



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

L'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le réseau, la massification des marchandises ont eu pour conséquences 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, le mode ferroviaire dans le transport de marchandises continue de baisser. Le

fret ferroviaire ne représente que 11 % du transport de marchandises contre 82 % pour la route. Pour répondre aux objectifs du Grenelle de l'environnement, l'Etat s'est engagé à consacrer d'ici 2020 plus de 7 milliards d'euros au développement du fret ferroviaire.

Le CESR, qui avait proposé à plusieurs reprises un certain nombre d'orientations, a réalisé un suivi des actions engagées avec les acteurs concernés.

■ Les perspectives de développement du fret ferroviaire

Suite à son plan « transport » de 2007, la SNCF a fait évoluer son outil industriel et ses modes de fonctionnement.

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

Cette réorganisation s'est concrétisée par l'arrêt des wagons isolés sur le territoire et la recherche de solutions alternatives.

Le tonnage transporté, qui avait diminué de 9 % entre 2007 et 2008, enregistre à nouveau en 2009 une baisse de 3,3 millions de tonnes (soit - 22,3 % par rapport à 2008).

Aujourd'hui, les volumes transportés par la SNCF et ses concurrents n'ont jamais été aussi faibles. Fret SNCF a perdu 40 % de son activité.

Cette crise résulte à la fois d'un déficit de compétitivité de la SNCF et de la pertinence du ferroviaire par rapport à la route.

En 2009, Fret SNCF, devenu SNCF GEODIS, a engagé un nouveau Schéma directeur pour « un transport de marchandises » avec pour sa mise en oeuvre des délégations à l'aménagement des territoires ferroviaires.

Préconisations du CESR

● Une offre de transport à l'échelle européenne

SNCF GEODIS va créer des entités spécialisées par secteur de marché et par grandes régions : si Poitou-Charentes est identifié pôle « granulats et céréales », SNCF GEODIS ne doit pas pour autant abandonner en région les autres secteurs.

L'organisation industrielle doit être conduite au plus près des clients. Des perspectives de développement existent sur certains secteurs de marché, notamment en termes de retour de trafic (verre, chimie, ...).

● Une nouvelle offre de messagerie industrielle

La messagerie ferroviaire va évoluer avec des liaisons directes entre plates-formes des grands centres économiques.

Cette évolution doit intégrer une nouvelle organisation de groupage - dégroupage et distribution des marchandises sur le territoire en s'appuyant sur l'Opérateur ferroviaire de proximité (OFP) du Grand Port Maritime (GPM) de La Rochelle et sur les plates-formes régionales.

● Le développement du transport combiné

L'ambition de SNCF GEODIS est de multiplier les trafics par 2 en 10 ans pour atteindre 1 million de conteneurs par an.

Cette opportunité doit valoriser les projets régionaux, notamment :

- le chantier de Cognac (infrastructures saturées) ;
- la réhabilitation de sites existants (ex. plate-forme d'Angoulême) et le développement de nouveaux chantiers (« Niort Terminal »).

● La mise en oeuvre d'Opérateur ferroviaire de proximité (OFP)

La réussite du projet d'OFP du Port de La Rochelle nécessite de :

- poursuivre les travaux techniques de démarrage de l'activité de « Navirail Atlantique » avec l'entreprise ferroviaire ;
- accompagner le développement de l'activité du GPM de La Rochelle.

■ Les infrastructures ferroviaires nécessaires au développement du trafic fret

En Poitou-Charentes, le projet le plus important concerne l'autoroute ferroviaire Atlantique Eco Fret (AEF).

Il s'agit de développer le transport combiné comme alternative au transport routier à longue distance empruntant le corridor atlantique.

Pour être opérationnel, le projet nécessite des aménagements de quais, de tunnels et de ponts/routes entre Hendaye-Irun et l'île de France.

Un itinéraire alternatif sera utilisé via Bordeaux, Saintes, Niort et Poitiers pour en accélérer la mise en service (lancement prévu mi 2011).

La capacité de l'itinéraire alternatif devrait être dans un premier temps de 6 aller-retours quotidiens.

La mise en service de l'autoroute ferroviaire définitive est programmée à l'horizon 2016 avec une fréquence de 20 aller-retours par jour, soit l'équivalent de 1 600 poids lourds/jour.

Préconisations du CESR

- **La mise en oeuvre de l'autoroute « Atlantique Eco Fret » (AEF)**
Le CESR insiste sur la réalisation rapide des travaux nécessaires à l'itinéraire alternatif via Bordeaux-Saintes-Niort et Poitiers.
Ce tracé est une opportunité pour garantir la fiabilité de l'AEF, développer le fret ferroviaire dans les Deux-Sèvres et favoriser le pré/post acheminement pour le Port de La Rochelle.
L'augmentation de la capacité de la ligne entre Poitiers et Niort (en particulier entre Saint-Maixent et Niort) doit être inscrite prioritairement dans le cadre de la révision à mi-parcours du CPER ou après 2013.
- **La régulation des activités ferroviaires**
Le développement du fret en Poitou-Charentes dépend aussi de la qualité du réseau et des sillons.
A cet effet, RFF doit donner aux entreprises ferroviaires des niveaux de services satisfaisants et des capacités de circulation adaptées à leurs besoins.
Le CESR souligne l'importance de la future autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF) pour arbitrer l'attribution des sillons.
- **La prévention des nuisances sonores** (aux plans régional et local).

■ Le développement ferroviaire du GPM de La Rochelle

Avec un trafic total de 8 millions de tonnes, en augmentation de 4,3 % entre 2007 et 2008, le GPM de La Rochelle est au-dessus de la moyenne nationale des grands ports, grâce notamment à son premier rang d'exportateur de céréales et d'oléagineux.
L'ambition du GPM de La Rochelle d'atteindre en 2015 un trafic de 10 millions de tonnes repose sur :
- La réalisation de **programmes d'investissement importants** permettant de renforcer son potentiel (Contrat de projets, « Plan de relance de l'économie » et Plan de relance des ports).
- La gestion et l'amélioration de la qualité **du réseau de voies ferrées portuaires** qui dessert ses différents quais et terre-pleins.
- La mise en oeuvre de l'**OPF « Navirail Atlantique »** chargé d'exploiter le réseau ferré portuaire, d'assurer l'acheminement des marchandises et de développer un trafic fret ferroviaire productif.
L'objectif est au moins de doubler la part du fer dans la desserte du port à l'horizon 2015.

Préconisations du CESR

- **Le financement des opérations du CPER**
La révision à mi-parcours doit être mise à profit pour recalculer le programme initial au regard des besoins et financer l'intégralité des opérations prévues.
- **Le contournement ferroviaire de l'agglomération de La Rochelle**
Avec le développement des trafics du port, la ligne ferroviaire de contournement de La Rochelle sera saturée en 2014.
L'aménagement renforcé de la desserte actuelle doit être étudié pour garantir son utilisation par les TER et trains de marchandises.

● L'offre de transport de Navirail Atlantique

Un service ferroviaire souple et performant doit être mis en oeuvre pour permettre aux chargeurs un accès au transport massifié.
Le report modal doit être favorisé pour des trafics à courte distance et une organisation spécifique de proximité s'appuyant sur les plates-formes de la région, Poitiers ou Niort Terminal doit se mettre en place.

■ La plate-forme intermodale Niort Terminal

Niort Terminal se situe à 60 kilomètres du GPM de La Rochelle, au coeur d'un noeud ferroviaire, et au point de convergence de 3 autoroutes.
Ce site dispose de 15 kilomètres de voies opérationnelles et de 15 ha d'emprise foncière. Il permettrait 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.

Préconisations du CESR

Dans le contexte d'arrêt des wagons isolés, la plate-forme de Niort Terminal offrira sur le territoire régional des possibilités importantes d'assemblage de trains et de tri de wagons et répondra aux besoins de développement du GPM de La Rochelle.
● Pour être opérationnel à l'horizon 2013, la priorité doit porter sur l'**achat du site ferroviaire de Saint Florent**, préalable indispensable pour engager les travaux d'infrastructures.
● En parallèle, **plusieurs actions**, dont certaines sont en cours de négociation, doivent trouver rapidement **leur concrétisation** pour :
- la contractualisation avec les Ports de La Rochelle et Rochefort, avec un ou plusieurs opérateurs ferroviaires de proximité (OPF) ;
- la réalisation des travaux d'infrastructures de la plate-forme ;
- l'expérimentation de projets innovants ;
- une participation coordonnée des partenaires du projet aux actions de promotion ;
- l'aménagement des infrastructures routières autour de Niort et des différentes zones d'activités, certaines déjà saturées ;
- le développement de nouveaux services liés au développement des activités ferroviaires et du conteneur.

Plusieurs signes liés au contexte économique et environnemental montrent un regain du fret ferroviaire. Le CESR par cette contribution propose aux partenaires concernés de mobiliser leurs projets et leviers d'actions pour créer les conditions de son développement en région.