsabilités inhérentes à l’exploitation, l’entretien, la maintenance, le développement, la cohérence et la mise en valeur des infrastructures ferroviaires. Ses revenus sont issus pour partie des redevances payées par les entreprises ferroviaires pour leur usage du réseau.
SNIT : Schéma National d’Infrastructures de Transport
Outil de planification des projets d’aménagement du territoire à moyen et long terme visant à développer les transports ferroviaire et fluvial, mais également certains aménagements aéroportuaires et routiers. La première version du SNIT de 2011, jugée trop ambitieuse, a été revue par la Commission Mobilité 21.

SRADDET : Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Egalité des Territoires
La loi sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe) remplace le SRADDT par le SRADDET. Ce schéma précise les orientations fondamentales et à moyen terme du développement durable d’un territoire régional et ses principes d’aménagement.

T.km : Tonne kilomètre

Train entier (ou train complet)
Train de marchandises qui est acheminé de son lieu de départ à son lieu de destination, sans remaniement intermédiaire. Souvent, les trains entiers transportent le même type de chargement.

Transport combiné rail-route (ou feroutinge)
Forme de transport intermodal, dont le parcours principal s’effectue par voie ferrée, et les parcours d’extrémité par route. Les marchandises sont transportées à l’aide de caisses mobiles, de conteneurs ou semi-remorques (combiné non-accompagné) ou encore de camions entiers (combiné accompagné).

Transport intermodal ou multimodal
Consiste à utiliser au moins deux types de transport successivement pour amener une marchandise de son point d’origine à son point de destination.

VFCEA : Voie Ferrée Centre Europe Atlantique
Transversale Nantes-Lyon qui permet de relier les corridors Atlantique (Paris/Tours/Bordeaux/Espagne), vers les corridors Saône-Rhône et de l’est européen, sans passer par la région parisienne. La portion traversant la région Centre-Val de Loire est électrifiée, seule la partie reliant Nevers à Chagny (au sud de Beaune) reste à électrifier.

Wagon isolé (ou train du lotissement)
Consiste à acheminer des wagons individuels ou des groupes de wagons, qui sont ensuite assemblés pour former des trains complets pour voyager sur une longue distance, puis éventuellement redispatchés selon le lieu de destination.
BIBLIOGRAPHIE


RACO (Rhône Alpes Centre Océan), Samarcande. Etude pour la promotion de la Nouvelle Transversale Ferroviaire Est-Ouest. Mars 2012.


Sites internet

EcoTransIT World (calcul de la consommation d’énergie et des GES selon le mode de transport de marchandises)
http://www.ecotransit.org

European TK’Blue Agency, Agence de notation financière Transport
http://www.tkblueagency.eu/

Livre blanc européen sur les transports

Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie
http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Transports,1310-.html

Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie ; Conférence pour la relance du fret ferroviaire

Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie ; Conférence nationale sur la logistique

Ministère de l’Ecologie, du Développement Durable et de l’Energie ; Stratégie nationale portuaire

Port de La Rochelle, projet stratégique 2014-2019
http://www.larochelle.port.fr/gouvernance/projet-strategique/

Ports HAROPA (Le Havre, Rouen, Paris), projet stratégique 2014-2019 du port du Havre

Port de Nantes Saint-Nazaire, projet stratégique 2014-2019
http://www.nantes.port.fr/lautorite-portuaire/strategie/projet-strategique/

Objectif Opérateurs Ferroviaires de Proximité
http://www.objectif-ofp.org/

Crédit photos

Alain CANON (p. 13, p. 52) et iStock (couverture, p. 30, p. 47)
COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

Président de la Commission Aménagement de l’escpe : M. Nicolas CHILOFF

Rapporteur du rapport : M. Daniel BERNARD

Rapporteur de l’avis : M. Pierre CHÉZALVIEL

Membres de la Commission Aménagement de l’escpe :

Mme Caroline AUGER
M. Jean-Pierre BARNAGAUD
M. Daniel BERNARD
M. Jean-Claude BROSSIER
M. Jean-Paul CARRIÈRE
M. Joël CARRIGNON
M. Nicolas CHILOFF
M. Jean-Louis CORVAISIER
M. Hervé COUPEAU
M. Hugues DE BEAUVAS
M. Geoffroy DE MONCUIT
Mme Rose-Marie DUVEAU
M. Daniel HERLEMONT
M. Guy JANVROT
M. Éric JAVOY
Mme Annie LEBRUN-GOMBERT
M. Gérard LIGER
M. Jacky MARQUET
M. Jean-Paul MOKTAR
M. Jean-Claude MOREAU
Mme Guylaine RAFFIN
M. Stéphane ROI
M. René ROSOUX
M. Alain ROULLÉE
M. Dominique ROUZIES
M. Didier TORTET
M. Jean-Paul VINCENT

Chargé de mission : M. Florian RIVOAL

Assistantes : Mme Séverine MOLL, Mme Myriam SARRES
AUDITIONS ET REMERCIEMENTS

La commission remercie les personnes ci-dessous d’avoir répondu à ses sollicitations.

M. Sébastien BARTHE, Responsable Exécution des ventes, Axéréal ;

M. Michel BARTOLO, Directeur Général AgroPithiviers ;

M. Pierre-Henri BÉRANGER, Président de la commission économique du CE Fret SNCF ;

M. Jean-Michel BODIN, Vice-Président délégué aux Transports, infrastructures, circulations douces et intermodalité (jusqu’à décembre 2015), Conseil régional Centre-Val de Loire ;

M. Jean-Paul CARLAT, Directeur Général Délégué, EcoRail ;

M. Jacques CHAUVINEAU, Président d’Objectif OFP (Opérateurs Ferroviaires de Proximité) ;

Mme Madeleine COURSAULT, Gestionnaire de portefeuille clientèle, Euro Cargo Rail ;

M. Philippe DUONG, Directeur du bureau d’études Samarcande ;

M. Philippe FOURNIÉ, Vice-Président délégué aux Transports et à l’intermodalité, Conseil régional Centre-Val de Loire ;

M. Philippe GUILLARD, Directeur des opérations et de la logistique au Grand Port Maritime de La Rochelle, Président de l’OFP (Opérateur Ferroviaire Portuaire) Atlantique ;

M. Olivier JUBAN, SNCF Logistics, Directeur fret, sol et rail ;

M. Emmanuel LAURENT, Directeur SNCF Réseau région Centre-Val de Loire - Limousin ;

Mme Béatrice ANDRÉ, Dirigeante du pôle clients et services ; M. Eric MASLANKA, Dirigeant du pôle design du réseau ;

Mme Martine MESSÉANT, Chef de service du pôle « Observation économique - études - prospective territoriale », Chambre de Commerce et d’Industrie d’Auvergne ;

Cabinet de M. Alain VIDALIES, Ministre chargé des Transports, de la mer et de la pêche : M. Jean MALLOT, Conseiller spécial, M. Patrice SAINT-BLANCARD, Conseiller services ferroviaires et transports collectifs ;

M. David ZAMBON, Directeur adjoint des services de transport au Ministère de l’Environnement, de l’Énergie et de la Mer ; Mme Anne-Lise MENU, Chef-adjointe au bureau du réseau ferré national.
Annexe 1 : Note sur les compétences du fret ferroviaire

Les voies ferrées qui dépendent du Réseau ferré national (RFN) sont entièrement gérées par SNCF Réseau, anciennement Réseau Ferré de France (RFF). SNCF Réseau est chargé d’exercer les responsabilités inhérentes à l’exploitation, l’entretien, la maintenance, le développement, la cohérence et la mise en valeur des infrastructures ferroviaires. Ses revenus sont issus pour partie des redevances payées par les entreprises ferroviaires pour leur usage du réseau.

Beaucoup de lignes capillaires font partie du Réseau ferré national. Dans ce cas, SNCF Réseau doit se charger de leur entretien et de leur rénovation. Néanmoins, de plus en plus, SNCF Réseau recherche des partenariats afin de financer la rénovation de lignes capillaires, compte-tenu notamment de la mauvaise santé financière de SNCF Réseau. Les partenaires financiers peuvent être des collectivités territoriales ou des chargeurs comme des céréaliers.

Certaines lignes capillaires sont sorties du RFN et ont été transformées en Installation Terminale Embranchée (ITE), avec maintien dans le domaine public ferroviaire (mise à disposition à des opérateurs privés avec une convention). D’autres lignes capillaires sont sorties du RFN et ont été transformées en ITE, avec sortie du domaine public ferroviaire (cession de la ligne) : les travaux et la maintenance sont alors sous la responsabilité du nouveau propriétaire.

L’article 16 de la loi NOTRe propose un transfert possible des lignes capillaires aux collectivités territoriales (Code général de la propriété des personnes publiques, article L.3114). Jusqu’à présent, les transferts étaient possibles mais parfois complexes et sans garantie de résultats. Les Régions peuvent donc en profiter pour confirmer leur rôle de leader en matière de développement économique.

Annexe 2 : Organisation de la SNCF

Source : Site de la SNCF
Longueur du réseau d'infrastructure ferroviaire par région française en 2013

Selon les régions françaises au 01 janvier 2015

Sources : INSEE d’après SNCF réseau
Fond de plan sous licence IGN (GEOFLA)

Selon les régions françaises au 01 janvier 2016

Conseil Régional du Centre-Val de Loire
DGSEPT - DPES - SIG régional
Impression : 29/07/2015 (Infrastructure ferroviaire en 2013)
<table>
<thead>
<tr>
<th>ENTREPRISES FERROVIAIRES</th>
<th>DATE DE PREMIÈRE DÉLIVRANCE</th>
<th>DATE DE DERNIÈRE DÉLIVRANCE</th>
<th>DATE DE FIN DE VALIDITÉ</th>
<th>PARTIE A</th>
<th>PARTIE B</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>SNCF Mobilités(1)</td>
<td>1er janvier 1938(2)</td>
<td>25 juin 2015</td>
<td>1er juillet 2016</td>
<td>FR 11 2015 0003</td>
<td>FR 12 2015 0004</td>
</tr>
<tr>
<td>COLAS RAIL(3)</td>
<td>1er décembre 2006</td>
<td>29 novembre 2011</td>
<td>29 novembre 2016</td>
<td>FR 11 2011 0025</td>
<td>FR 12 2011 0026</td>
</tr>
<tr>
<td>TRENITALIA</td>
<td>31 mars 2010</td>
<td>17 juillet 2015</td>
<td>18 février 2020</td>
<td>FR 12 2015 0009</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>OSR FRANCE</td>
<td>19 novembre 2010</td>
<td>9 novembre 2015</td>
<td>9 novembre 2020</td>
<td>FR 15 2013 0016</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>RENFE</td>
<td>17 décembre 2010</td>
<td>27 juin 2011</td>
<td>26 mai 2016</td>
<td>FR 13 2013 0007</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B LOGISTICS(4)</td>
<td>14 avril 2011</td>
<td>21 mars 2016</td>
<td>21 mars 2021</td>
<td>FR 12 2018 0002</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NORMANDIE RAIL SERVICES</td>
<td>21 décembre 2012</td>
<td>21 décembre 2012</td>
<td>21 décembre 2017</td>
<td>FR 12 2012 0025</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>TMR</td>
<td>28 juin 2013</td>
<td>21 mars 2016</td>
<td>30 juin 2017</td>
<td>FR 12 2016 0001</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>FER ALLIANCE</td>
<td>30 septembre 2013</td>
<td>23 septembre 2013</td>
<td>23 septembre 2018</td>
<td>FR 12 2013 0018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>VLEXX GMBH</td>
<td>29 octobre 2014</td>
<td>29 octobre 2014</td>
<td>29 octobre 2019</td>
<td>FR 12 2014 0008</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>CAPTRAIN ITALIA SRL</td>
<td>5 décembre 2014</td>
<td>5 décembre 2014</td>
<td>5 décembre 2019</td>
<td>FR 12 2014 0011</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(1) Changement de dénomination sociale le 1er janvier 2015 anciennement SNCF
(2) Cas particulier : antérieure à l'obligation d'être détenteur d'un certificat de sécurité. Création officielle par décret-loi du 31 août 1937
(3) Transfert le 31 juillet 2008 de SECORAIL à COLAS RAIL
(4) Changement de dénomination sociale le 15 décembre 2015 anciennement SNCB LOGISTICS
(5) Transfert le 5 avril 2013 de TVT à THELLO

Mise à jour le 30 mars 2016
Hôtel de Région - CS 94117
45041 Orléans Cedex 1
Tél. 02.38.70.30.39
ceser@regioncentre.fr
Retrouvez le rapport sur : ceser.regioncentre.fr