

*Journées du développement durable  
PICARDIE*

**Les territoires, acteurs de la performance du fret  
ferroviaire**

**André THINIERES - Délégué, Objectif OFP**



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires*

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

---

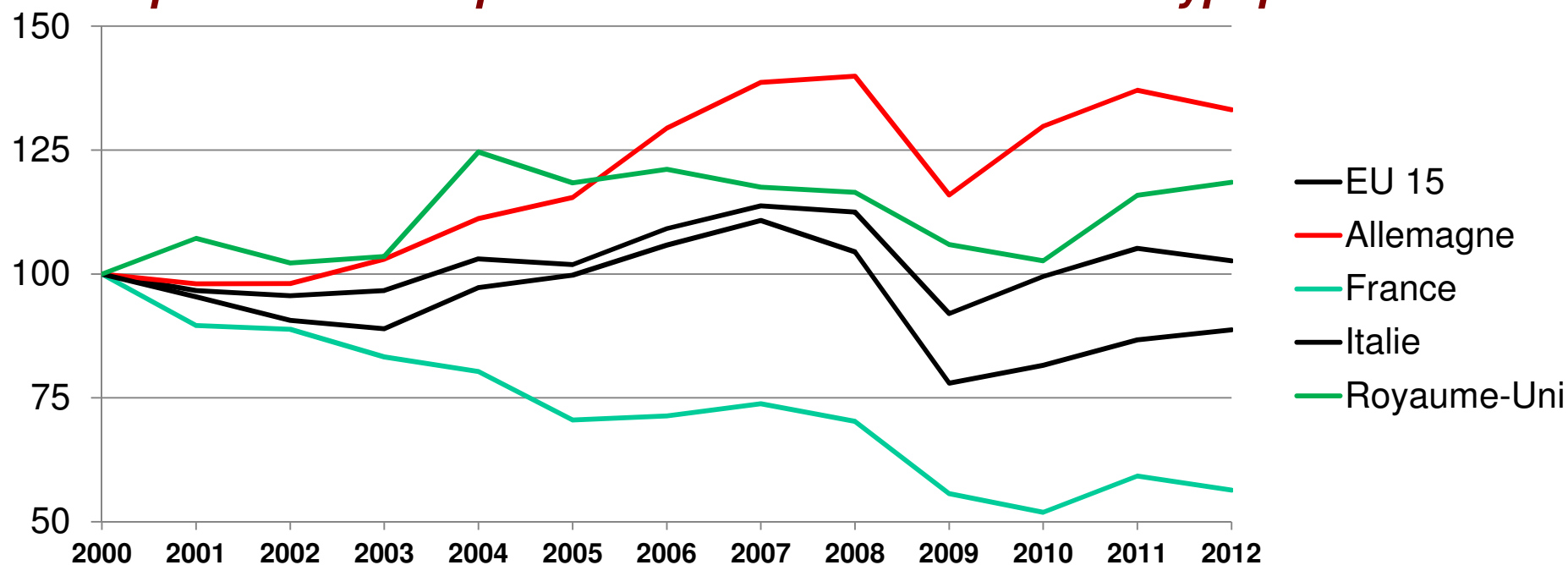
- **Fret ferroviaire, situation en France, et comparaisons internationales**
  - **Allemagne**
  - **USA**
- **La prise de conscience de la dimension territoriale du fret ferroviaire, Les conclusions du Groupe 2 de la conférence pour le renouveau du fret ferroviaire**
- **Les OFP, entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructure, une réponse aux besoins de présence territoriale**



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire*  
*au service des ports et des territoires*

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

*De quels constats partons nous ...une évolution atypique en France*



	Gt-km 2000	Gt-km 2012	% annuel	% 2000-2012
<b>UE 15</b>	257,1	263,8	+ 0,2 %	<b>+ 2,6 %</b>
<b>Allemagne</b>	82,7	110,1	+ 2,8 %	<b>+ 33,1 %</b>
<b>France</b>	57,7	32,6	- 3,6 %	<b>- 43,6 %</b>
<b>UK</b>	18,1	21,4	+ 1,5 %	<b>+ 18,5 %</b>
<b>Italie</b>	22,8	20,2	- 0,9 %	<b>- 11,3 %</b>



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
 au service des ports et des territoires*

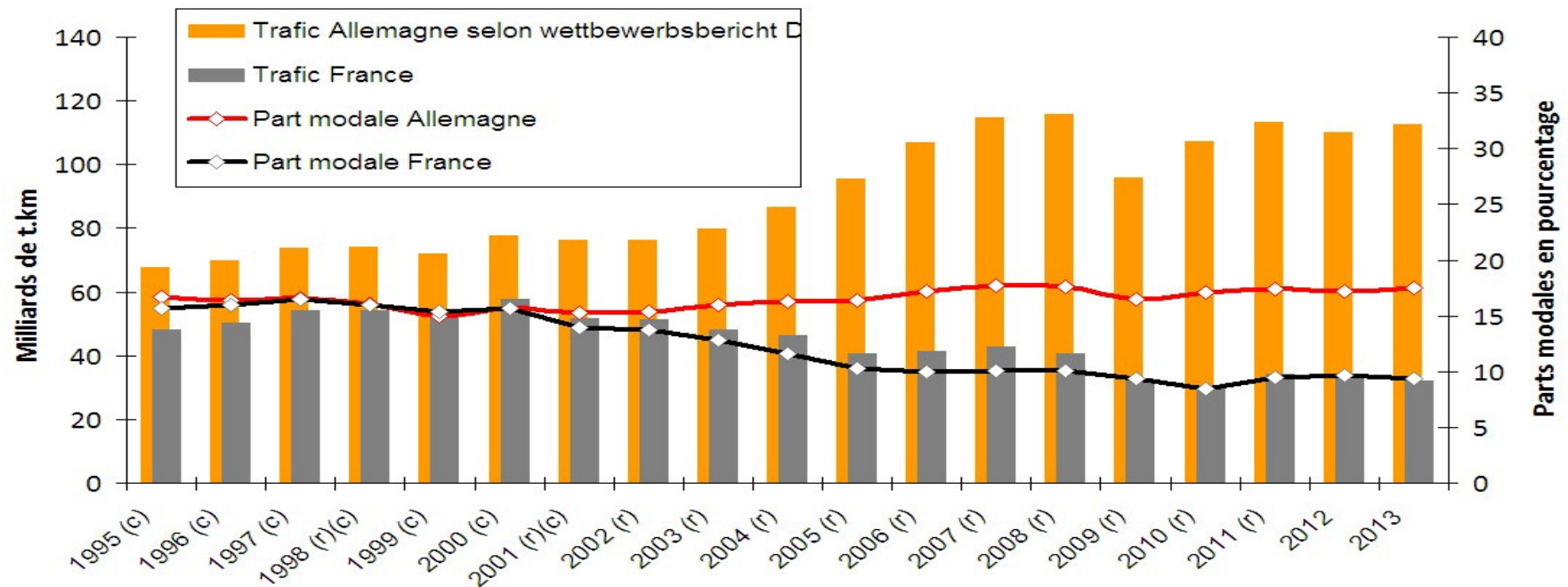
# Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

## De quels constats partons nous:

Seul en Europe, le fret ferroviaire **en France** s'est effondré en 15 ans passant de 52 à 32 MMTK et sa part modale a chuté d'un tiers.

Par exemple, en 1996 le ratio Allemagne / France était **1,4** ; en 2013, il atteint **3,3**

Evolutions respectives des Trafics de fret ferroviaire en Allemagne et en France



B.Meignien, Sétra 2013. Parts modales : rail, route, fleuve, pipelines. Sources : SOeS (r : données révisées), VDV (c : données corrigées - parts modales avant 2002), Wettbewerbsbericht DB 2013, 2012 et 2007



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

De quels constats partons nous:

Le fret ferroviaire en France: *Rappel de quelques chiffres....*

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Total fret ferroviaire GTxkm	41.5	40.5	32.1	30.1	34,1	32.6	32
Part Groupe SNCF GTxkm	40.6	35.9	26.5	22.8	23.2	21.1	20.5
Part non SNCF GTxkm	0.9	3.24	4.29	5.1	7.3	8.2	11.5
Total Tonnes			86 200	85 000	91 800	87 500	89 000
Total Trains x km			74 209	66 185	67 952	62 727	66 600
Lotissement SNCF (wagons)	780 000	500 000	410 000	230 000	220 000	180 000	? 160 000
Lotissement non SNCF						(?)80 000	? 80 000
Combiné GTxkm				7.19	7.34	8.02	8.34
Part modale fer / tous modes terrestres	10.00%	10.10%	9.30%	8.50%	9.50%	9.60%	9.41%

(1) Sources Soes CGDD aout 2014- Les comptes du transport. Etudes SETRA/ CEREMA

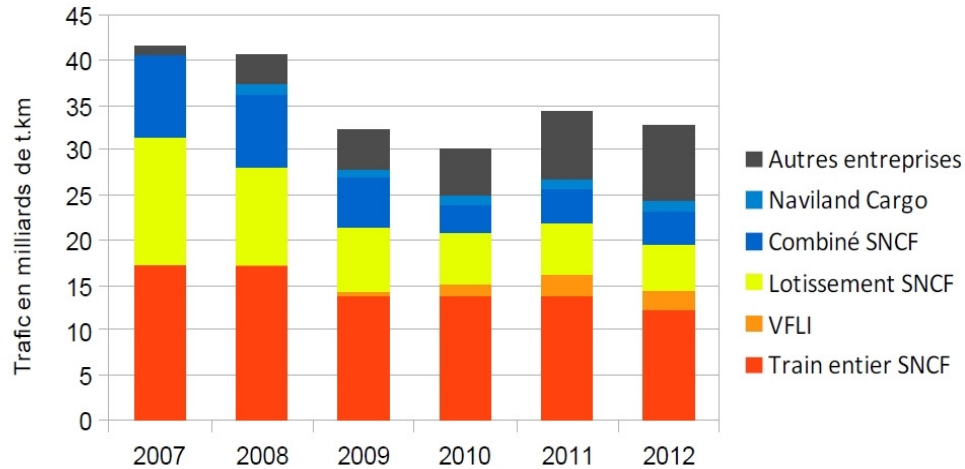
Pour mémoire objectifs « Gayssot » 100 GT.k – « Sarkozy » ( 2007) 50 Gt.k



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
 au service des ports et des territoires*

# Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

## De quels constats partons nous:



Décomposition du trafic ferroviaire sur le sol Français en milliards de t.km  
- B.Meignien, Sétra 2013 - sources diverses

	France	Allemagne
Trains Complètes	64%	41%
Wagon isolé	12%	27%
Transport combiné	24%	32%
	Chute %WI+TC	% Stables

- En France , de 2007 à 2013:
- le train complet a augmenté de 10% environ
- le WI a été divisé par 3
- le TC après avoir perdu environ 30% ( en GTK), regagne progressivement.
- La part des entreprises alternatives est passée de 0 à 36%
- Les évolutions divergentes en France et en Allemagne ... »s'expliquent donc principalement par des effets de compétitivité intermodale différentielle alors que l'évolution structurelle de l'économie n'a qu'un impact mineur » (CGDD Juillet 2013)
- *Si on s'organise pour reconquérir ne serait-ce que la moitié des 500 000 WI perdus depuis 2007, le trafic ferroviaire augmentera de 15% et la part modale du fer de 2%*



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires



## Fret ferroviaire de proximité – Dispositifs de soutien souhaitables

### GT 2 - Comment favoriser le développement du fret territorial ?

#### Quelques chiffres sur les capillaires (base RFF, Objectif OFP en italiques)

- Sur les environ 3 000 km de capillaires au RFN, 1441 km sont exploitées et ont été analysées : 900 km voient passer plus d'un train par semaine, dont 650 km entre 1t/ jour et 1t/semaine et seulement 250 km plus d'un train par jour. Les autres capillaires voient passer moins d'un train par semaine, *ce qui représente sans doute moins de 700 000T/an soit moins de 1% du trafic national.*
- Les lignes capillaires sont la source de 18 MT de fret, soit 20 % du fret transporté sur le RFN, dont
  - 7,7 MT de produits agricoles (soit 40 % des tonnages fer)
  - 6,9 MT de produits d'extraction (soit 70% des tonnages fer)
- Sur les capillaires la recette totale de SNCF Réseau est inférieure à 2€ par train km, très insuffisante pour couvrir les frais d'entretien (il faudrait pour cela 4 000 trains par an !!).
- *Mais l'entretien des 900 km de voies voyant passer plus d'un train par semaine, estimé à 8 000€/km/ an (coût prévisionnel PGI) reviendrait à 7,2 M€ par an, par rapport au budget annuel d'entretien courant du RFN de 1,7 milliards €.*
- 440 km sur les 900 voyant plus d'un train par semaine seront fermées si au plus tard dans les 3 ans elles n'ont pas été rénovées. *Ce besoin représente total de 44 à 132 M€ selon les coûts de rénovation ; ce montant, qui pourrait être lissé sur 3 ans, est à comparer aux travaux de régénération du RFN (1,3 milliards € par an)*



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

### L'Allemagne n'est pas la France ....

*mais il a fallu 18 ans après l'ouverture pour arriver à la situation présente :*

- 250 licences d'EF dont 130 actives en fret ( doublement depuis 1994)
- 93 entreprises de transport de fret adhérent à VDV (dont 82 EF, 11 commissionnaires de transport) , plus 22 GI spécialisés.
- 15 EF seulement, dont DB ( 90% des 3200 locos fret) et CFF opèrent avec plus de 5 locomotives > 1000kw .
- On peut qualifier les 67 autres EF de « territoriales » (pour mémoire, Régiorail LR opère avec 5 locomotives)
- Les services offerts par ces opérateurs sont très divers:
  - manœuvre sur toutes infrastructures ( ITE, sites industriels, ports, triages)
  - transports régionaux ou nationaux
  - services particuliers (location de personnel ou traction, chargement/déchargement de wagons, entretien de matériel)
  - gestion d'infrastructure: sur les 93 adhérents fret à VDV, seulement 17 ne sont pas EF + GDI !!
  - Par ailleurs, beaucoup d'EF opèrent des trains touristiques ou de voyageurs
- *Il n'y a aucune cloison réglementaire entre ces EF et toutes les combinaisons de services et d'organisation existent*



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires



### *L'exemple de* Rhein Sieg Eisenbahn (RSE)

- RSE est à la fois
  - une EF transporteur de fret ( à 90% comme prestataire d'autres EF sur un zone de 60 km)
  - un GI (11 capillaires totalisant 200km)
- Création en 1994 par des acteurs locaux qui ne se résignaient pas à la fermeture de la ligne Bonn-Beuel-
- La ville de Bonn a acheté la ligne et en a confié la gestion à RSE
- RSE a 45 actionnaires (entreprises et personnes privées), les mêmes depuis l'origine
- Progressivement RSE a étendu ses activités pour atteindre un chiffre d'affaires de 1 500 000 €
- RSE emploie 9 personnes en CDI et fait travailler divers prestataires



## Les « Short Lines » aux USA

Les Etats Unis ne sont pas la France.....**mais...**



### Les « Short Lines » aux USA

#### Les Etats Unis ne sont pas la France, mais...

- Les choix techniques et l'organisation sont très différents
  - Entreprises intégrées voies-opérations
  - Pratiquement pas de trains de voyageurs
  - Attelage automatique
  - Contrôle des trains adapté
  - Charge essieu et gabarit très favorables
- La géographie économique « continentale » des USA est très différente de la notre....
- De même l'histoire du « big bang » initial , après la réforme des années 1970-1980 n'est pas transposable en France.
- Les EF sont divisées en 3 catégories
  - 7 Classe I nationales—CA total 65 MM\$
  - 21 Class II régionales CA total 1,8 MM\$-
  - 539 Class III CA total 2,6 MM\$). Leur CA moyen est de **4,8 M\$ pour un effectif de 22 employés opérant 6 locomotives ( dont 80% ont plus de 25 ans d'âge)**

### Les « Short Lines » aux USA

Les Etats Unis ne sont pas la France, **mais...**

- Les lignes régionales et locales ont collecté ou distribué 28% du total des wagons transportés, en réalisant 3% des wagon x miles.
- Les « Short Lines » emploient 10% des 176 000 employés du secteur
- Chaque « short line » dessert sur 120 km en moyenne 10 chargeurs, pour qui le service rendu peut être vital
- Malgré la récente crise le nombre de « Short lines » continue à augmenter légèrement, après avoir crû de 20% en 20 ans
- Les Short et Regional Lines sont vues par les « Majors » et les responsables politiques nationaux et locaux comme des acteurs importants du système de transport de fret ferroviaire.
- Plusieurs dispositifs d'aide ( niveau Fédéral et Etats) sont mis en œuvre pour aider le maintien des « Short lines »
  - Short Lines tax credit
  - Prêts bonifiés
  - Rénovation des PN

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

---

- **Fret ferroviaire, situation en France, et comparaisons internationales**
  - **Allemagne**
  - **USA**
- **La prise de conscience de la dimension territoriale du fret ferroviaire, Les conclusions du Groupe 2 de la conférence pour le renouveau du fret ferroviaire**
- **Les OFP, entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructure, une réponse aux besoins de présence territoriale**



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire*  
*au service des ports et des territoires*



### Recommandations du GT 2 de la Conférence Fret

**<> Trois ensembles de mesures pour favoriser le développement du fret ferroviaire territorial, ce qui aidera l'ensemble des EF Fret ?**

**>> Mettre en place une démarche « cluster » dans les territoires**

**La reconquête du fret ferroviaire doit s'appuyer sur une sorte de « mobilisation générale » et passe par une stratégie partagée collectivement par les chargeurs, les logisticiens, les transporteurs routiers, les opérateurs de fret ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure, les collectivités territoriales, les ports et l'Etat. Il convient de conduire les acteurs à transcender leurs intérêts à court terme pour gagner plus en participant à un projet collaboratif ( « esprit cluster »).**

- 1.1 Créer un observatoire de la demande de transport dans les territoires et de son évolution
- 1.2 Sensibiliser les entreprises et leur environnement au fret ferroviaire
- 1.3 Favoriser des « clusters fret ferroviaire de préfiguration »
- 1.4 Travailler à la mise en place des bourses de fret



## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

---

### Comment favoriser le développement du fret ferroviaire territorial?

#### >>> Aider à créer des OFP

- Adapter les dispositifs d'aide aux PME au cas particulier des OFP ( garantie location locomotives – aide au démarrage...)
- Disponibilité et coût de formation des personnels
  - Rendre possible la location de personnels de conduite
  - Mettre en place une filière de formation diplômante pour les métiers conduite , sol et maintenance
- Coût de possession du matériel de traction
  - Favoriser l'émergence d'un marché d'occasion, même limité, en valorisant le parc inutilisé de Fret SNCF
  - Encourager des solutions adaptées pour la maintenance
  - Rechercher des mutualisations entre OFP ou EF nationales et OFP
- Mettre en place une aide au transfert modal « Marco Polo » français PME
- Organiser de manière systématique avec les utilisateurs des retours d'expérience et des simplifications de la réglementation



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires*

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

### Comment favoriser le développement du fret territorial ?

**>> Maitriser l'évolution du réseau capillaire et des infrastructures fret dans les territoires.**

*L'infrastructure territoriale n'est pas exclusivement utilisée par les entreprises locales ou le trafic diffus. En revanche, son maintien en état et son libre accès sont particulièrement vitaux pour le développement du fret ferroviaire territorial et national.*

- Définition d'un schéma directeur de l'évolution du réseau capillaire et des infrastructures fret dans les territoires
- Transfert de toutes les installations fret au futur Gestionnaire d'Infrastructure Unifié
- Mise en place d'un fonds Etat- collectivités territoriales pour pérenniser des lignes capillaires à potentiel et aider à la modernisation ou à la construction d'ITE :
- Mise en place d'options statutaires adaptées selon la situation des capillaires
- Allègement des coûts d'entretien et d'exploitation de ces lignes en s'appuyant en particulier sur l'expérience des trains touristiques
- Modernisation des règles d'exploitation des lignes capillaires (VUTR,...)



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

---

- **Fret ferroviaire, situation en France, et comparaisons internationales**
  - **Allemagne**
  - **USA**
- **La prise de conscience de la dimension territoriale du fret ferroviaire, Les conclusions du Groupe 2 de la conférence pour le renouveau du fret ferroviaire**
- **Les OFP, entreprises ferroviaires et/ou gestionnaires d'infrastructure, une réponse aux besoins de présence territoriale**



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
*... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires*

## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

Les partenaires d'Objectif OFP partagent la même analyse:

*le ferroviaire en France n'est pas confronté à une crise de la demande..... **mais à une crise de l'offre qui est perçue comme chère, inadaptée et peu fiable***

***En particulier pour le wagon isolé, la baisse et l'évolution, réelles, des flux industriels, n'expliquent que très partiellement la crise actuelle.***

- Des entreprises veulent utiliser plus le mode ferroviaire : elles sont prêtes à modifier leur logistique...si on leur présente une offre adaptée
- Le succès des « nouveaux entrants » s'est principalement exercé sur les trains complets
- Des organisateurs de transports voudraient offrir des services plus « ferroviaires » en particulier dans les ports maritimes et fluviaux, et certains flux imposent le wagon car le TC n'est pas toujours adapté
- Ces attentes génèrent une demande de service insatisfaite pour les lots de wagons, au moment où la SNCF se désengage (réduction de 750 000 à 180 000 wagons en 6 ans), et dans certains ports, à l'écart des axes lourds.
- Le ferroviaire classique a un déficit de proximité : **présence commerciale adaptabilité, lien avec la logistique du territoire ou du port**
- La réhabilitation éventuelle et la **maintenance des lignes fret capillaires, desquelles sont originaires 20% du trafic** doivent être totalement repensées
- En plus des améliorations globales nécessaires (qualité des sillons, accès à l'ensemble des infrastructures, coût d'exploitation du réseau) et du redémarrage du TC, l'accroissement de la variété des opérateurs est indispensable....**les OFP**



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

# Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

Un OFP, qu'est-ce que c'est?? (sachant qu'il n'existe aucune définition réglementaire)

.....La réponse à deux des causes du déclin du fret ferroviaire:

- un déficit de proximité : **présence commerciale, adaptabilité, lien avec la logistique du territoire ou du port**
- le besoin de repenser complètement **la gouvernance et la maintenance des lignes fret capillaires** , **desquelles sont originaires plus de 20% du trafic**

Donc, un OFP est une petite entreprise ferroviaire (TPE/PME) autonome , éventuellement en réseau, combinant des compétences logistiques et ferroviaires, employant des personnels poly compétents, généralement sédentaires, qui offre des services adaptés au marché :

**1 / des services de transports** adaptés à son territoire

- le groupage (ou la distribution) de lots (wagons, caisses mobiles ou conteneurs maritimes)
- la traction de trains complets sur des distances pertinentes, **et/ou**

**2/ des services de prestataire gestionnaire d'une infrastructure (PGI)** pour le compte de RFF (ligne fret à faible trafic) ou d'une autorité portuaire en réalisant:

- l'entretien de l'infrastructure
- éventuellement la gestion de la sécurité et la gestion du trafic

**L'enjeu:**

- *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 peut **diviser par deux ou trois le coût de rénovation et d'entretien des petites lignes***



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires



# Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

## La situation aujourd'hui

- 5 OFP EF territoriaux opérationnels et en croissance
  - CFR Morvan
  - TPCF Régiorail
  - RDT 13
  - Bourgogne Fret Service ( Europorte - Cerevia)
  - Régiorail Lorraine
- 4 OFP EF territorial en lancement : Agenia-Fer Alliance Régiorail Champagne Ardennes - Ferrivia
- 2 OFP portuaires opérationnels:
  - OFP Atlantique ( GPM La Rochelle et Nantes-ECR)
  - Normandie Rail Services (SNCF)
- 3 EF nationales ont des implantations « territoriales » (Europorte Chatillonnais- VFLI Strasbourg -OSR NPdC)
- 4 PGI sur le RFN (dont CFR) et 9 PGI portuaires ( en majorité dépendant d' Europorte)

*Plus Combiwest et Ferovergne, actuellement opérateurs TC, Mais à terme, envisagent de devenir EF...*

- ● Opérateur ferroviaire de proximité territorial existant / Opérateur ferroviaire de proximité territoriale exclusivement PGI
- ● Opérateur ferroviaire de proximité portuaire existant / Opérateur ferroviaire de proximité portuaire exclusivement PGI
- Opérateur ferroviaire de proximité territorial en projet
- Opérateur ferroviaire de proximité portuaire en projet
- Initiatives diverses



Source MEDDE DGITM



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires



## Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

### Conclusions, à ce stade....

- Des OFP existent en France, et commencent à concourir au transfert modal et à la desserte des territoires; en 2013 ils auront traité 2600 kT grâce à 28 locomotives et employé 161 personnes; en 2014, 3800 kT, avec 36 locomotives et 167 personnes; leur chiffre d'affaire aura augmenté d'environ 30% .**7 OFP auront traité environ 4% des tonnages transportés sur le RFN, en partie repris ou consolidés par rapport à la route ..**
- Des offres nouvelles apparaissent, fondées sur des hubs multimodaux et des OFP mis en réseaux . Elles représentent une nouvelle chance pour le trafic diffus, comme on le constate, sous d'autres formes en Allemagne.
- En revanche de très nombreux obstacles doivent être levés si on veut atteindre rapidement les 25 OFP EF territoriaux ou portuaires possibles (Etude INRETS – EVAL OFP- Pr Zembri)
- **25 OFP, drainant 300 000 t chacun, apporteraient une meilleure efficacité sur 8 à 10% du volume transporté. Ceci, dans un système à forts coûts fixes représente un gain de marge d'exploitation pour les EF nationales, mais aussi une augmentation de la part modale du fret ferroviaire**
- ***Il faut pousser à la mise en œuvre des recommandations de la conférence « Fret Ferroviaire » en particulier dans le domaine de l'action territoriale....***



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires

# Les territoires, acteurs de la performance du fret ferroviaire

## Les Membres d'Objectif OFP



Opérateurs Ferroviaires de Proximité  
... le fret ferroviaire  
au service des ports et des territoires