

Le Fret Ferroviaire : Enjeux et Perspectives de Développement en Poitou-Charentes



RAPPORT DU

Conseil
Economique



Social
Poitou-Charentes

Juin 2010

LE FRET FERROVIAIRE : ENJEUX ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT EN POITOU-CHARENTES

Cette autosaisine a été adoptée à la majorité, en séance plénière
du vendredi 18 juin 2010 :

73 participants au vote 60 pour

MM. Braud, Chartier, Delaune, Dutruc (CCI)
MM. Baguet, Garofalo, Guénant, Renaudin (Medef)
M. Gris (Banques)
M. Etien (Pêche)
M. Viaud (Conchyliculture)
MM. Banlier, Doignon, Godu, Testaud (Chambres de métiers)
M. Eprinchart (UPAR)
MM. Bouvier, Guilbaud, Lebret, Rouvreau (Chambres d'agriculture)
M. P. Moinard (FRSEA)
M. Antigny (CGPME)
M. Guionnet (Cognac)
MM. Brégère, JP. Moinard (Professions libérales)
Mmes Lancereau, Malka, MM. Baud, Bodet, Hérault (CFDT)
Mmes Méry, Routhiau (CFTC)
MM. Marx, Nocquet (CFE-CGC)
MM. Prévost, Roy (UNSA)
M. Tournier (FSU)
M. Breton (URAF)
M. Charré (Sécurité sociale)
M. Hinérang (Caisses d'assurance maladie)
M. Vinet (Bâtiment)
M. Grémillon (URIOPSS)
M. Dorlet (Personnes âgées)
M. Vilain (Aînés ruraux)
M. Tritz (FCPE)
M. Martin (CRES)
Mme Thomas (Mutualité, coopération et crédit agricoles)
M. Gesson (Enseignement supérieur)
M. Marteau (CRAJEP)
M. Bonnet (Sport)
M. Levraut (Locataires)
M. Sibert (Logement)
M. Filoche (Propriété immobilière)
MM. Brie, Hortolan (Environnement)
Mme Poupard (Consommation)
M. Saizeau (CPCA)
Mme Drouet, MM. Hummel, de Russé (Personnalités qualifiées)

7 contre

Mmes Deborde, Estournès, Quenette, Videau
et MM. Dupire, Giraudeau, Jacquillard (CGT)

6 abstentions

MM. Bara, Barreau, Dessed, Ferchaud, Gardin, Patrac (FO)



SOMMAIRE

Introduction	page 5
I. Bilan et perspectives du développement du fret ferroviaire par SNCF-GEODIS	page 6
A. La présence de fret SNCF en Poitou-Charentes	page 6
B. La situation de fret SNCF fin 2009	page 7
C. Préconisations de la commission	page 8
II. Infrastructures ferroviaires nécessaires pour le développement du trafic fret	page 11
A. L'autoroute ferroviaire "Atlantique Eco fret"	page 11
B. Préconisations de la commission	page 12
III. Enjeux et stratégie de développement ferroviaire du GPM de La Rochelle	page 14
A. Offres portuaires et politiques d'aménagement	page 14
B. Les projets de développement et d'investissement	page 14
C. La stratégie de développement ferroviaire du Grand Port Maritime de La Rochelle	page 15
D. Préconisations de la commission	page 16
IV. Potentiel et perspectives de développement de la plate-forme intermodale Niort terminal	page 19
A. Objectifs et potentialités du projet	page 19
B. Le programme prévisionnel et perspectives de développement	page 20
C. Préconisations de la commission	page 20
Conclusion	page 23

Cette autosaisine a été élaborée par la commission "Mobilités et Energies" du Conseil économique et social Poitou-Charentes :

Animateurs :

Jean-Claude Delaune, Président de la commission
William Jacquillard, Vice-Président de la commission
Gérard Vilain, Rapporteur de la commission

Membres du groupe :

Jean Antigny	Philippe Dutruc
Jacky Bara	Michel Grémillon
Jean-Jacques Baud	Jean-Marie Nocquet
Jean-Philippe Brégère	Anne-Sophie Quenette
Gilbert Breton	Thierry Roy
Philippe Chartier	

Services du CESR :

Etienne Lamarche, Chargé de mission
Nelly Béga, Assistante

Personnes ayant contribué aux travaux du CESR (auditions ou contributions écrites) :

- Bernard Buisson, Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Poitou-Charentes (DREAL)
- Philippe Dutruc, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres
- Jérôme Ebrardt, Directeur du Pôle de développement Direction Fret Atlantique (DFA), SNCF Géodis
- Didier Gomme, Chef de la Division régulation et contrôle des transports, DREAL Poitou-Charentes
- Philippe Guillard, Directeur des opérations portuaires du Grand Port Maritime de La Rochelle, Responsable Opérateur Ferroviaire de Proximité Navirail Atlantique
- Emmanuelle Henry, Chargée des relations avec les organisations socioprofessionnelles, Délégation à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires (DATF)
- Karine Pillot, Directrice du service "Développement des territoires" de la Chambre de Commerce et d'Industrie des Deux-Sèvres
- Alain Pradier, Délégué régional à l'aménagement des territoires ferroviaires Régions Poitou-Charentes et Limousin

Le Conseil économique et social régional tient à remercier tous les acteurs pour leur participation aux travaux ; leur contribution a été particulièrement enrichissante et éclairante dans les débats de la commission.

L'ouverture du fret ferroviaire à la concurrence en 2006 et à la réorganisation de Fret SNCF en 2007 puis en 2008 ont radicalement transformé le paysage ferroviaire en France.

L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le réseau, l'évolution du secteur qui repose désormais sur la massification des marchandises, ont eu pour conséquences la disparition du Wagon Isolé¹ et une profonde modification de l'offre et des dessertes fret sur tout le territoire régional.

Alors que de nouvelles entreprises ferroviaires ont conquis près de 14 % de parts de marché du fret ferroviaire, la part du ferroviaire dans le transport de marchandises continue de baisser. Ainsi, le fret ferroviaire représente désormais 11 % du transport de marchandises contre 82 % pour la route (19 % contre 79 % en 1990).

Pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement², l'Etat s'est engagé (septembre 2009) à consacrer d'ici 2020 plus de 7 milliards d'euros au développement du fret ferroviaire.

8 axes constituent l'armature de ce plan d'engagement national :

- la création d'un réseau d'autoroutes ferroviaires cadencées en France,
- l'aide au développement du transport combiné,
- le développement des Opérateurs Ferroviaires de Proximité,
- le développement du fret à grande vitesse entre les aéroports,
- la création d'un réseau à priorité d'utilisation fret : le réseau orienté fret,
- la suppression des goulets d'étranglement,
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des grands ports français,
- la modernisation de la gestion des sillons et le traitement du fret comme une priorité.

Le CESR, qui avait réaffirmé dans un avis en décembre 2008 un certain nombre d'orientations, a souhaité faire un suivi des actions engagées depuis un an et échanger avec les acteurs concernés sur les perspectives de développement du fret ferroviaire en Poitou-Charentes.

A cet effet, la commission "Mobilités et Energies" du CESR a successivement rencontré les responsables du Groupe SNCF Géodis, du Grand Port Maritime de La Rochelle, du projet de plate-forme intermodale "Niort Terminal", ainsi que la nouvelle DREAL (Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement) pour débattre :

- de la situation de l'offre fret sur le territoire régional ;
- du suivi des projets fret ferroviaire sur le territoire régional ;
- des perspectives de développement du fret ferroviaire en Poitou-Charentes.

Le bilan des actions engagées et les perspectives des projets portés par les acteurs du fret ferroviaire ont été analysés et débattus par la commission qui propose ainsi dans sa contribution aux partenaires concernés, pouvoirs publics, SNCF Géodis, Réseau Ferré de France, Grand Port Maritime de La Rochelle, Chambres consulaires, un certain nombre de remarques et des leviers d'actions porteurs de développement du fret ferroviaire en Poitou-Charentes.

¹ Wagon individuel ou groupes de wagons de différentes entreprises assemblés pour former des trains dans les gares de triage

² Porter la part des transports alternatifs à la route de 14 % à 25 % à l'horizon 2022



Bilan et perspectives du développement du fret ferroviaire par SNCF-GEODIS

.....

A. La présence de fret SNCF en Poitou-Charentes

B. La situation de fret SNCF fin 2009

C. Préconisations de la commission

I. BILAN ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE PAR SNCF-GEODIS

A. La présence de fret SNCF en Poitou-Charentes

- La SNCF a profondément fait évoluer son outil industriel et ses modes de fonctionnement suite à son plan de transport de décembre 2007.

Aujourd'hui en Poitou-Charentes, cette réorganisation s'est concrétisée par l'arrêt des wagons isolés sur tout le territoire et la recherche avec les clients de solutions alternatives.

Le bilan global de l'arrêt des wagons isolés fin 2008 révélait que seul 30 % du trafic régional avait pu être préservé.

L'offre commerciale est recentrée sur le transport massif (trains complets³) et le transport combiné.

La couverture du territoire régional repose désormais sur 2 plates-formes de tri à Poitiers et à Saint Pierre des Corps (en région Centre) pour les flux du bassin Thouarsais exclusivement.

L'activité fret est réorganisée pour regrouper les moyens et le personnel assurant la production et la commercialisation des services dans des entités dédiées.

2 sont basées en Poitou-Charentes : Poitiers et La Rochelle.

- Le tonnage transporté, qui avait diminué de - 8,9 % entre 2007 et 2008 suite à l'arrêt des dessertes des wagons isolés, enregistre à nouveau en 2009 une baisse de 3,3 millions de tonnes (soit - 22,3 % par rapport à 2008).

Evolution du tonnage / département de la région :

Département	Tonnage transporté en 2008	Tonnage transporté en 2009	Evolution 2009 comparativement à 2008 %
Charente	103 630	110 338	6,47%
Charente-Maritime	1 089 465	835 175	-23,34%
Deux-Sèvres	2 174 414	1 621 534	-25,43%
Vienne	853 063	712 608	-16,46%
Total	4 220 571	3 279 655	-22,29%

Les causes de cette évolution sont multiples :

- la crise économique (en particulier sidérurgie, papeterie, granulat) ;
- la pression concurrentielle :
 - intermodale : baisse des prix du transport routier,
 - intramodale : perte de trafics de granulats au départ de la région au profit d'autres entreprises ferroviaires (Colasrail, ECR⁴) ;
- les difficultés liées à l'accès à l'infrastructure : travaux sur le réseau (par exemple sur la ligne Poitiers - Limoges) empêchant la desserte de certains sites embranchés.

³ Trains de marchandises comprenant entre 18 et 40 wagons

⁴ Euro Cargo Rail - Filiale française de la Deutsche Bahn

Dans le même temps, il faut noter la poursuite du développement du transport combiné dans le cadre de la relation mise en oeuvre par Naviland Cargo (ancien CNC) entre Cognac et Le Havre.

57 000 tonnes transportées au départ et à l'arrivée du chantier de Cognac (contre 47 000 tonnes en 2008).

Les trafics ferroviaires générés par le GPM de La Rochelle occupent une place importante dans l'activité de fret SNCF : 780 000 tonnes (612 436 tonnes en arrivée et 170 362 tonnes en expédition).

B. La situation de fret SNCF fin 2009

- Sans même l'effet de la crise économique, les volumes transportés par la SNCF et ses concurrents n'ont jamais été aussi faibles.
Le chiffre d'affaires de fret SNCF est en recul de plus de 20 % en 2008 sur certains secteurs très concurrentiels. Fret SNCF a perdu 40 % de son activité. Les pertes sont estimées à plus de 600 M€ (hors dépréciation des actifs) en 2009.

La crise économique continue d'affecter de plein fouet le transport ferroviaire de marchandises et cela malgré un effort important de la SNCF pour moderniser son activité, et l'ouverture du marché à la concurrence :

- Plan d'investissement d'1,5 milliards d'euros par l'Etat et la SNCF dans l'outil de production et dans des opérations de croissance externe.
- Transformation profonde de l'organisation des activités de transport et de logistique.

Cette crise durable de fret SNCF résulte à la fois d'un déficit de compétitivité de la SNCF et de la pertinence du mode ferroviaire :

- prix de revient des trains massifs supérieurs d'environ 30 % à ceux des autres entreprises ferroviaires,
- prix de revient, délais d'acheminement, flexibilité et qualité du service de la messagerie ferroviaire (wagon isolé) pas compétitifs par rapport à la route,
- les conditions d'accès et d'usage de l'infrastructure contribuent à cette situation (augmentation du niveau des péages, travaux sur les lignes, qualité et performance des sillons...).

Une étude confiée par la SNCF au cabinet BAIN a conclu à la compétitivité d'environ 50 % des trafics par rapport à la route (validé par le Comité central d'entreprise) :

- le transport combiné est économiquement rentable ;
- le transport massif n'est viable que sous certaines conditions ;
- seule 20 % de la messagerie ferroviaire est bénéficiaire.

- Fret SNCF a engagé, en amont de la présentation par l'Etat de son plan de relance national, une réorganisation interne de sa filière fret avec :
 - la création de **SNCF GEODIS** (en remplacement de Fret SNCF) grâce à l'OPA de la SNCF sur GEODIS, son ex-filiale ;
 - l'engagement d'un **nouveau Schéma directeur** pour "un transport de marchandises" avec, pour sa mise en oeuvre, la création d'une **Délégation à l'aménagement des territoires ferroviaires** (DATF).

Cette DATF est une entité de SNCF GEODIS, missionnée pour :

- mettre en correspondance les acteurs économiques et institutionnels, favoriser les projets de développement et répondre aux besoins des entreprises,
- contribuer à la revitalisation territoriale, c'est-à-dire aider à prendre en compte la dimension territoriale du Schéma directeur pour l'équilibre des bassins d'activités,
- faciliter l'émergence d'Opérateurs ferroviaires de proximité, notamment en partenariat avec les fédérations professionnelles structurantes (FNTR, etc.).

Chacune des régions a un référent au sein d'une DRATF (Délégation Régionale à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires).

Poitou-Charentes est désormais couvert par un Délégué Régional à l'Aménagement des Territoires Ferroviaires Poitou-Charentes / Limousin.

Le Schéma directeur est quant à lui fondé sur 5 grands axes :

- développer l'offre de transport en trains entiers à l'échelle européenne,
- mettre en oeuvre la nouvelle offre de messagerie ferroviaire,
- accélérer le développement du transport combiné terrestre, maritime et fluvial,
- soutenir la mise en oeuvre d'Opérateurs Ferroviaires de Proximité,
- mettre en service des solutions innovantes : autoroutes ferroviaires cadencées et étendues, fret à grande et très grande vitesse, solutions de logistique urbaine.

C. Préconisations de la commission

→ Développer l'offre de transport en trains entiers à l'échelle européenne :

SNCF GEODIS va mobiliser ses différentes filiales pour avoir une approche globale et européenne des offres de services en créant à cet effet des entités spécialisées par secteur de marché ciblées géographiquement :

- charbon-acier : Nord Est
- granulats-céréales : façade Ouest
- chimie-automobile : Sud Est
- Combiné : Nord Sud

Chaque entité aura la responsabilité de la chaîne de production et de commercialisation.

Le Poitou-Charentes étant identifié comme le pôle "granulats et céréales", il faudra veiller à ce que l'offre de SNCF GEODIS n'abandonne pas en région les autres secteurs.

Pour cela, la commission insiste sur la construction d'une organisation industrielle au plus près des clients pour leur proposer des prestations différenciées et des solutions ferroviaires adaptées.

Des perspectives de développement existent sur certains secteurs de marché tels que pâtes à papier, verres creux (Saint Gobain), industrie de la chimie ainsi que les eaux et boissons, notamment en termes de retour de trafic.

→ Mettre en oeuvre une nouvelle offre de messagerie industrielle :

Pour SNCF GEODIS, la pertinence du mode ferroviaire est aujourd'hui liée à la massification et l'activité wagons isolés ne peut s'intégrer dans cette logique que si elle évolue vers une nouvelle offre de messagerie ferroviaire "Multi-lots, multi-clients".

Cette nouvelle offre "Multi-lots, multi-clients" proposera :

- des liaisons directes entre plates-formes situées dans les grands centres économiques,
- une desserte terminale autour des plates-formes avec une fréquence d'au moins 3 allers/retours par semaine sur chaque ligne,
- des appuis multimodaux et logistiques apportés par des rails-ports (lieux de transbordement rail-route).

L'arrêt des dessertes de wagons isolés en Poitou-Charentes a entraîné en 2008 pour 70 % des entreprises qui utilisaient ce service (y compris des établissements relativement importants dans les secteurs de la grande distribution, de l'agro-alimentaire, de la sidérurgie et de la chimie) un report de marchandises du fer sur la route (ce qui représente environ 12 000 camions supplémentaires).

Si l'on veut que cette nouvelle offre de messagerie ferroviaire desserve le Poitou-Charentes, elle doit intégrer une nouvelle organisation de groupage - dégroupage et distribution des marchandises sur le territoire en s'appuyant sur l'Opérateur Ferroviaire de Proximité du GPM de La Rochelle et les plates-formes de "Niort Terminal" et de Poitiers.

→ **Accélérer le développement du transport combiné :**

Les ambitions de SNCF GEODIS sont de :

- multiplier les trafics par 2 en 10 ans pour atteindre 1 million de conteneurs par an,
- construire le 3^{ème} opérateur de combiné européen autour des filiales Naviland Cargo et Novatrans,
- créer des synergies avec les commissionnaires de transport.

Le développement du transport combiné fait partie des priorités du plan d'engagement national sur le fret ferroviaire et il est important de profiter de cette opportunité pour valoriser les projets régionaux.

Le site de Cognac voit progresser son activité depuis plusieurs années (arrivée à saturation) et Naviland Cargo souhaite accroître sa capacité de transport.

Il est essentiel aujourd'hui d'étendre le chantier pour favoriser le transport de conteneurs vers le train.

La réussite de ce site doit servir d'exemple pour étudier la réhabilitation de sites existants (ex. plate-forme CNC d'Angoulême) et développer de nouveaux chantiers de combiné tel que celui de "Niort Terminal" qui a vocation à servir de base arrière du GPM de La Rochelle.

→ **Soutenir la mise en oeuvre d'OFP (Opérateur ferroviaire de proximité)**

"L'engagement national pour le fret ferroviaire" prévoit la création d'au moins 3 OFP dans le cadre de la Loi relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires.

Le plan compte également doter chaque Grand port maritime d'opérateur ferroviaire de proximité "portuaire" pour doubler la part de marché du fret ferroviaire pour les acheminements à destination et en provenance des ports.

Le GPM de La Rochelle a été le premier à être doté d'un opérateur ferroviaire "portuaire" "Navirail Atlantique".

SNCF GEODIS entend s'appuyer et soutenir :

- les OFP économiquement viables et pérennes pour faciliter le déploiement ;
- un réseau d'OFP en France ;
- les OFP qui développeront des trafics au profit de l'ensemble de la filière ferroviaire.

SNCF GEODIS, qui a mené conjointement avec le Grand port maritime de La Rochelle le projet d'OFP du Port de La Rochelle, doit désormais s'il veut être choisi pour être l'opérateur ferroviaire :

- **poursuivre les travaux techniques préalables au démarrage de l'activité Navirail Atlantique,**
- **accompagner le développement de l'activité du GPM de La Rochelle en offrant un service ferroviaire de pré/post acheminement des flux souples et performants,**
- **favoriser le report modal pour des trafics à courte distance.**



● **Infrastructures ferroviaires
nécessaires pour le
développement du trafic fret**

.....

A. L'autoroute ferroviaire "Atlantique Eco fret"

B. Préconisations de la commission

II. INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES NECESSAIRES POUR LE DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC FRET

Les 8 axes avancés par l'Etat pour sauver le fret ferroviaire sont pour la plupart en chantier avec, pour un grand nombre, des cofinancements des collectivités territoriales. Le plan d'engagement national a vocation à en faciliter ou accélérer la mise en oeuvre.

A. L'autoroute ferroviaire "Atlantique Eco fret"

En Poitou-Charentes, le projet le plus important est inscrit au Contrat de projets Etat/Région 2007-2013 (Article 9), l'**autoroute ferroviaire⁵ Atlantique Eco fret** (AEF).

Il s'agit, dans le cadre des objectifs du Grenelle de l'environnement sur "les transports durables de marchandises" (Article 10), de permettre un important report modal en développant le transport combiné comme alternative performante au transport routier à longue distance, notamment pour les trafics de transit empruntant le corridor atlantique.

Sur la RN10, le trafic de marchandises a augmenté de 240 % en 10 ans avec une part importante de camions étrangers.

Cet AEF proposera un service non accompagné et reliera, après la mise en service de la LGV SEA (Sud Europe Atlantique) Lille à Vitoria via Orléans, Tours, Poitiers, Angoulême et Bordeaux.

Pour être opérationnel, le projet nécessite des aménagements de quais et la mise au gabarit haut (dit GB1) de 16 tunnels et ponts routes entre Hendaye-Irun et l'île de France.

Coût global du projet : 175,5 M€.

Dans le CPER Poitou-Charentes, 56 M€ sont prévus dont 30 M€ pour l'Etat, 12 M€ pour la Région, 8 M€ de fonds européens et 6,5 M€ de participation de RFF.

Pour permettre une mise en service plus tôt, un **itinéraire alternatif** sera utilisé via Bordeaux, Saintes, Niort et Poitiers. Cet itinéraire ne compte en effet qu'un seul tunnel supplémentaire (tunnel de Jérusalem entre Saintes et Niort).

Sa date de lancement, prévue mi 2011, est conditionnée à la durée des travaux de mise au gabarit du tunnel de Poitiers (Saint Benoit).

La capacité de l'itinéraire alternatif devrait être dans un premier temps de 6 aller-retours quotidiens si l'infrastructure le permet, pour atteindre une fréquence de 20 aller-retours par jour (objectif final annoncé) soit l'équivalent de 1 600 poids lourds/jour.



La mise en service de l'autoroute ferroviaire dans son tracé définitif est programmé à l'horizon 2016.

5 Le terme "Autoroute ferroviaire" désigne le transport par train des tracteurs routiers et des remorques et semi-remorques (transport accompagné) ou des remorques et semi-remorques seules (transport non accompagné)

B. Préconisations de la commission

→ La mise en oeuvre de l'autoroute "Atlantique Eco Fret" (AEF) :

La commission insiste sur la réalisation rapide des travaux nécessaires à la réalisation de l'itinéraire alternatif via Bordeaux-Saintes-Niort et Poitiers, en particulier la dénivellation du tunnel de Saint-Benoît.

Sa mise en service dans l'attente du tracé définitif est une opportunité pour développer le fret ferroviaire dans les Deux-Sèvres et favoriser le pré/post acheminement pour le port de La Rochelle (via la plate-forme de Niort).

Cet itinéraire sera par ailleurs extrêmement utile comme itinéraire de secours pour permettre des détournements (travaux et incidents) et garantir ainsi sa fiabilité.

La commission demande ensuite l'engagement sans attendre par RFF des travaux inscrits au Contrat de projets 2007-2013 concernant la mise au gabarit (tunnels et ponts / routes) de l'itinéraire principal entre Poitiers et Bordeaux.

Par ailleurs, étant donné les risques de saturation avant 2016 de la voie unique de l'itinéraire alternatif, la commission demande que soit envisagée prioritairement, dans le cadre de la révision à mi-parcours du CPER ou après 2013, l'augmentation de la capacité de la ligne entre Poitiers et Niort (en particulier entre Saint-Maixent et Niort).

→ La régulation des activités ferroviaires :

Le développement du fret en Poitou-Charentes dépend des entreprises ferroviaires mais aussi de la qualité du réseau et des sillons.

Pour la commission, outre ses responsabilités pour remettre à niveau le réseau ferroviaire, RFF doit donner à SNCF GEODIS et aux autres entreprises ferroviaires des niveaux de services satisfaisants et des capacités de circulation adaptées à leurs besoins.

A cet effet, plusieurs actions s'avèrent nécessaires :

- offrir des sillons fret performants (délais fiables, réguliers en termes de fréquences et avec des temps de parcours compétitifs par rapport à la route) aux entreprises ferroviaires ;
- améliorer la gestion des sillons (rapidité des décisions, anticipation des travaux, proposition de solutions alternatives,...) ;

A cet égard, la commission souligne à nouveau l'importance de la future autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) qui devra arbitrer en cas de conflit dans l'attribution des sillons.

→ La prévention des nuisances sonores :

Il convient dès aujourd'hui d'anticiper les impacts des nuisances sonores liées au développement du fret ferroviaire en particulier dans la traversée des gares et des zones urbaines.

Dans le contexte de l'application de la directive européenne⁶, la commission propose d'élaborer des Plans de prévention des bruits aux niveaux régional et local.

L'objectif pourrait être dans un premier temps, d'élaborer un dialogue adapté à chaque enjeu territorial et niveau de compétences et dans un second temps, de mettre en oeuvre les actions retenues selon les enjeux et priorités définis en concertation avec les acteurs.

⁶ Directive n°2002/49/CE du 25 juin 2002 (Décret d'application français du 24 mars 2006) qui impose un cadre commun aux Etats membres pour la lutte contre les nuisances sonores des infrastructures de transports terrestres, les aéroports et les industriels.



Enjeux et stratégie de développement ferroviaire du GPM de La Rochelle

.....

A. Offres portuaires et politiques d'aménagement

B. Les projets de développement et d'investissement

C. La stratégie de développement ferroviaire
du Grand Port Maritime de La Rochelle

D. Préconisations de la commission

III. ENJEUX ET STRATÉGIE DE DEVELOPPEMENT FERROVIAIRE DU GPM DE LA ROCHELLE

A. Offres portuaires et politiques d'aménagement

Le GPM de La Rochelle dispose de nombreux atouts, à commencer par sa situation maritime (protégée et en eau profonde) et géographique (au centre de la façade atlantique) :

- dessertes modernes par route à 2 x 2 voies (reliées A10 et RCEA) et par le ferroviaire,
- propriétaire de 45 kms de voies ferrées et un faisceau d'échanges électrifiés,
- 5 sites de déchargement actifs et un nouveau site à venir avec l'Anse Saint Marc,
- tous les terminaux sont embranchés,
- un pôle de réparation / construction navale et un port de service avec navire d'assistance ultra-moderne.

Par contre, il est limité dans son développement en raison de son manque de réserves foncières (250 ha terrestres et moins de 15 ha disponibles) et de la difficulté de spécialiser les terminaux compte tenu :

- de la taille du port et de sa compacité,
- des contraintes sur les espaces résiduels,
- de la présence d'un outillage plutôt généraliste.

Dynamisé par ses évolutions de structures, renforcé par ses aménagements et ses axes stratégiques de progrès, le port affiche un trafic total qui frôle les 8 millions de tonnes, **soit une progression de son activité globale de près de 4,3 % entre 2007 et 2008**. Un résultat supérieur à la moyenne nationale des GPM (environ 1 %) qui est dû en partie à l'augmentation du trafic d'exportation de céréales et oléagineux.

Ce secteur des céréales et oléagineux avec plus de 3 millions de tonnes est aujourd'hui au 1^{er} rang (39 %). Cette situation est cependant difficile à pérenniser d'une année sur l'autre en raison des évolutions du marché mondial.

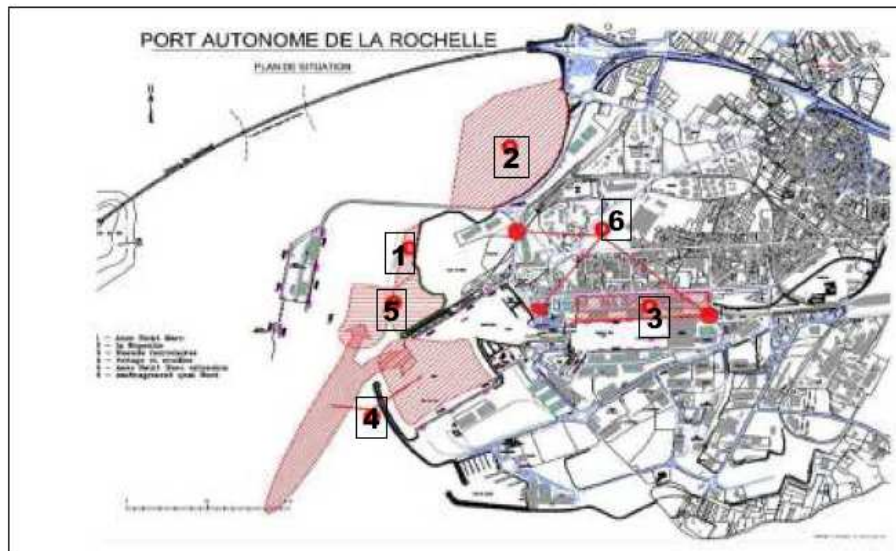
Suivent les produits pétroliers (31 %), le sable (10 %) et les pâtes à papier (7 %).

L'ambition du GPM de La Rochelle est d'atteindre 10 millions de tonnes de trafic en 2015 grâce à la mise en service en 2010 du Nouveau terminal de l'Anse Saint Marc et du lancement de nouveaux projets d'aménagement et d'investissement.

B. Les projets de développement et d'investissement

Les projets de développement du GPM de La Rochelle sont conditionnés par la réalisation de plusieurs programmes d'investissement lourds.

Tout d'abord, **le Contrat de projets 2007-2013** mobilise 50,5 M€ pour renforcer le potentiel du port par des opérations de modernisation des équipements actuels et l'augmentation de l'espace portuaire :



- L'aménagement du Terminal de l'Anse St Marc (quai et terre-pleins) dont la longueur totale sera portée à 350 mètres du terme de la 2ème phase des travaux (1 et 5)
- l'aménagement du Terminal de La Repentie (2)
- l'aménagement du bassin à flot (Quai Nord) (3)
- l'aménagement des accès nautiques du port (4)
- la sécurisation du réseau ferroviaire (6)

En complément du Contrat de projets, l'Etat a engagé 5 M€ dans le cadre du **plan de relance de l'économie** pour :

- la réparation de l'Ecluse (porte aval),
- le renforcement des voies ferrées (embranchement Chef de baie, La Repentie),
- la réfection des réseaux de voies ferrées et routières du Môle d'Escale,
- la mise en conformité des passages à niveau.

En complément de ces projets, le GPM de La Rochelle prévoit un programme d'investissement important lié **au plan de relance des ports** pour faire face au développement de ses activités.

Les opérations portent en particulier sur :

- l'aménagement d'un terminal roulier au niveau de Chef de baie (libération de l'emprise du 519^{ème} Régiment du train),
- l'aménagement d'accès ferroviaires (zone de La Repentie),
- les investissements liés à la mise en place de l'OFP Navirail Atlantique.

C. La stratégie de développement ferroviaire du Grand Port Maritime de La Rochelle

Le GPM de La Rochelle est depuis septembre 2008 gestionnaire d'infrastructures (GI) **du réseau de voies ferrées portuaires** (45 kms) qui desservent ses différents quais et terre-pleins.

Il doit en assurer l'entretien et la maintenance ainsi que la gestion. Ces infrastructures sont stratégiques pour le développement des activités du port, en particulier :

- **la remise en état du réseau ferré portuaire** : grâce aux plans de relance de l'Etat, la quasi totalité du réseau a bénéficié d'opérations de remise à niveau et de régénération. Les investissements sur les années à venir intègrent des opérations de modernisation de la signalisation afin d'améliorer la fluidité et l'efficacité de la desserte portuaire (actuellement un trajet Poitiers-GPM La Rochelle dure 2h15 dont 1h pour traverser les 14 intersections "rail/route").

- **L'accès au Réseau ferré national** : une grande vigilance est portée sur la desserte ferroviaire du port, en particulier le contournement de l'agglomération rochelaise.
Cela concerne le réseau ferré national sur lequel le port n'assure pas la maîtrise d'ouvrage.

L'OPF "Navirail Atlantique" mené conjointement par le GPM de La Rochelle et SNCF GEODIS, "Navirail Atlantique" est le premier OPF français à vocation portuaire.

Un protocole d'accord a été signé à cet effet entre les partenaires, le 4 décembre dernier.

Il deviendra une PME ferroviaire évoluant sur un périmètre défini, gérée en autonomie et organisée à l'échelle locale.

Sa vocation première est d'exploiter le réseau ferré portuaire, d'assurer l'acheminement des marchandises à l'arrivée et au départ du port et de développer un trafic fret ferroviaire productif.

A l'heure actuelle, le fer n'assure que 6 % de la desserte du port contre 13 % en 2000. L'objectif de "Navirail Atlantique" est au moins de doubler cette proportion à l'horizon 2015.

Le gros de l'activité sera constitué dans un premier temps par l'acheminement de marchandises en trains complets entre le port de La Rochelle et Saint Pierre des Corps.

Au-delà, "Navirail Atlantique" aura une double mission :

- développer les flux de marchandises vers le port de La Rochelle,
- apporter des solutions pour la desserte des marchandises du port vers les points de connexion massifiés.

D. Préconisations de la commission

→ Le financement des opérations du CPER :

Les opérations inscrites au Contrat de projets en valeur 2006-2007 connaissent une réévaluation sensible et les financements européens (5,5 M€ demandés) ne sont pas acquis. Ainsi, par exemple les travaux d'aménagement du nouveau terminal de l'Anse de Saint Marc ont entraîné un surcoût de plus de 2,5 M€.

Pour la commission, l'année 2010 (révision à mi-parcours de Contrat de projets) doit être mise à profit pour recalibrer le programme initial au regard des besoins en tenant compte de la réponse de l'Europe.

Compte tenu des enjeux, il est essentiel que les redéploiements financiers permettent de financer et réaliser dans les délais l'intégralité des opérations prévues.

→ Le contournement ferroviaire de l'agglomération de La Rochelle :

La ligne ferroviaire pour le contournement de La Rochelle est une voie ferrée unique majoritairement utilisée par le transport de voyageurs (60 %).

Avec les développements des trafics envisagés par le port, elle sera saturée en 2014 avec pour conséquence des questions de sécurité.

Pour la commission, une étude doit être engagée dans les meilleurs délais pour examiner à court terme la réalisation d'aménagements renforcés de la desserte actuelle (augmentation des capacités de la ligne), pour garantir l'utilisation de la ligne pour les TER et les trains de marchandises, et à moyen/long terme la création d'un nouveau contournement ferroviaire évitant la ville de La Rochelle.

Par ailleurs, la ligne actuelle arrivant en gare de La Rochelle, une réflexion est à mener pour modifier les conditions d'entrée, de traversée et de sortie des trains de marchandises.

→ **L'offre de transport de Navirail Atlantique :**

Navirail Atlantique a pour ambition de développer le pré/post acheminement du GPM de La Rochelle, il doit offrir un service ferroviaire souple et performant permettant aux chargeurs un accès au "haut débit ferroviaire" (transport massifié).

A cet effet, il devra avec l'opérateur ferroviaire partenaire favoriser le report modal pour des trafics à courte distance et mettre en place une organisation spécifique de proximité permettant de diffuser et de drainer des envois moins denses, reçus ou expédiés localement. Les moyens conçus et organisés en conséquence devront être centrés sur le local avec la souplesse indispensable à une activité variable et diffuse.

Ce service devra s'inscrire dans le cadre d'une couverture régionale voire interrégionale en s'appuyant sur les plates-formes multimodes de la région, telles que Poitiers ou Niort Terminal.

→ **La commission ajoute enfin deux observations :**

- **L'importance de réfléchir à l'accueil d'équipements nécessaires aux énergies marines renouvelables :**
Avec les développements futurs des EMR (Energies marines renouvelables), le Port de La Rochelle a intérêt à anticiper et à étudier les éventuels besoins en termes d'équipements et d'infrastructures (flottants ou posés) nécessaires à leur implantation à terre et en mer (ex : éolien off shore) et à la production/distribution d'énergie en mer.
- **L'importance de veiller à privilégier l'implantation d'entreprises ou de groupes industriels générant de l'activité économique sur l'ensemble du bassin d'emploi.**

IV



Potentiel et perspectives de développement de la plate-forme intermodale Niort terminal

.....

A. Objectifs et potentialités du projet

B. Le programme prévisionnel et perspectives de
développement

C. Préconisations de la commission

IV.POTENTIEL ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DE LA PLATE-FORME INTERMODALE NIORT TERMINAL

A. Objectifs et potentialités du projet

Le site de Niort terminal se situe à 60 kilomètres du Grand Port Maritime (GPM) de La Rochelle au cœur d'un noeud ferroviaire connecté aux principales destinations nationales et au point de convergence de 3 autoroutes : A10 / A83 / A810.

Les acteurs du projet sont la CCI des Deux-Sèvres, les deux Communautés de communes Arc en Sèvre et Plaine de Courance ainsi que la Communauté d'agglomération de Niort (CAN).

Le projet est construit autour du site de l'ancienne gare de triage de Saint Florent (aujourd'hui non utilisé) reliée par rail et par route à 3 zones d'activités situées à moins de 10 kilomètres : "Les Carreaux" à Saint Gelais, "Atlansèvre" à La Crèche et "La Fiée des Lois" à Prahecq.

La complémentarité des sites ouvre au projet des emprises foncières importantes (+ de 300 ha disponibles) pour de grands opérateurs nationaux et internationaux.

Le projet (estimé à 7,2 M€) est inscrit au Contrat de projets Etat/Région (CPER) 2007/2013 et bénéficie d'une enveloppe de 2,8 M€ pour :

- l'aménagement du site de Saint Florent,
- l'extension des voies ferrées pour desservir les zones artisanales de La Crèche et de Prahecq,
- la création d'une station de lavage des wagons citernes (sous réserve de sa pertinence pour le projet global).

L'objectif du projet est de développer le transport de marchandises par le fer en lien avec le mode maritime et de favoriser ainsi le report modal de la route sur le fer.

Il s'inscrit également dans une politique d'attractivité des territoires et ambitionne d'être intégré aux réseaux transeuropéens de transports (R.T.E.T)

Le site de Saint Florent dispose de **15 kilomètres de voies opérationnelles** et de **15 ha d'emprise foncière** permettant de réaliser du stockage tampon et des opérations de manutention (transfert rail - route).

A terme, ce site permettra sur une plate-forme multimodale de 20 000 m² :

- d'accueillir des opérateurs ferroviaires ;
- d'assurer les opérations de proximité par l'éclatement et la massification de wagons isolés ;
- de réaliser le déchargement de conteneurs ou de marchandises diverses ;
- de recevoir et d'expédier des flux massifiés en direction du GPM de La Rochelle et d'autres destinations ;
- de mettre sur camions, les marchandises à destination des entreprises industrielles ou logistiques situées sur les zones d'activités non embranchées fer.

Une étude a été réalisée sur les flux actuels et futurs ainsi que sur **les potentialités du site en terme de clientèle**.

Celle-ci révèle que plus de 90 % des entreprises consultées n'utilisent pas ou plus le ferroviaire aujourd'hui mais que plus de la moitié sont prêtes à mettre du fret sur le rail pour les approvisionnements (environ 100 000 tonnes) ou pour les expéditions (environ 850 000 tonnes).

Ce choix de la route est en fait un choix raisonné pour 50 % des entreprises qui reprochent au ferroviaire ses délais d'acheminement, ses coûts élevés, son manque de souplesse et de fiabilité,....

B. Le programme prévisionnel et perspectives de développement

Face à l'arrêt des wagons isolés par la SNCF, de nombreux contacts ont été engagés pour faire émerger **une nouvelle organisation ferroviaire** :

- partage d'expériences avec d'autres Opérateurs ferroviaires de proximité ;
- rencontres avec les nouveaux entrants (VEOLIA⁷, Colas Rail, VFLI⁸, ECR⁹ et SNCF GEODIS), les chargeurs et les compagnies ferroviaires ;
- recherche de solutions d'acheminement avec Ecologis¹⁰ ;
- actions de lobbying : AUTH (Association des utilisateurs de transport de fret) ALTRO, communication européenne.

Un certain nombre d'actions sont engagées et doivent se poursuivre :

- La réalisation d'études complémentaires pour évaluer les potentialités du site et définir précisément les opérations à réaliser.
- L'aménagement sur le site de RFF de Saint Florent d'une plate-forme centrale de 10 000 m² (avec extension de 10 000 m²) permettant le chargement et le déchargement simultanément de 2 trains complets¹¹ ainsi qu'une zone de stockage tampon.
Objectif attendu : traiter 4 trains par jour, ce qui constitue une réponse aux besoins de développement du Grand Port Maritime de La Rochelle.
- Les travaux d'infrastructures ferroviaires sur les zones d'aménagement concerté (ZAC) de Champs Albert à La Crèche et de La Fiee des Lois à Prahecq.
- La poursuite des actions de prospection et de promotion en France et en Europe (SITL, salons de Barcelone et d'Anvers).
- La participation de Niort terminal au programme P2MS (Plate-forme multimodale multiservices sécurisée) en vue de la sécurisation intégrée du site et de la chaîne logisitique (partenariat avec les Ports de La Rochelle, Rouen et de RFF).

C. Préconisations de la commission

→ **Dans le contexte d'arrêt des wagons isolés et de massification des dessertes ferroviaires :**

La commission souligne l'importance du site de la plate-forme de Niort terminal pour offrir sur le territoire régional des possibilités importantes d'assemblage de trains et de tri de wagons. Ce projet s'inscrit dans le développement du transport de marchandises par le fer. Il a par ailleurs vocation à répondre aux besoins de développements futurs du Grand Port Maritime de La Rochelle, limité en foncier et qui cherche aujourd'hui à installer à partir d'une base arrière une chaîne de transport performante alternative à la route.

Pour être opérationnel à l'horizon 2013 (date d'achèvement du Contrat de projets), la priorité doit porter sur la négociation avec RFF de l'achat du site ferroviaire de Saint Florent.

Cette acquisition foncière est le préalable indispensable pour engager dès 2010 les travaux d'infrastructures et par la suite maîtriser le développement du site en fonction des besoins d'évolution.

7 VEOLIA : Filiale de la SNCF et d'Eurotunnel

8 Voies Ferrées Locales et Industrielles : filiale de la SNCF

9 Euro Cargo Rail : Filiale française de la Deutsche Bahn

10 Association de chargeurs, transporteurs et logisticiens des Deux-Sèvres

11 Train de marchandises comprenant entre 18 et 40 wagons

En parallèle, la commission insiste pour que plusieurs actions, dont certaines sont en cours de négociation, trouvent rapidement leur concrétisation pour déployer le projet :

→ **Concernant les conditions nécessaires à la mise en oeuvre du projet :**

- La contractualisation avec les ports de La Rochelle et de Rochefort (une convention de partenariat existe déjà avec le GPM de La Rochelle depuis 2008).
- La contractualisation avec un ou plusieurs opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) en premier lieu : "Navirail Atlantique" - l'OFP du Grand Port Maritime de La Rochelle.
- L'expérimentation de 2 ou 3 projets innovants servant de démonstrateurs (ex : projet "La Fiée des Lois" - Véolia - Système U à Prahecq).

→ **Pour l'opérationnalité logistique du site :**

- La réalisation des travaux d'infrastructures de la plate-forme de Saint Florent, la réhabilitation des voies ferrées et des voies de circulation ainsi que l'aménagement des zones d'entreposage nécessaire au fonctionnement du site.
- La recherche de solutions logistiques innovantes répondant aux besoins d'entreprises qui utilisent le transport routier faute d'une offre ferroviaire adaptée (ex : carrières).
- Le développement des collaborations avec d'autres plates-formes multimodales afin de permettre des mutualisations et la recherche de fret de retour.
- La mise en place d'outils logistiques coordonnés en matière d'organisation de la chaîne de transport et de gestion des flux d'information.

→ **Pour la promotion du projet :**

- Une participation coordonnée des acteurs et des partenaires du projet (dont les collectivités territoriales concernées) sur les salons européens spécialisés.
- L'organisation de missions de benchmarking en France et en Europe (Delta 3, plate-forme de Duisbourg, Port de Rotterdam,...).

→ **Enfin, il s'avère indispensable d'anticiper et de prendre en compte les impacts locaux du développement de cette plate-forme :**

- L'aménagement des infrastructures routières : si le projet permettra un report modal des trafics de marchandises de transit de la route sur le fer, il va dans le même temps développer le transport routier de proximité. Les infrastructures routières autour de Niort et des différentes zones d'activités, qui sont pour certaines saturées, doivent être aménagées en conséquence.
- L'implantation de nouvelles entreprises sur site : cibler le développement du conteneur plutôt que le vrac et rechercher la valorisation économique locale dans le choix d'implantation des entreprises.
- Le développement de nouveaux services directement ou indirectement liés aux développements des activités ferroviaires et du conteneur, tels que l'entretien, le nettoyage et le recyclage des conteneurs.

En guise de conclusion, la commission approuve un engagement national visant à permettre au fret ferroviaire de reconquérir des parts de marché.

Plusieurs signes liés notamment au contexte économique et environnemental montrent qu'un renversement de tendance est en train de s'opérer.

L'amélioration des infrastructures constitue le levier fondamental car elles conditionnent dans une large part l'efficacité de ce mode par rapport au mode routier.

Pour ce faire, en plus de la modernisation du réseau et de l'accélération de la résorption des goulets d'étranglement, l'Etat et RFF, en partenariat avec les collectivités territoriales et les acteurs économiques et sociaux, doivent apporter les améliorations nécessaires à la desserte finale des acteurs du fret.

Par ailleurs, au-delà de la bonne qualité de l'infrastructure, RFF doit offrir des sillons fret de qualité (délais fiables, réguliers en termes de fréquences et de temps de parcours), et améliorer la visibilité et la réactivité de la gestion des sillons (contrats pluriannuels avec les chargeurs, anticipation des travaux et propositions de solutions alternatives).

■

Conseil
Economique



Social
Poitou-Charentes

Photos : © Communauté européenne, 2006

15, rue de l'Ancienne Comédie - BP 575 - 86021 Poitiers CEDEX
Tél. 05 49 55 77 77 - Fax 05 49 55 76 76
E-mail : info@cesr-poitou-charentes.fr - www.cesr-poitou-charentes.fr

